



Impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi

Atto del Governo 293

Informazioni sugli atti di riferimento

Atto del Governo:	293
Titolo:	Schema di decreto legislativo recante recepimento della direttiva (UE) 2019/883 relativa agli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi che modifica la direttiva 2010/65/UE e abroga la direttiva 2000/59/CE
Norma di delega:	Articolo 1 della legge 22 aprile 2021, n. 53

	Senato	Camera
Date:		
presentazione	06/08/2021	06/08/2021
annuncio:	07/09/2021	09/08/2021
assegnazione:	07/08/2021	07/08/2021
termine per l'espressione del parere:	16/09/2021	16/09/2021
Commissione competente:	13 ^a (Territorio, ambiente, beni ambientali)	VIII Ambiente
Rilievi di altre Commissioni:	5 ^a (Bilancio), 8 ^a (Lavori pubblici, comunicazioni), 14 ^a (Politiche dell'Unione europea). (Termine il 4 settembre 2021)	XIV Politiche dell'Unione europea, V Bilancio (Termine il 27 agosto 2021)

Lo schema di decreto legislativo **A.G. 293**, composto da 19 articoli e sei allegati, reca il recepimento della [direttiva \(UE\) 2019/883](#) relativa agli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi.

La Direttiva (UE) 2019/883 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, relativa agli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi, che modifica la direttiva 2010/65/UE e abroga la direttiva 2000/59/CE, ha l'obiettivo di proteggere l'ambiente marino dagli effetti negativi degli scarichi dei rifiuti delle navi che utilizzano porti situati nel territorio dell'Unione e di garantire nel contempo il buon funzionamento del traffico marittimo, migliorando la disponibilità e l'uso degli impianti portuali di raccolta dei rifiuti delle navi.

La direttiva ha inteso allineare la legislazione dell'UE alla Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi ("convenzione MARPOL"), la quale ha stabilito i divieti generali relativi agli scarichi delle navi in mare, nonché le condizioni alle quali alcuni tipi di rifiuti possono essere scaricati nell'ambiente marino.

Il recepimento della Direttiva era stato previsto con la [legge n. 53 del 22 aprile 2021](#) ("Legge di delegazione europea 2019-2020", direttiva n. 18 dell'Allegato).

Non essendo stati approvati criteri direttivi specifici, il recepimento è sottoposto ai **criteri generali di delega** elencati nell'articolo 32 della [legge n. 234 del 24 dicembre 2012](#):

- le amministrazioni direttamente interessate provvedono all'attuazione dei decreti legislativi con le ordinarie strutture, secondo il principio della massima **semplificazione dei procedimenti**;
- ai fini di un migliore **coordinamento con le discipline vigenti** sono introdotte le occorrenti modificazioni alle discipline stesse, anche attraverso il riassetto e la semplificazione della normativa;
- gli atti di recepimento di direttive dell'Unione europea non possono prevedere l'introduzione o il mantenimento di livelli di regolazione superiori a quelli minimi richiesti dalle direttive stesse (c.d. **gold plating**);
- ove necessario, al fine di assicurare l'osservanza delle disposizioni contenute nei decreti legislativi, sono previste **sanzioni amministrative e penali** per le infrazioni alle disposizioni dei decreti stessi. In ogni caso le sanzioni penali sono previste "solo nei casi in cui le infrazioni ledano o esponano a pericolo interessi costituzionalmente protetti";

- e) al recepimento di direttive o di altri atti che modificano precedenti direttive o di atti già attuati con legge o con decreto legislativo si procede **apportando le corrispondenti modificazioni** alla legge o al decreto legislativo di attuazione;
- f) nella redazione dei decreti legislativi si tiene conto delle **eventuali modificazioni delle direttive** comunque intervenute fino al momento dell'esercizio della delega;
- g) quando si verificano sovrapposizioni di competenze tra amministrazioni diverse o comunque siano coinvolte le **competenze di più amministrazioni statali**, i decreti legislativi individuano le procedure per salvaguardare l'unitarietà dei processi decisionali, l'efficacia e la trasparenza dell'azione amministrativa, nel rispetto dei principi di sussidiarietà e delle competenze delle regioni e degli enti territoriali;
- h) le direttive che riguardano le stesse materie o che comportano modifiche degli stessi atti normativi vengono attuate con un **unico decreto legislativo**, compatibilmente con i diversi termini di recepimento;
- i) è sempre assicurata la **parità di trattamento** dei cittadini italiani rispetto ai cittadini degli altri Stati membri dell'Unione europea e non può essere previsto in ogni caso un trattamento sfavorevole dei cittadini italiani.

Si segnala che l'articolo 1, c. 2 della citata legge 53/2021 prevede inoltre che gli schemi dei decreti legislativi di cui al comma 1 sono trasmessi alla Camera dei deputati e al Senato della Repubblica **dopo l'acquisizione** degli altri **pareri** previsti dalla legge, affinché su di essi sia espresso il parere dei competenti organi parlamentari.

La [direttiva \(UE\) 2019/883](#), di seguito richiamata più nel dettaglio, ha lo scopo di tutelare l'ambiente marino riducendo gli scarichi in mare dalle navi, al tempo stesso assicurando il flusso del traffico marittimo. Intende allineare la legislazione dell'UE alla [Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi](#) ("[convenzione MARPOL](#)"), la quale stabilisce i divieti generali relativi agli scarichi delle navi in mare, nonché le condizioni alle quali alcuni tipi di rifiuti possono essere scaricati nell'ambiente marino. Si stabilisce che gli Stati membri mettano a disposizione, in tutti i porti, impianti di raccolta adeguati alle esigenze delle navi che utilizzano abitualmente il porto, "senza causare loro ingiustificati ritardi" (articolo 4). Per ciascun porto deve essere predisposto e attuato un adeguato piano di raccolta e gestione dei rifiuti; le relative informazioni devono essere chiaramente comunicate agli operatori navali e rese pubbliche e facilmente accessibili (articolo 5). Il comandante di una nave che fa scalo in un porto dell'Unione, prima di lasciare tale porto, consegna tutti i rifiuti presenti a bordo a un impianto di raccolta (articolo 7). La relativa tariffa è dovuta indipendentemente dall'avvenuto conferimento dei rifiuti (articolo 8).

Ai sensi dell'articolo 2, par. 1, nn. 3 e 4 della direttiva, i rifiuti accidentalmente pescati (intesi come "rifiuti raccolti dalle reti durante le operazioni di pesca") sono inclusi tra i "rifiuti delle navi".

E' posto l'obbligo, per gli Stati membri, di effettuare ispezioni su almeno il 15 per cento delle navi che fanno scalo nei porti ogni anno, selezionate sulla base di una valutazione del rischio dell'Unione (articoli 10 e 11). A tutto il personale è assicurata la formazione necessaria per acquisire le conoscenze essenziali in materia di trattamento dei rifiuti (articolo 15).

Il termine per il recepimento è scaduto il 28 giugno 2021 (articolo 24). Risulta avviata una [procedura di infrazione](#) (2021_0272), attualmente allo stato di messa in mora.

La Direttiva UE

La Direttiva (UE) 2019/883 si applica a tutte le navi, indipendentemente dalla loro bandiera, che fanno scalo o che operano in un porto di uno Stato membro, a esclusione delle navi adibite a servizi portuali (ai sensi dell'art. 1, par. 2, del regolamento (UE) 2017/352), e con l'eccezione delle navi militari da guerra, delle navi ausiliarie o di altre navi possedute o gestite da uno Stato e impiegate, al momento, solo per servizi statali a fini non commerciali.

Gli Stati membri si prevede provvedano a che: • gli impianti portuali di raccolta dispongano della capacità di ricevere i tipi e i quantitativi di rifiuti delle navi che abitualmente utilizzano tale porto; • le formalità e le modalità operative relative all'utilizzo degli impianti portuali di raccolta siano semplici e rapide ed evitino ingiustificati ritardi; • le tariffe stabilite per il conferimento non creino un disincentivo all'uso degli impianti portuali di raccolta da parte delle navi; • gli impianti portuali di raccolta gestiscano i rifiuti delle navi in un modo ambientalmente compatibile, conformemente alla direttiva 2008/98/CE e ad altre pertinenti leggi nazionali e dell'Unione sui rifiuti. La direttiva disciplina la notifica anticipata dei rifiuti e il conferimento dei rifiuti delle navi. Prevede inoltre che i sistemi di recupero dei costi non dovranno costituire un incentivo per le navi a scaricare i loro rifiuti in mare.

Si prevede a tale scopo le navi dovranno pagare una tariffa indiretta, indipendentemente dal conferimento o meno dei rifiuti agli impianti portuali di raccolta. Dovranno essere soggetti all'imposta indiretta anche i settori della pesca e della navigazione da diporto, dato il loro contributo alla produzione di rifiuti marini. Al fine di prevedere l'incentivo massimo per il conferimento dei rifiuti di cui all'allegato V della convenzione MARPOL, diversi dai residui del carico, anche per tali rifiuti non si impone una tariffa diretta. Tuttavia, qualora una nave conferisca un quantitativo eccessivo di rifiuti, in particolare i rifiuti operativi, che superi la massima capacità di stoccaggio dedicata così come menzionata nel modulo di notifica anticipata per il conferimento dei rifiuti, sarà possibile addebitare una tariffa diretta supplementare al fine di garantire che i costi relativi al ricevimento di tale quantitativo in eccesso di rifiuti non costituiscano un onere sproporzionato

per il sistema di recupero dei costi del porto. L'eventuale parte dei costi non coperta dalla tariffa indiretta è recuperata in base ai tipi e ai quantitativi di rifiuti effettivamente conferiti dalla nave. Le tariffe possono essere differenziate sulla base dei seguenti elementi: la categoria, il tipo e le dimensioni della nave; la prestazione di servizi alle navi al di fuori del normale orario di lavoro nel porto; la natura pericolosa dei rifiuti. Si applicano tariffe ridotte alle navi adibite al commercio marittimo a corto raggio nonché alle navi che dimostrino di produrre minori quantità di rifiuti e di gestire tali rifiuti in modo ambientalmente sostenibile e compatibile. Sono previste esenzioni qualora vi siano prove sufficienti del rispetto di una serie di condizioni, quali: la nave svolge servizio di linea con scali frequenti e regolari; esiste un accordo che garantisce il conferimento dei rifiuti e il pagamento delle tariffe in un porto lungo il tragitto della nave; l'esenzione non incide negativamente sulla sicurezza marittima, sulla salute, sulle condizioni di vita e di lavoro a bordo o sull'ambiente marino. Gli Stati membri provvederanno a ispezioni, anche casuali, per qualsiasi nave per verificarne la compatibilità alla direttiva. La Commissione dovrà elaborare, mantenere e aggiornare una "banca dati sulle ispezioni", cui sono collegati tutti gli Stati membri, che contenga tutte le informazioni necessarie per attuare il sistema di ispezioni istituito dalla direttiva.

Il punto n. 40 delle Premesse dell'atto in esame specifica che a tal fine la **banca dati Thetis**, operativa sul sito dell'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA), sarà sviluppata e aggiornata, includendo altresì informazioni sugli impianti portuali di raccolta disponibili nei diversi porti.

Si prevede l'adozione da parte degli Stati membri di norme relative alle sanzioni applicabili in caso di violazione delle disposizioni nazionali adottate a norma della direttiva e per garantirne l'attuazione; le sanzioni previste dovranno essere effettive, proporzionate e dissuasive. La direttiva modifica la direttiva 2010/65/UE relativa alle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo o in partenza da porti degli Stati membri e abroga la direttiva 2000/59/CE relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi e i residui del carico.

Per maggiori dettagli sul contenuto della direttiva, si rinvia al [Dossier 279/2](#), predisposto congiuntamente dai Servizi di documentazione di Camera e Senato.

Contenuto

Articolo 1 (Obiettivi)

L'articolo 1 individua il duplice **obiettivo** perseguito dall'atto in esame: da un lato la protezione dell'ambiente marino dagli effetti negativi degli scarichi dei rifiuti delle navi che utilizzano porti situati nel territorio dello Stato, dall'altro la garanzia del buon funzionamento del traffico marittimo. A tal fine saranno migliorati la disponibilità e l'uso di "adeguati impianti portuali di raccolta dei rifiuti e il conferimento dei rifiuti stessi presso tali impianti".

Articolo 1
(Obiettivi)

Tale norma ha una corrispondenza testuale con l'articolo 1 della [direttiva \(UE\) 2019/883](#).

Articolo 2 (Definizioni)

Il **comma 1** dell'articolo 2 chiarisce la **terminologia** usata nel testo recando le **definizioni**. Nell'elenco che segue si evidenziano le differenze, peraltro non numerose, con le analoghe definizioni contenute nell'articolo 2 della [direttiva \(UE\) 2019/883](#):

Articolo 2
(Definizioni)

1) il riferimento puntuale alle leggi italiane di ratifica della **convenzione Marpol (comma 1, lettera b)** (legge [29 settembre 1980, n. 662](#)) e dei relativi protocolli ([legge 4 giugno 1982, n. 438](#)). La direttiva, invece, contiene un mero riferimento generico alla "versione aggiornata" della convenzione medesima;

2) l'espressa inclusione, nella definizione dei "**rifiuti delle navi**" (lettera c), di acque di sentina e acque reflue (**comma 1, lettera c**).

Nella costruzione navale, la sentina è la parte interna e più bassa del fondo di ogni galleggiante, dove si raccolgono le acque, penetrate dall'esterno o prodotte dalla condensazione dell'umidità dell'aria, del vapore, e ogni altro liquido.

Il **comma 2** della norma in argomento specifica ulteriormente la natura dei rifiuti delle navi sulla base della classificazione introdotta dal [decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152](#) ("Norme in materia ambientale").

Il **comma 2** specifica che, sulla base della classificazione introdotta dal Codice dell'ambiente, i rifiuti accidentalmente pescati sono considerati quali "rifiuti urbani". In base a tale comma 2 della disposizione in esame, i rifiuti delle navi sono considerati - ai sensi dell'articolo 183, comma 1, lettera a), del Codice dell'ambiente - **rifiuti**.

In particolare, i rifiuti delle navi sono considerati "**rifiuti speciali**" ex articolo 184, comma 3, lettera f), in quanto prodotti nell'ambito di attività di servizio.

Sono invece considerati **rifiuti urbani**, i rifiuti prodotti dai passeggeri e dall'equipaggio, nonché i rifiuti accidentalmente pescati (articolo 183, comma 1, lettera b-ter);

3) l'inclusione delle acque di zavorra - qualora venute a contatto con il carico o suoi residui - tra le fuoriuscite che costituiscono "**residui del carico**" (**comma 1, lettera e**);

4) il maggiore dettaglio nell'individuazione delle **imbarcazioni da diporto** ai sensi

della **lettera h**). La direttiva si limita a definirle come "nave di qualsiasi tipo, con scafo di lunghezza pari o superiore a 2,5 metri". Il testo in esame, invece, specifica che si tratta di "natanti con scafo di lunghezza compresa tra i 2,5 ed i 10 metri, le unità navali, con scafo di lunghezza compresa tra i 10 ed i 24 metri e le navi da diporto con scafo di lunghezza superiore ai 24 metri";

5) l'introduzione di una definizione per la "**zona di ancoraggio**" (**comma 1, lettera t**) come "l'area individuata nello specchio acqueo interno o esterno alle aree del porto, ove una nave può sostare, non necessariamente all'ancora, senza compiere operazioni commerciali intese come quelle che comportano la movimentazione del carico pagante o l'imbarco o lo sbarco di passeggeri".

Con riferimento alla definizione di "**rifiuti accidentalmente pescati**", contenuta nella **lettera d) del comma 1** dell'articolo in commento, si evidenzia che [la 13ª Commissione permanente del Senato della Repubblica](#) ha discusso in sede redigente ed approvato gli articoli dell'**A.S. 1571** (Disposizioni per il recupero dei rifiuti in mare e nelle acque interne e per la promozione dell'economia circolare, "legge SalvaMare"), già approvato dalla Camera dei deputati. Per effetto delle modifiche introdotte i rifiuti accidentalmente pescati:

1) sono definiti includendovi anche ciò che è raccolto nei laghi, nei fiumi e nelle lagune dalle reti durante le operazioni di pesca e occasionalmente in mare, nei laghi, nei fiumi e nelle lagune con qualunque mezzo (articolo 1, par. 2, lett. b);

2) sono equiparati ai rifiuti delle navi ai sensi dell'articolo 2, primo comma, punto 3), della direttiva (UE) 2019/883 e sono conferiti separatamente (articolo 2, comma 1).

Il **comma 2** specifica che, sulla base della classificazione introdotta dal [decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152](#) ("Norme in materia ambientale"), i rifiuti accidentalmente pescati sono considerati quali "rifiuti urbani".

La **lettera l del comma 1** individua l'Autorità di sistema portuale, ove istituita, o l'Autorità marittima di cui all'articolo 2, commi 2 e 3, della [legge 28 gennaio 1994, n. 84](#), quale **Autorità nazionale competente** per l'applicazione della direttiva.

L'**Autorità di sistema portuale** è un ente pubblico di personalità giuridica avente, tra gli scopi istituzionali, la gestione e l'organizzazione di beni e servizi nel rispettivo ambito portuale. Le sedici autorità di sistema portuale sono elencate nell'articolo 6 della [legge 28 gennaio 1994, n. 84](#), al quale rinvia il comma 2 dell'articolo 2 della medesima legge. Si tratta delle Autorità: del Mare Ligure occidentale, del Mare Ligure orientale, del Mar Tirreno settentrionale, del Mar Tirreno centro-settentrionale, del Mar Tirreno centrale, dei Mari Tirreno meridionale e Ionio, del Mare di Sardegna, del Mare di Sicilia occidentale, del Mare di Sicilia orientale, del Mare Adriatico meridionale, del Mar Ionio, del Mare Adriatico centrale, del Mare Adriatico centro-settentrionale, del Mare Adriatico settentrionale, del Mare Adriatico orientale e dello Stretto. Per dettagli sulle loro funzioni si rinvia al [sito Internet](#) del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

Il comma 3 dell'articolo 2 della [legge 28 gennaio 1994, n. 84](#) rinvia all'articolo 16 del [codice della navigazione](#) per l'individuazione delle **autorità marittime**. Quest'ultimo suddivide il litorale della Repubblica in (commi 1 e 2):

- 1) zone marittime, a cui è preposto un direttore marittimo;
- 2) compartimenti, a cui è preposto un capo del compartimento;
- 3) circondari, a cui è preposto un capo del circondario.

Negli approdi di maggiore importanza in cui non hanno sede né l'ufficio del compartimento né l'ufficio del circondario sono istituiti uffici locali di porto o delegazioni di spiaggia, dipendenti dall'ufficio circondariale (comma 3).

Articolo 3 (*Ambito di applicazione*)

L'articolo 3 indica l'ambito di applicazione del documento in esame, che è individuato, ai sensi del **comma 1**, comprendendo:

- 1) tutte le **navi**, indipendentemente dalla loro bandiera, che fanno scalo o che operano in un porto dello Stato (lettera a);
- 2) tutti i **porti** dello Stato ove le sopra menzionate navi fanno abitualmente scalo (lettera b).

Tale ambito è definito dalle disposizioni dell'articolo 3, par. 21, [direttiva \(UE\) 2019/883](#).

L'articolo 3, par. 1, della [direttiva \(UE\) 2019/883](#) prevede la possibilità di escludere dal campo di applicazione, oltre alle navi adibite a servizi portuali, le navi militari da guerra, le navi ausiliarie o "altre navi possedute o gestite da uno Stato e impiegate, al momento, solo per servizi statali a fini non commerciali". A questo fine il **comma 3** rinvia all'adozione, entro centoventi giorni dall'entrata in vigore del documento in esame, di specifici decreti ministeriali per conformare alla disciplina posta in materia di conferimento di rifiuti:

1) le navi militari, da guerra ed ausiliarie. Dovrà essere emanato un decreto del Ministero della difesa, adottato di concerto con i Ministri dell'economia e delle finanze, della transizione ecologica, delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e della salute. In attesa della sua emanazione, si applicano le norme contenute nel [decreto del Ministro della difesa del 19 marzo 2008](#), recante "Misure necessarie per il conferimento da parte delle navi militari da guerra e

Articolo 3
(Ambito di
applicazione)

ausiliarie dei rifiuti e dei residui del carico negli appositi impianti portuali";

2) le navi delle Forze di polizia ad ordinamento civile. E' richiesto un decreto del Ministro dell'interno, di concerto con i Ministri della transizione ecologica, della salute, delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

In entrambi i casi si dovrà tenere conto delle specifiche prescrizioni tecniche previste per tali navi e delle caratteristiche di ogni classe di unità.

Ai sensi del **comma 2 dell'articolo 3**, la decisione se escludere o meno la zona di ancoraggio dall'applicazione delle norme relative alla notifica anticipata dei rifiuti (articolo 6), al conferimento dei rifiuti delle navi (articolo 7) ed ai sistemi di recupero dei costi (articolo 8) è demandata alle Autorità competenti.

Articolo 4 (*Impianti portuali di raccolta*)

L'articolo 4 reca disposizioni in materia di **impianti portuali di raccolta**. Ogni porto deve essere dotato, con oneri a carico del gestore del servizio, di impianti e servizi portuali di raccolta dei rifiuti adeguati a rispondere alle esigenze delle navi che vi fanno abitualmente scalo (**comma 1**) e che siano conformi alle vigenti disposizioni in materia di sicurezza e di prevenzione incendi (**comma 5**). Gli adempimenti e le modalità operative per il loro utilizzo devono essere semplici e rapide, tali da non determinare alle navi ingiustificati ritardi, con tariffe il cui ammontare non ne disincentivi l'uso (**comma 3**). Qualora invece si verificano ritardi ingiustificati nel conferimento o nella raccolta dei rifiuti, si prevede che il gestore del servizio corrisponda alle navi un indennizzo nella forma di riduzione della tariffa dovuta (**comma 10**), rimanendo salvo il diritto al risarcimento del danno secondo le disposizioni del codice civile.

Inoltre il **comma 9** demanda a un decreto del Ministero della transizione ecologica di stabilire modalità di segnalazione di eventuali inadeguatezze degli impianti all'Organizzazione marittima internazionale e allo Stato di approdo. Tale decreto dovrà essere adottato entro novanta giorni dall'entrata in vigore del documento in esame, di concerto con il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

La capacità degli impianti deve essere commisurata alla tipologia e al quantitativo di rifiuti delle navi che abitualmente utilizzano il porto, tenendo conto delle esigenze operative degli utenti, dell'ubicazione geografica del porto e delle sue dimensioni, della tipologia delle navi che vi fanno scalo e di possibili esenzioni (**comma 2**).

Il **comma 7** specifica esplicitamente che l'affidamento dei lavori da un lato per la realizzazione degli impianti portuali di raccolta, dall'altro per la successiva raccolta dei rifiuti, ha luogo in conformità della legislazione nazionale e unionale, con particolare riferimento al [regolamento \(UE\) 352/2017](#) del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un quadro normativo per la fornitura di servizi portuali e norme comuni in materia di trasparenza finanziaria dei porti.

Il **gestore degli impianti portuali** così individuato ha l'obbligo, ai sensi del **comma 4**, di provvedere a una gestione dei rifiuti delle navi che assicuri la tutela ambientale, raccogliendo separatamente i rifiuti in modo da "facilitarne il riutilizzo e il riciclaggio". In particolare:

1) effettua la comunicazione annuale del catasto dei rifiuti e tiene il registro cronologico di carico e scarico (**comma 8**).

Ai sensi dell'articolo 189 del [decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152](#), il catasto dei rifiuti assicura, anche ai fini della pianificazione delle attività di gestione dei rifiuti, un quadro conoscitivo, completo e costantemente aggiornato, dei dati raccolti. Esso si articola in una sezione centrale a Roma e in Sezioni decentrate presso le corrispondenti Agenzie regionali e delle Province autonome per la protezione dell'ambiente.

Il registro cronologico è, invece, disciplinato dall'articolo 190. Esso contiene, per ogni tipologia di rifiuto, la quantità prodotta, la natura e l'origine assieme alla quantità dei prodotti e materiali ottenuti dalle operazioni di trattamento quali preparazione per riutilizzo, riciclaggio e altre operazioni di recupero. La sua tenuta è obbligatoria per chiunque effettui a titolo professionale attività di raccolta e trasporto di rifiuti;

2) adempie alle eventuali disposizioni in materia di tracciabilità (**comma 8**).

Ai sensi dell'articolo 188-*bis* del citato [decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152](#), una serie di procedure e strumenti di tracciabilità dei rifiuti integrati sono istituite in un apposito Registro elettronico nazionale.

A questo fine - puntualizza il **comma 6** - gli impianti fissi devono essere titolari di autorizzazione per la gestione dei rifiuti ai sensi della Parte IV ("Norme in materia di gestione dei rifiuti e di bonifica dei siti inquinati") del medesimo [decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152](#).

Il Capo IV della Parte quarta del decreto è dedicato alle autorizzazioni e iscrizioni e disciplina, tra l'altro, l'autorizzazione unica per i nuovi impianti di smaltimento e recupero dei rifiuti (articolo 208), l'Albo nazionale gestori ambientali (articolo 212) e le autorizzazioni integrate ambientali

Articolo 4
(Impianti portuali
di raccolta)

(articolo 213).

Ai sensi dell'articolo 188, comma 2, infatti, gli enti o le imprese che provvedono alla raccolta o al trasporto dei rifiuti a titolo professionale sono tenuti all'iscrizione all'Albo dei Gestori Ambientali e conferiscono i rifiuti raccolti e trasportati agli impianti autorizzati o a un centro di raccolta.

Articolo 5
(Piano di raccolta e di gestione dei rifiuti)

Articolo 5 (*Piano di raccolta e di gestione dei rifiuti*)

L'**articolo 5** disciplina il **Piano di raccolta e di gestione dei rifiuti**. Per la predisposizione, l'approvazione e l'operatività del Piano di raccolta e di gestione dei rifiuti ad opera delle autorità competenti è fissato il termine di dodici mesi dalla data di entrata in vigore del testo in esame. Sia la predisposizione che la successiva modifica o eventuali aggiornamenti devono essere effettuate previa consultazione di tutte le parti interessate (**comma 1**).

Ne è prevista (**comma 2**) la tempestiva comunicazione alla regione competente, la quale peraltro in caso di mancato rispetto del termine di predisposizione ha il potere di intervenire dapprima mediante una diffida ad adempiere entro sessanta giorni ed in seguito con la nomina di un commissario *ad acta* (**comma 3**).

Il **comma 4** disciplina l'ipotesi in cui l'Autorità competente sia l'autorità marittima. In tal caso quest'ultima, d'intesa con la regione competente con una distribuzione di competenze tra l'autorità stessa, il comune e la regione, emana una propria ordinanza senza che però ne possano "derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanzia pubblica".

A seguito dell'approvazione del Piano di raccolta dei rifiuti o dopo l'approvazione di sue modifiche sostanziali - statuisce il **comma 5** - l'Autorità competente ne assicura "l'adeguata comunicazione agli operatori delle navi", con particolare riferimento a disponibilità di impianti e tariffe applicate.

Il **comma 6** disciplina i casi in cui le Autorità competenti possono approvare, nel caso di porti ricadenti nello stesso territorio nazionale, un unico piano di raccolta per più porti, come del resto previsto anche dall'articolo 5 della [direttiva \(UE\) 2019/883](#).

Almeno ogni cinque anni - e, comunque, in presenza di significativi cambiamenti operativi nella gestione del porto - il Piano dovrà essere sottoposto a una nuova approvazione. Nel caso in cui non vi siano stati cambiamenti significativi, il **comma 7** - coerentemente con l'articolo 5, par. 4, c. 2, della citata [direttiva \(UE\) 2019/883](#) - autorizza il ricorso a una mera convalida dei piani esistenti. Rispetto al testo della direttiva, si segnala tuttavia che viene aggiunto l'**ulteriore requisito** della "previa consultazione degli stessi soggetti che devono essere sentiti in sede di redazione".

Riprendendo testualmente una disposizione della direttiva in via di trasposizione, il **comma 8** specifica poi che i piccoli porti non commerciali, caratterizzati soltanto da un traffico sporadico o scarso di imbarcazioni da diporto, possono essere esentati dalle norme sopra descritte.

Si segnala che il comma 8 dispone che "sono esentati dall'applicazione dei commi da 1 a 4", mentre la disposizione sembrerebbe riferirsi alla esenzione dall'applicazione dei commi da 1 a 7 (il riferimento potrebbe essere stato mutuato dalla trasposizione formale dell'articolo 5, par. 5, della direttiva). Si valuti di acquisire un chiarimento.

Tale esenzione può avere luogo qualora i loro impianti portuali di raccolta siano integrati nel sistema di gestione dei rifiuti comunale e se sia garantito che le informazioni relative al sistema di gestione dei rifiuti siano messe a disposizione degli utenti dei porti stessi.

Le caratteristiche di tali porti saranno definite con decreto del Ministro delle infrastrutture - sentite le Autorità di sistema portuale o, laddove non istituite, le autorità marittime - ai sensi dell'articolo 4, comma 4, della [legge 28 gennaio 1994, n. 84](#). Nel frattempo l'esenzione potrà essere comunque applicata con provvedimento motivato dell'autorità competente.

Al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili spetta l'incarico di condividere la lista dei porti esenti attraverso SafeSeaNet, sistema informativo, di monitoraggio e di applicazione, per dettagli sul quale si rinvia alla scheda relativa all'articolo 13.

Articolo 6
(Notifica anticipata dei rifiuti)

Articolo 6 (*Notifica anticipata dei rifiuti*)

L'**articolo 6**, in materia di **notifica anticipata dei rifiuti**, pone l'obbligo, per gli operatori a ciò delegati, di compilare "in modo veritiero e preciso" l'apposito modulo predisposto nell'**Allegato 2** ("Notifica anticipata dei rifiuti").

Il modulo richiede di specificare, oltre ai dati della nave e relativi al viaggio e al porto, il tipo e quantitativo di rifiuti e la loro natura, (es. acque oleose di sentina, residui oleosi, sostanze liquide nocive, rifiuti solidi, ecc) e la capacità di stoccaggio.

Il modulo deve essere recapitato all'Autorità competente con almeno **24 ore di anticipo** rispetto all'arrivo (**comma 1**), la quale trasmette le relative informazioni "in modo tempestivo" ai gestori dell'impianto di raccolta, agli uffici di sanità marittima, agli uffici

veterinari e al chimico del porto (**comma 4**).

Tale termine non si applica nel caso in cui il porto di scalo sia individuato a meno di 24 ore dall'arrivo (nel qual caso la notifica va effettuata non appena il porto di scalo viene individuato) o qualora la durata dell'intero viaggio sia inferiore a 24 ore. In tale ultima ipotesi la notifica deve avere luogo al momento della partenza dal porto precedente (**comma 1**).

Le informazioni relative alla notifica anticipata devono essere condivise per via elettronica all'interno del sistema "SafeSeaNet" (**comma 2**). Sono mantenute a bordo, preferibilmente in formato elettronico, almeno fino al successivo porto di scalo, essendo rese disponibili a richiesta alle autorità competenti degli Stati membri (**comma 3**).

Sono previste **esenzioni** per:

1) i **pescherecci** di stazza inferiore a 300 tonnellate (**comma 5**);

Si segnala che nella direttiva non sembrano emergere elementi specifici in relazione a tale esenzione. L'art. 3 sull'ambito di applicazione specifica che la direttiva si applica a "tutte le navi" e il n. 1 dell'art. 2, par. 1, definisce le navi come "un'imbarcazione di qualsiasi tipo che opera nell'ambiente marino, compresi i pescherecci", senza riferimento alla stazza di questi ultimi. Il punto n. 23 delle Premesse è dedicato in particolare al recupero delle reti da pesca perdute dai pescherecci. L'articolo 9, par. 1, lett. c, prevede comunque il caso in cui l'esenzione non incide negativamente sulla sicurezza marittima, sulla salute, sulle condizioni di vita e di lavoro a bordo o sull'ambiente marino.

Si valuti la disposizione con riferimento alla indicata esenzione in relazione ai contenuti della Direttiva.

2) le **navi in servizio di linea con scali frequenti e regolari**, le quali forniscono le informazioni in questione "in forma cumulativa all'Autorità competente del porto di scalo presso il quale conferiscono i rifiuti prodotti (...) ed i residui del carico (**comma 6**). Tale esenzione trova corrispondenza nel disposto dell'articolo 9, par.1, let. a) della [direttiva \(UE\) 2019/883](#);

3) i mezzi che svolgono attività di **raccolta e di trasporto rifiuti** nell'ambito e per conto del proprio impianto portuale di raccolta e che ne sono parte integrante, per i quali non è richiesta notifica anticipata (**comma 7**).

Norme specifiche sono dettate per i **rifiuti alimentari**, in relazione ai quali è necessario specificare l'eventuale provenienza extra UE per individuare alimenti "che richiedono particolari precauzioni per la gestione ai sensi delle disposizioni sanitarie" (**comma 8**).

Articolo 7 (Conferimento dei rifiuti delle navi)

L'**articolo 7** reca il **conferimento dei rifiuti delle navi**. All'atto dell'approdo, e prima di lasciare il porto, il comandante di ogni nave è tenuto a conferire tutti i rifiuti presenti a bordo a un impianto portuale di raccolta (**comma 1**), ricevendo "senza ingiustificati ritardi" una ricevuta (**comma 2**). Quest'ultima deve essere comunicata per via elettronica al sistema SafeSeaNet e mantenuta a bordo per almeno due anni, essendo messa a disposizione - su richiesta - delle autorità degli Stati membri (**comma 3**).

Conformemente al disposto dell'articolo 7, par. 2, c. 2 della [direttiva \(UE\) 2019/883](#), il **comma 2** prevede un'esenzione per i porti senza personale o che sono ubicati in località remote subordinatamente alla notifica tramite il sistema SafeSeaNet ad opera del Ministero per i trasporti e la mobilità sostenibili.

Il conferimento di rifiuti prodotti dalle navi - specifica il **comma 8** - è considerato immissione in libera pratica ai fini dell'espletamento delle formalità doganali in entrata nel territorio dell'Unione.

Con il regime di **immissione in libera pratica** la merce non proveniente dall'Unione europea acquisisce la posizione doganale di merce UE. Per maggiori dettagli, si rinvia al sito Internet dell'[Agenzia delle dogane](#). L'articolo 138, par. 1, lettera j) del [regolamento delegato \(CE\) 28 luglio 2015, n. 2015/2446](#), elenca infatti i rifiuti delle navi tra le merci per le quali non è necessaria una dichiarazione doganale purché la notifica anticipata dei rifiuti sia stata effettuata mediante canali di segnalazione accettabili per le autorità competenti, comprese le dogane. Di conseguenza, le autorità doganali non esigeranno la presentazione della dichiarazione sommaria di entrata prevista dal codice doganale dell'Unione ([regolamento \(CE\) 9 ottobre 2013, n. 952/2013](#)).

Il **comma 4** introduce la possibilità di procedere verso il successivo porto di scalo senza avere conferito i rifiuti nel caso risulti disponibile una capacità di stoccaggio sufficiente, dedicata a tutti i rifiuti già accumulati e che saranno accumulati fino al successivo porto. Analoga possibilità è prevista qualora la nave faccia scalo nella zona di ancoraggio solo per meno di 24 ore o in condizioni meteorologiche avverse, a meno che le Autorità competenti abbiano stabilito di escludere la zona stessa dall'applicabilità della norma in esame ex articolo 3, comma 2. Vengono esplicitamente fatte salve (**comma 6**) eventuali prescrizioni più rigorose a carico delle navi adottate in base al diritto internazionale.

Articolo 7
(Conferimento
dei rifiuti delle
navi)

Nei seguenti casi, invece, l'Autorità competente chiede alla nave di conferire tutti i propri rifiuti prima della partenza (**comma 5**):

- 1) se non può essere accertato che il successivo porto di scalo sia dotato di impianti adeguati per la raccolta;
- 2) se il successivo porto di scalo non sia noto.

Il **comma 7** rimanda alla normativa speciale vigente per i rifiuti sanitari ed alimentari prodotti a bordo di mezzi di trasporto che effettuano tragitti internazionali. Con particolare riferimento ai **rifiuti alimentari**, si dispone la revisione - secondo criteri di sicurezza ambientale e sanitaria, semplificazione e riduzione dei costi e degli oneri - del vigente decreto del Ministro della sanità del 22 maggio 2001 ("Misure relative alla gestione e alla distruzione dei rifiuti alimentari prodotti a bordo di mezzi di trasporto che effettuano tragitti internazionali"). La revisione dovrà avere luogo entro novanta giorni dall'entrata in vigore del documento in esame con decreto del Ministro della salute, adottato di concerto con il Ministro della transizione ecologica.

Per la definizione delle modalità di raccolta, trasporto e conferimento dei rifiuti accidentalmente pescati, o di quelli raccolti nell'ambito di specifiche campagne, il **comma 9** prevede la stipula di apposite convenzioni o accordi di programma tra le autorità competenti - o i soggetti deputati alla gestione dei rifiuti - e le associazioni di rappresentanza delle imprese di settore.

L'articolo 206, comma 1, del [decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152](#), dispone che il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e le altre autorità competenti possono stipulare appositi accordi e contratti di programma con enti pubblici, con imprese di settore, soggetti pubblici o privati ed associazioni di categoria, aventi ad oggetto:

- a) l'attuazione di specifici piani di settore di riduzione, recupero e ottimizzazione dei flussi di rifiuti;
- b) la sperimentazione, la promozione, l'attuazione e lo sviluppo di processi produttivi e distributivi e di tecnologie pulite idonei a prevenire o ridurre la produzione dei rifiuti e la loro pericolosità e ad ottimizzare il recupero dei rifiuti;
- c) lo sviluppo di innovazioni nei sistemi produttivi per favorire metodi di produzione di beni con impiego di materiali meno inquinanti e comunque riciclabili;
- d) le modifiche del ciclo produttivo e la riprogettazione di componenti, macchine e strumenti di controllo;
- e) la sperimentazione, la promozione e la produzione di beni progettati, confezionati e messi in commercio in modo da ridurre la quantità e la pericolosità dei rifiuti e i rischi di inquinamento;
- f) la sperimentazione, promozione e attuazione di attività di riutilizzo, riciclaggio e recupero di rifiuti;
- g) l'adozione di tecniche per il reimpiego ed il riciclaggio dei rifiuti nell'impianto di produzione;
- h) lo sviluppo di tecniche appropriate e di sistemi di controllo per l'eliminazione dei rifiuti e delle sostanze pericolose contenute nei rifiuti;
- i) l'impiego da parte dei soggetti economici e dei soggetti pubblici dei materiali recuperati dalla raccolta differenziata dei rifiuti urbani;
- l) l'impiego di sistemi di controllo del recupero e della riduzione di rifiuti.

Articolo 8 (*Sistema di recupero dei costi*)

L'articolo 8, in materia di **Sistema di recupero dei costi**, stabilisce che i costi degli impianti portuali per la raccolta e il trattamento dei rifiuti delle navi sono recuperati mediante l'imposizione di **tariffe** a carico delle navi che approdano nel porto (**comma 1**). Queste sono determinate dall'Autorità competente (**comma 2**) e messe a disposizione degli utenti (**comma 6**). Il medesimo comma 6 specifica che devono essere "eque, trasparenti, facilmente identificabili e non discriminatorie", rispecchiando i costi degli impianti e dei servizi resi disponibili o utilizzati.

L'**Allegato 4** dell'atto in esame ("Categorie di costi e di entrate nette connesse al funzionamento e all'amministrazione degli impianti di raccolta") elenca gli elementi di cui si compone la tariffa. Questi si differenziano in costi diretti (derivanti dall'effettivo conferimento dei rifiuti delle navi), indiretti (derivanti dalla gestione del sistema nel porto) e entrate nette (proventi legati al sistema di gestione dei rifiuti ma anche dai finanziamenti regionali e nazionali disponibili).

Con riferimento all'entità delle tariffe, il **comma 2** specifica che esse devono essere proporzionate ed adeguate, in modo da non costituire un incentivo per le navi a scaricare i rifiuti in mare.

Il testo in esame ne stabilisce tra l'altro la natura:

- 1) **indiretta**, indipendente cioè dal conferimento dei rifiuti agli impianti portuali di raccolta, così da coprire sia i costi amministrativi diretti sia una parte significativa dei costi operativi diretti (**comma 2**);
- 2) **integrabile**: l'eventuale parte dei costi non coperta dalla tariffa indiretta è recuperata in base ai tipi e ai quantitativi di rifiuti effettivamente conferiti dalla nave (**comma 3**);
- 3) **differenziabile** sulla base di elementi quali la categoria, il tipo o le dimensioni della

Articolo 8
(Sistema di
recupero dei
costi)

nave, la prestazione di servizi alle navi al di fuori del normale orario di lavoro nel porto o la natura pericolosa dei rifiuti (**comma 4**).

Un regime particolare è applicabile ad alcuni tipi di rifiuti, tra cui:

1) i **rifiuti accidentalmente pescati**, per i quali non vi è obbligo di corresponsione della tariffa. I relativi costi possono essere coperti anche attraverso sistemi di finanziamenti alternativi (**comma 2, lettera d**). Su tale tipologia di rifiuti, peraltro, la [direttiva \(UE\) 2019/883](#) prevede che la Commissione europea pubblichi relazioni biennali a partire dal 31 dicembre 2022. A questo fine il **comma 7** incarica i Comuni di acquisire dai gestori degli impianti dati su volume e quantità riferiti all'anno solare precedente e l'Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale di inserirli in una relazione, da trasmettere prima al Ministero della transizione ecologica e successivamente alla Commissione europea;

2) **acque di lavaggio delle cisterne** contenenti sostanze galleggianti persistenti a viscosità elevata. Per incoraggiarne il conferimento, possono essere concessi incentivi finanziari (**comma 2, lettera e**);

3) sistemi di **depurazione dei gas di scarico**, i cui costi sono recuperati in base ai tipi e quantitativi dei rifiuti conferiti (**comma 2, lettera f**).

Una **riduzione delle tariffe** è consentita sulla base dei seguenti elementi:

1) il tipo di attività a cui è adibita la nave, con particolare riferimento al trasporto marittimo a corto raggio (**comma 5, lettera a**);

2) la circostanza dimostrabile che la nave - in virtù della sua progettazione, delle attrezzature o del suo funzionamento - produce minori quantità di rifiuti, gestendoli in modo sostenibile e compatibile con la tutela ambientale (**comma 5, lettera b**);

3) **pescherecci** ed imbarcazioni da diporto omologati per un massimo di dodici passeggeri (in considerazione tra l'altro della ridotta quantità e particolarità dei rifiuti prodotti) e navi addette ai servizi portuali o impegnate, per periodi di almeno un mese, ad attività di lavori (**comma 9**). Si segnala che tale disposizione non risulta trovare corrispondenza nell'articolo 8 della direttiva. *Si valuti la previsione in relazione alla indicata esenzione, alla luce della direttiva europea.*

Si rammenta peraltro che l'articolo 9, par. 1, lett. c, fa riferimento in materia alla esenzione che non incide negativamente sulla sicurezza marittima, sulla salute, sulle condizioni di vita e di lavoro a bordo o sull'ambiente marino.

Il **comma 8** autorizza l'applicazione di criteri specifici per la determinazione delle tariffe, da applicare alle navi in servizio di linea che effettuano scali frequenti e regolari, come del resto previsto anche dall'articolo 9, par. 1 della [direttiva \(UE\) 2019/883](#). In questo caso le tariffe sarebbero applicate "nel solo porto dove avviene il conferimento" con "adeguati meccanismi di ripartizione dei proventi tra gli impianti portuali interessati".

Si evidenzia che il **comma 6, secondo periodo**, introduce un sistema di garanzia di riscossione delle tariffe. A tal fine l'Autorità competente è autorizzata a determinare le modalità per la prestazione di una garanzia finanziaria e la sua entità. *Si segnala che tale garanzia finanziaria non risulta prevista nell'articolo 8 della direttiva.*

Articolo 9 (Esenzioni)

L'articolo 9 del testo in esame disciplina le **esenzioni**.

La disposizione riprende il corrispondente articolo della [direttiva \(UE\) 2019/883](#).

In particolare, ai sensi del **comma 1** possono essere previste esenzioni dagli obblighi in materia di notifica anticipata dei rifiuti (articolo 6), conferimento dei rifiuti dalle navi (articolo 7, comma 1) e sistemi di recupero dei costi (articolo 8) nei seguenti casi:

1) navi che svolgono un servizio di linea con scali frequenti e regolari (**lettera a**);

2) stipulazione di un accordo - comprovato da un contratto firmato con un porto o un'impresa di gestione dei rifiuti e notificato a tutti i porti lungo la rotta - che garantisce il conferimento dei rifiuti e il pagamento delle tariffe in un porto lungo il tragitto della nave (**lettera b**);

3) l'esenzione non incide negativamente sulla sicurezza marittima, sulla salute, sulle condizioni di vita e di lavoro a bordo della nave o sull'ambiente marino (**lettera c**).

Fatta salva l'esenzione concessa, è fatto in **generale divieto** alle navi di procedere verso il successivo porto di scalo "se è presente un'insufficiente capacità di stoccaggio dedicata a tutti i rifiuti che sono già stati accumulati e che saranno accumulati nel corso del viaggio previsto dalla nave fino al successivo porto di scalo" (**comma 5**).

L'Autorità competente è incaricata da un lato del monitoraggio e della corretta applicazione degli accordi in essere relativi alle navi soggette ad esenzione (**comma 4**) e, dall'altro, del rilascio, per una specifica durata, di un **certificato** di esenzione (**comma 2**). Le informazioni relative a quest'ultimo sono riportate nel sistema SafeSeaNet a cura del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (**comma 3**).

Articolo 9 (Esenzioni)

In materia di esenzioni rileva peraltro la norma di portata generale contenuta nell'articolo 3, par. 2, della [direttiva \(UE\) 2019/883](#) ("Gli Stati membri adottano misure per garantire che, ove ragionevolmente possibile, le navi escluse dall'ambito di applicazione della presente direttiva conferiscano i loro rifiuti in accordo con la presente direttiva").

Articolo 10 (*Ispezioni*)

L'articolo 10 contiene norme relative alle ispezioni da parte delle Autorità marittime, coerentemente con quanto disposto dal corrispondente articolo della [direttiva \(UE\) 2019/883](#).

In particolare, ai sensi del **comma 1**, le Autorità marittime devono provvedere a **ispezioni, anche casuali**, per qualsiasi nave al fine di verificarne la conformità al decreto in oggetto.

Il **comma 2** dispone che alle attività ispettive si applichino le **tariffe** previste dal [decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 20 ottobre 2020](#), "Determinazione delle tariffe per le ispezioni svolte dal Corpo delle capitanerie di porto", che - come sottolineato nella relazione illustrativa - saranno poste a carico del controllato (armatore o raccomandatario marittimo, in solido con il proprietario).

Articolo 10
(Ispezioni)

Articolo 11 (*Modalità di ispezione*)

L'articolo 11, **comma 1** - sulla base dell'espressa previsione contenuta nella [direttiva \(UE\) 2019/883](#) - fissa al **15% del numero totale di navi**, che facciano scalo nei propri porti ogni anno, la percentuale delle imbarcazioni da sottoporre a controllo secondo il meccanismo unionale basato sul rischio. Tale percentuale risulta di nuova introduzione.

L'articolo precisa che il numero totale di singole navi che fanno scalo corrisponde al numero medio di singole navi registrate nel triennio precedente nella parte del sistema informativo, di monitoraggio e di applicazione di cui all'articolo 13.

Il **comma 2** dispone che l'Autorità marittima selezioni le navi da ispezionare mediante il **meccanismo unionale basato sul rischio** di cui agli atti di esecuzione adottati dalla Commissione europea, ai sensi dell'articolo 11 della direttiva (UE) 2019/883.

Il suddetto articolo 11 della direttiva (UE) 2019/883 prescrive che, al fine di garantire l'armonizzazione delle ispezioni e prevedere condizioni uniformi per la selezione delle navi da ispezionare, la Commissione adotti atti di esecuzione per definire nel dettaglio gli elementi del meccanismo unionale basato sul rischio. Tali atti di esecuzione dovranno essere adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 20, paragrafo 2, della stessa [direttiva \(UE\) 2019/883](#).

Il **comma 3** dell'articolo 11 prevede che, nel caso in cui l'Autorità marittima non sia soddisfatta dei risultati dell'ispezione - accertata l'inosservanza degli obblighi e degli adempimenti previsti dall'articolo 7 ("Conferimento dei rifiuti delle navi") e fatta salva l'applicazione di eventuali sanzioni -, questa assicuri che la nave **non lasci il porto** fino a che non avrà conferito i propri rifiuti a un impianto portuale di raccolta.

Al **comma 4** si dispone che se l'Autorità marittima accerta che una nave ha lasciato il porto in violazione delle disposizioni di cui sopra informi immediatamente l'Autorità marittima del successivo porto di scalo che vieterà alla nave stessa di lasciare il porto fino alla verifica dell'osservanza delle disposizioni medesime, ferma restando l'applicazione delle sanzioni di cui al successivo articolo 16.

Il **comma 5** stabilisce, infine, che l'Autorità marittima definisca le procedure di ispezione atte a verificare il rispetto delle previsioni di cui all'articolo 7 anche da parte dei pescherecci e delle imbarcazioni da diporto omologate per un massimo di dodici passeggeri.

Articolo 12 (*Sistema informativo, di monitoraggio e di applicazione*)

L'articolo 12 recepisce l'articolo 12 della [direttiva \(UE\) 2019/883](#). Esso dispone che l'attuazione e l'applicazione del decreto in oggetto siano agevolate dal **sistema elettronico di comunicazione e di scambio di informazioni** fra gli Stati membri, in conformità ai successivi articoli 13 e 14.

Articolo 12
(Sistema informativo, di monitoraggio e di applicazione)

Articolo 13 (*Comunicazione e scambio di informazioni*)

L'articolo 13 recepisce l'articolo 13 della [direttiva \(UE\) 2019/883](#) e disciplina le **modalità per la comunicazione e lo scambio di informazioni fra gli Stati**, basandosi - come precisato al **comma 1** - sul **sistema dell'Unione per lo scambio di dati marittimi "SafeSeaNet"**, di cui all'articolo 22-*bis*, comma 2, e all'allegato III del [decreto legislativo n. 196 del 2005](#), "Attuazione della [direttiva 2002/59/CE](#) relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio e di informazione sul traffico navale".

Il suddetto art. 22-*bis* ("Sistema europeo per lo scambio di dati marittimi, *SafeSeaNet*") prevede che, per garantire il corretto scambio delle informazioni contemplate dal d.lgs.

Articolo 13
(Comunicazione e scambio di informazioni)

196/2005, l'amministrazione^[1] provveda affinché il "VTMIS nazionale" - sistema in dotazione alle autorità competenti attraverso il quale vengono espletate le attività di monitoraggio e informazione del traffico marittimo -, nell'ambito della raccolta, del trattamento e della conservazione delle informazioni, possa essere interconnesso con il sistema europeo per lo scambio di dati marittimi *SafeSeaNet* la cui descrizione è riportata nell'allegato III.

Tale allegato precisa che il **sistema dell'Unione per lo scambio di dati marittimi, *SafeSeaNet***, consente di ricevere, conservare, recuperare e scambiare informazioni relative alla sicurezza portuale e marittima, alla protezione dell'ambiente marino e all'efficienza del traffico e del trasporto marittimi. *SafeSeaNet* è un sistema specializzato istituito per agevolare lo scambio di informazioni in formato elettronico fra Stati membri e fornire alla Commissione europea e agli Stati membri le informazioni rilevanti ai sensi della normativa dell'Unione. Si compone di una rete di sistemi nazionali *SafeSeaNet* ubicati in ciascuno Stato membro e di una banca dati centrale *SafeSeaNet* che funge da punto nodale. Il [sistema *SafeSeaNet*](#) è gestito a livello europeo dall'Emsa (*European Maritime Safety Agency*).

Si ricorda che ai fini del d.lgs. 196/2005 per amministrazione si intende: il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (ora MIMS); il Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto; la Guardia costiera.

L'articolo 13, al **comma 2**, prescrive che, in conformità a quanto previsto dall'articolo 8, commi da 10 a 16, del [decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179](#), convertito, con modificazioni, dalla [legge 17 dicembre 2012, n. 221](#), le Autorità competenti assicurino che vengano comunicate per via elettronica entro 15 giorni:

- a) le informazioni sull'**ora effettiva di arrivo e di partenza** di ogni nave che rientri nell'ambito di applicazione del decreto legislativo n. 196 del 2005 e che faccia scalo in un porto dello Stato, insieme a un identificativo del porto in questione;
- b) le informazioni riportate nella **notifica anticipata dei rifiuti** di cui all'allegato 2;
- c) le informazioni riportate nella **ricevuta di conferimento dei rifiuti** di cui all'allegato 3;
- d) le informazioni riportate nel **certificato di esenzione** di cui all'allegato 5.

La [direttiva \(UE\) 2019/883](#) stabilisce che gli Stati membri dovranno assicurare che le informazioni siano comunicate per via elettronica entro un tempo ragionevole in conformità della [direttiva 2010/65/UE](#).

Il **comma 3** - coerentemente con quanto disposto dalla [direttiva \(UE\) 2019/883](#) - precisa che le informazioni di cui all'articolo 5, comma 5 (relativo alla disponibilità di impianti portuali di raccolta e alle tariffe applicate), e dell'Allegato A ("Informazioni sul sistema di raccolta e gestione delle navi") saranno disponibili elettronicamente attraverso il sistema dell'Unione per lo scambio di dati marittimi "*SafeSeaNet*". Sarà consentita la consultazione della banca dati ai gestori degli impianti portuali anche in forma aggregata, al fine di poter verificare le esenzioni e deroghe concesse.

Articolo 14 (*Registrazione delle ispezioni*)

Con riferimento agli esiti e alle attività di ispezione, l'articolo 14 prevede che le Autorità competenti **trasferiscano le relative informazioni**, senza ritardi, alla **banca dati sulle ispezioni** istituita dalla Commissione europea ai sensi dell'articolo 14 della direttiva (UE) 2019/883, non appena:

- a) sia stato completato il rapporto di ispezione;
- b) sia stato revocato il provvedimento di fermo; oppure
- c) sia stata concessa un'esenzione.

In base all'articolo 14 della direttiva (UE) 2019/883, la Commissione deve elaborare, mantenere e aggiornare una banca dati sulle ispezioni cui siano collegati tutti gli Stati membri e che contenga tutte le informazioni necessarie per attuare il sistema di ispezioni ("banca dati sulle ispezioni").

La banca dati sulle ispezioni dovrebbe essere utilizzata sulla base della banca dati istituita dall'articolo 24 della [direttiva 2009/16/CE](#) relativa al controllo da parte dello Stato di approdo, e avere funzionalità simili. Tale articolo ha infatti previsto che la Commissione elabori, mantenga e aggiorni una banca dati sulle ispezioni basandosi sulle competenze e sull'esperienza maturate nell'ambito del MoU di Parigi (*memorandum d'intesa di Parigi* relativo al controllo delle navi da parte dello Stato di approdo). La banca dati sulle ispezioni - [banca dati THETIS](#) - contiene le informazioni necessarie per attuare il sistema di ispezioni. Per facilitare l'organizzazione delle ispezioni, la banca dati è collegata al sistema [SafeSeaNet](#) che fornisce informazioni sulle navi presenti, o che presumibilmente si trovino, nei porti dell'Ue.

Articolo 14 (Registrazione delle ispezioni)

Articolo 15 (*Formazione del personale*)

L'articolo, di nuova introduzione, recepisce l'articolo 15 della direttiva (UE) 2019/883 e prevede che le Autorità competenti e i gestori degli impianti portuali provvedano affinché tutto il personale riceva la **formazione idonea** per lo svolgimento del proprio lavoro sul trattamento dei rifiuti, con particolare attenzione agli aspetti relativi alla salute e alla sicurezza connessi al trattamento di materiali pericolosi.

Le Autorità competenti e i gestori degli impianti portuali dovranno altresì garantire che i requisiti di formazione siano regolarmente aggiornati per rispondere alle sfide dell'**innovazione tecnologica**.

Articolo 15
(Formazione del personale)

Articolo 16 (*Sanzioni*)

L'articolo 16 reca le e sanzioni . Le sanzioni riproducono quelle vigenti, previste dall'articolo 13 del [decreto legislativo n. 182 del 2003](#) "Attuazione della [direttiva 2000/59/CE](#) relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi ed i residui del carico", ad eccezione della fattispecie di cui al comma 2, per la quale è stata stabilita una **sanzione di minor rigore** rispetto a quella attualmente in vigore. **Gli Stati membri stabiliscono le norme relative alle sanzioni applicabili in caso di violazione delle disposizioni nazionali adottate a norma della presente direttiva e adottano tutte le misure necessarie per garantirne l'attuazione. In base alla disposizione della direttiva, le sanzioni previste sono effettive proporzionate e dissuasive.**

Articolo 16
(Sanzioni)

In particolare, l'articolo 16 dispone che:

- al gestore dell'impianto e del servizio portuale di raccolta di cui all'articolo 2, comma 1, lettera f), che non provveda agli adempimenti relativi alla comunicazione annuale al Catasto dei rifiuti ed alla tenuta del registro cronologico di cui all'articolo 4, comma 8, si applichino le sanzioni previste dall'articolo 258 del [decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152](#) "Norme in materia ambientale", riguardanti gli **obblighi di tracciabilità (comma 1)**;

L'[articolo 258](#) del [decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152](#) contiene le norme relative alla **violazione degli obblighi di comunicazione, di tenuta dei registri obbligatori e dei formulari** e ne definisce il **quadro sanzionatorio**. Precisa in proposito che le sanzioni conseguenti alla trasmissione o all'annotazione di dati incompleti o inesatti sono applicate solo nell'ipotesi in cui i dati siano rilevanti ai **fini della tracciabilità**, con esclusione degli errori materiali e violazioni formali, e che, in caso di dati incompleti o inesatti rilevanti ai fini della tracciabilità di tipo seriale, si applica una sola sanzione aumentata fino al triplo.

- salvo che il fatto costituisca reato, il comandante della nave che non ottempera agli obblighi di cui all'articolo 6, comma 1, sia punito con la sanzione amministrativa pecuniaria **da euro duemila a euro diecimila (comma 2)**;

Si segnala che l'articolo 13 vigente del [decreto legislativo n. 182 del 2003](#) prevede al riguardo una sanzione amministrativa pecuniaria da euro tremila a euro trentamila.

- salvo che il fatto costituisca reato, il comandante di una nave, diversa da un peschereccio o da un'imbarcazione da diporto, che non ottempera agli obblighi di cui all'articolo 7, comma 1, sia punito con la sanzione amministrativa pecuniaria da euro tremila a euro trentamila. La violazione dovrà essere segnalata dall'Autorità marittima al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (**comma 3**);

- salvo che il fatto costituisca reato, il comandante di un peschereccio o di un'imbarcazione da diporto che non conferisce i rifiuti prodotti a un sistema di raccolta, in conformità all'articolo 7, sia punito con la sanzione amministrativa pecuniaria da euro centocinquanta a euro novecento (**comma 4**);

- il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili trasmetta alla Commissione europea e al Ministero della transizione ecologica copia delle segnalazioni relative alle inadeguatezze degli impianti di raccolta, di cui all'articolo 4, comma 9 (**comma 5**).

Il **comma 6** specifica che le sanzioni di minor rigore si applicano anche alle violazioni già commesse alla data di entrata in vigore del decreto legislativo in titolo, limitatamente ai procedimenti sanzionatori per i quali non sia stata notificata ordinanza o ingiunzione.

Disposizioni finali

Articoli 17, 18 e 19 (*Clausole di invarianza finanziaria e di cedevolezza e abrogazione*)

Le disposizioni finali contenute nel Titolo V contengono la clausola di **invarianza finanziaria** (articolo 17) e disciplinano le competenze legislative delle **regioni e province autonome di Trento e Bolzano** (articolo 18). L'articolo 19 **abroga** espressamente il [decreto legislativo n. 182 del 2003](#), "Attuazione della [direttiva 2000/59/CE](#) relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi ed i residui del carico", attualmente vigente, in quanto il nuovo decreto sostituisce integralmente le disposizioni ivi contenute.

Articoli 17, 18 e 19
(Clausole di invarianza finanziaria e di cedevolezza e abrogazione)

Analisi tecnico normativa e analisi di impatto della regolamentazione

Lo schema è munito di **analisi tecnico normativa** (A.T.N).

Si segnala che il punto 7) dell'ATN reca l'indicazione degli atti successivi attuativi e della verifica della congruenza dei relativi termini previsti per la loro adozione, ai sensi delle diverse disposizioni contenute nello schema in esame.

L'A.T.N. ricorda peraltro come allo stato attuale sia in corso di esame in Parlamento il disegno di legge recante disposizioni per il recupero dei rifiuti in mare e nelle acque interne e per la promozione dell'economia circolare (legge 'Salva mare') attualmente in corso di esame (A.S. 1571).

Lo schema in esame è inoltre munito di **analisi di impatto della regolamentazione** (A.I.R), nella quale si evidenzia come il legislatore europeo abbia fissato l'obiettivo di **proteggere l'ambiente marino** dagli effetti negativi degli scarichi dei rifiuti delle navi che utilizzano porti situati nel territorio dell'Unione, garantendo al contempo il buon funzionamento del traffico marittimo, migliorando la disponibilità e l'uso di adeguati impianti portuali di raccolta di rifiuti e il conferimento presso gli stessi impianti. Si evidenzia in AIR come gli impatti derivanti dal recepimento avranno ricadute sul comparto produttivo del settore navale, sociale, ambientale e del settore della pesca.

L'analisi di impatto della regolamentazione evidenzia, in ordine agli impatti, come la classificazione come **rifiuto urbano** "dei rifiuti accidentalmente pescati e conferiti al sistema portuale di raccolta da parte dei pescherecci permetterà una più capillare raccolta degli stessi anche da parte del sistema di gestione dei rifiuti comunale".

L'AIR riporta altresì alcuni dati relativamente alla consistenza numerica dei principali destinatari, richiamando gli studi specifici di settore elaborati dall'Ispra sulla gestione dei rifiuti nei porti italiani. Si dà altresì conto delle **consultazioni** svolte indicando tra l'altro talune delle osservazioni pervenute, tra le altre in materia di integrazione o modifica di alcune definizioni.

Allegati

Lo schema in esame è munito di **sei allegati**.

L'allegato 1 reca le disposizioni per i piani di raccolta e di gestione dei rifiuti nei porti.

I piani di raccolta e di gestione dei rifiuti devono riguardare tutti i tipi di rifiuti delle navi che abitualmente fanno scalo in un porto e sono elaborati in conformità alle dimensioni del porto e della tipologia delle navi che vi fanno scalo. Si indicano gli elementi che tali piani devono includere.

L'allegato 2 reca il formato standard del modulo di notifica anticipata per il conferimento dei rifiuti agli impianti portuali di raccolta.

L'allegato 3 reca il formato standard per la ricevuta di conferimento dei rifiuti.

L'allegato 4 reca le categorie di costi e di entrate nette connesse al funzionamento e all'amministrazione degli impianti portuali di raccolta, in base a quanto disposto dall'articolo 8.

L'allegato 5, ai sensi dell'articolo 9 dello schema in esame, reca il **certificato di esenzione** in relazione alle prescrizioni di cui agli articoli 6, 7, paragrafo 1 e 8 della direttiva europea.

Infine, **l'allegato A**, ai sensi dell'articolo 5, comma 5 dello schema, reca le informazioni sul sistema di raccolta e gestione dei rifiuti delle navi da fornire agli operatori e dagli utenti del porto.

La redazione del presente dossier è stata curata dal Servizio Studi del Senato della Repubblica

Senato: Dossier n. 428

Camera: Atti del Governo n. 293

7 settembre 2021

Senato	Servizio Studi del Senato Ufficio ricerche nei settori ambiente e territorio	Studi1@senato.it - 066706-2451	 SR_Studi
Camera	Servizio Studi Dipartimento Ambiente	st_ambiente@camera.it - 066760-9253	 CD_ambiente

La documentazione dei Servizi e degli Uffici del Senato della Repubblica e della Camera dei deputati è destinata alle esigenze di documentazione interna per l'attività degli organi parlamentari e dei parlamentari. Si declina ogni responsabilità per la loro eventuale utilizzazione o riproduzione per fini non consentiti dalla legge. I contenuti originali possono essere riprodotti, nel rispetto della legge, a condizione che sia citata la fonte.
Am0138