

dossier

XIX Legislatura

settembre 2024

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2023/946, che modifica la direttiva 2003/25/CE per quanto riguarda l'inclusione di requisiti di stabilità migliorati e l'allineamento di tale direttiva ai requisiti di stabilità definiti dall'Organizzazione marittima internazionale

Atto del Governo n. 185



SERVIZIO DEL BILANCIO

Tel. 06 6706 5790 – SBilancioCU@senato.it –  @SR_Bilancio

Nota di lettura n. 180



SERVIZIO BILANCIO DELLO STATO

Tel. 06 6760 2174 / 9455 – bs_segreteria@camera.it

Verifica delle quantificazioni n. 245

La redazione del presente dossier è stata curata dal Servizio Bilancio dello Stato della Camera.

INDICE

| | |
|--|--------------|
| PREMESSA | - 3 - |
| VERIFICA DELLE QUANTIFICAZIONI | - 5 - |
| ARTICOLI DA 1 A 14..... | - 5 - |
| ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA (UE) 2023/946 E CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2003/25/CE RELATIVA ALL'INCLUSIONE DI REQUISITI DI STABILITÀ MIGLIORATI E L'ALLINEAMENTO DI TALE DIRETTIVA AI REQUISITI DI STABILITÀ DEFINITI DALL'ORGANIZZAZIONE MARITTIMA INTERNAZIONALE..... | - 5 - |

Informazioni sul provvedimento

| | |
|-------------------------------|--|
| Atto n. | 185 |
| Natura dell'atto: | Schema di decreto legislativo |
| Titolo breve: | Attuazione della direttiva (UE) 2023/946, che modifica la direttiva 2003/25/CE in materia di requisiti di stabilità definiti dall'Organizzazione marittima internazionale |
| Riferimento normativo: | articolo 1 della legge 21 febbraio 2024, n. 15 |
| Relazione tecnica: | presente |

PREMESSA

Lo schema di decreto legislativo in esame è volto a recepire la direttiva (UE) 2023/946 che modifica la direttiva 2003/25/CE concernente l'inclusione di requisiti di stabilità migliorati e l'allineamento di tale direttiva ai requisiti di stabilità definiti dall'organizzazione marittima internazionale (IMO), nel rispetto dei criteri di delega di cui all'articolo 1 della legge n. 15 del 2024 (legge di delegazione europea 2022-2023).

Per quanto riguarda i profili finanziari della legge delega, si evidenzia quanto segue. Si rammenta che ai sensi della predetta legge di delegazione europea (e fermo restando quanto previsto per determinate ulteriori deleghe non concernenti lo schema di decreto ora in esame), eventuali spese non contemplate da leggi vigenti e che non riguardano l'attività ordinaria delle amministrazioni statali o regionali possono essere previste, nei decreti legislativi, nei soli limiti occorrenti per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'esercizio delle deleghe. Alla relativa copertura, nonché alla copertura delle minori entrate eventualmente derivanti dall'attuazione delle deleghe, laddove non sia possibile farvi fronte con i fondi già assegnati alle competenti amministrazioni, si provvede mediante riduzione del fondo per il recepimento della normativa europea¹. Qualora la dotazione del predetto fondo si rivelasse insufficiente, i decreti legislativi dai quali derivino nuovi o maggiori oneri sono emanati solo successivamente all'entrata in vigore dei provvedimenti legislativi che stanziavano le occorrenti risorse finanziarie, in conformità all'articolo 17, comma 2, della legge 31 dicembre 2009, n. 196.

Inoltre, per quanto riguarda le prestazioni e i controlli da eseguire al fine dell'attuazione delle disposizioni dell'Unione europea da recepire ed alle relative tariffe, ai sensi dei commi 4 e 5 dell'articolo 30 della legge n. 234 del 2012, gli oneri relativi a prestazioni e a controlli da eseguire da parte di uffici pubblici sono posti a carico dei soggetti interessati, ove ciò non risulti in contrasto con la disciplina dell'Unione europea, secondo

¹ Di cui all'articolo 41-*bis* della legge n. 234 del 2012.

tariffe determinate sulla base del costo effettivo del servizio reso: le relative entrate sono attribuite, nei limiti previsti dalla legislazione vigente, alle amministrazioni che effettuano le prestazioni e i controlli.

La relazione tecnica riferita alla legge delega (C 1342), con riferimento alle direttive elencate nell'allegato A (fra cui, appunto, quella oggetto del presente recepimento), oltre a ribadire i predetti meccanismi finanziari si limitava ad affermare che, in considerazione della numerosità e dell'eterogeneità dei settori rientranti nell'ambito di applicazione delle direttive inserite nell'Allegato, non risultava possibile procedere alla determinazione degli oneri finanziari derivanti dall'attuazione delle stesse prima della effettiva stesura degli schemi di decreto legislativo.

Il provvedimento ora in esame si compone di 14 articoli ed è corredato di relazione tecnica.

La direttiva 2003/25/CE è stata recepita con il decreto legislativo n. 65 del 2005, applicabile a tutte le navi *ro-ro* da passeggeri che effettuano servizi di linea² in viaggi internazionali da o verso porti italiani, indipendentemente dalla bandiera battuta. Il decreto del 2005 non reca autorizzazioni di spesa.

Si rappresenta altresì che, come informa la **relazione illustrativa** al presente provvedimento, le modifiche introdotte dalla direttiva (UE) 2023/946 si sono rese necessarie poiché, in data 15 giugno 2017, l'Organizzazione marittima internazionale ha adottato la risoluzione MSC.421 (98) che ha apportato delle modifiche alla Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS)³, stabilendo requisiti di stabilità riveduti per le navi da passeggeri in condizioni di avaria. Pertanto, a livello europeo è stato ritenuto necessario tener conto di tale sviluppo normativo e, conseguentemente, allineare le norme e i requisiti dell'Unione a quelli stabiliti dalla convenzione SOLAS per le navi *ro-ro* da passeggeri impiegate in viaggi internazionali. Ciò premesso, il provvedimento mira a aggiornare le disposizioni nazionali concernenti i requisiti specifici di stabilità per le navi *ro-ro* da passeggeri che effettuano servizi di linea da o verso uno Stato Membro, indipendentemente dalla loro bandiera, impiegate in viaggi nazionali e internazionali. La medesima relazione illustrativa fornisce altresì le seguenti informazioni:

- per i destinatari del provvedimento, i costi di adeguamento sono di scarsa entità, tenuto conto anche della loro estensione temporale. Infatti, obiettivo specifico del provvedimento è la semplificazione dei calcoli che devono essere eseguiti per dimostrare la conformità della nave ai requisiti di stabilità in falla, se la nave stessa risponde alle disposizioni della Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS). Al più, pertanto, dal provvedimento potrebbe derivare una limitata riduzione di oneri a carico delle parti interessate;

- il numero dei destinatari dell'intervento è esiguo, atteso che destinatari specifici dell'intervento sono gli operatori di navi *ro-ro* da passeggeri in servizio di linea (traghetti). Nell'anno 2023 le navi interessate che hanno scalato i porti nazionali con approdi frequenti e regolari sono state, in totale, 170 (134 navi nazionali e 36 navi straniere).

² Si tratta di navi traghetto, utilizzate anche per il trasporto di autoveicoli, nelle quali i veicoli stessi entrano ed escono con i propri mezzi senza l'ausilio di gru o elevatori.

³ SOLAS 2020.

Nella presente Nota sono riportati i contenuti delle disposizioni dello schema di decreto che presentano profili di carattere finanziario e le informazioni fornite dalla relazione tecnica.

VERIFICA DELLE QUANTIFICAZIONI

ARTICOLI da 1 a 14

Attuazione della direttiva (UE) 2023/946 e che modifica la direttiva 2003/25/CE relativa all'inclusione di requisiti di stabilità migliorati e l'allineamento di tale direttiva ai requisiti di stabilità definiti dall'organizzazione marittima internazionale

Le norme, modificando l'articolo 1, comma 1, del decreto legislativo n. 65 del 2005, intervengono ad allineare le definizioni ivi recate con quanto disposto dalla più recente normativa internazionale in materia (articolo 1). È, inoltre, modificato l'articolo 2 del decreto legislativo n. 65 del 2005, recante il regime ispettivo volto a verificare la rispondenza delle navi *ro-ro* da passeggeri ai requisiti di stabilità previsti dalla direttiva (UE) 2023/946. In sintesi, la disposizione aggiorna i riferimenti normativi in base alle quali sono effettuate le visite ispettive, senza tuttavia modificare il relativo regime ispettivo⁴ (articolo 2).

Viene, poi, sostituito l'articolo 5, del decreto legislativo n. 65 del 2005, in materia di requisiti specifici di stabilità per le navi *ro-ro*. La nuova disposizione prevede, tra l'altro, che i criteri di applicazione dei requisiti specifici di stabilità della nave siano differenziati in base:

- alla quantità di persone che può trasportare (tra navi che trasportano fino a 1.350 persone e navi che trasportano più di 1.350 persone);
- alla data in cui è stata impostata la chiglia o che si trovi ad uno stadio equivalente di costruzione (prima o dopo il 5 dicembre 2024).

Rispetto ai citati criteri, le navi di nuova costruzione, adibite a servizi di linea nell'Unione, dovranno conformarsi alle sole norme internazionali aggiornate (SOLAS 2020), se autorizzate a trasportare oltre 1350 persone, ovvero a disposizioni specifiche (contenute in una delle sezioni, A o B, del nuovo allegato I), a scelta della società, se autorizzate a trasportare fino a 1.350 persone. In quest'ultimo caso la società deve notificare l'opzione scelta, per ciascuna nave, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto - che a sua volta trasmette la scelta effettuata alla Commissione europea (articolo 4).

⁴ Si evidenzia che le citate ispezioni avvengono ai sensi dell'articolo 19 del decreto legislativo n. 53 del 2011 per le navi straniere e ai sensi dell'articolo 3 del decreto legislativo n. 37 del 2020 per le navi battenti bandiera italiana, e si espunge il richiamo alla precedente disciplina che nel frattempo era stata abrogata.

È, altresì, soppresso l'articolo 6 del decreto legislativo n. 65 del 2005 atteso che la normativa sui requisiti specifici di stabilità è confluita nel citato articolo 5 (articolo 5).

In merito alla certificazione dei requisiti di specificità, è sostituito l'articolo 7 del decreto legislativo n. 65 del 2005. Nello specifico, la nuova disciplina sui certificati prevede, rispetto a quanto già in vigore, che il rilascio dei certificati può essere effettuato anche da un organismo riconosciuto autorizzato dall'amministrazione competente dello stato di bandiera (articolo 6).

A fini di coordinamento con quanto disposto, sono modificati gli allegati I, dove è aggiunta la sezione B contenente specifici requisiti di stabilità, e II ed è aggiunto, altresì, l'allegato II-*bis* (allegato A del presente provvedimento) contenente le informazioni da notificare alla Commissione in base alle due opzioni che le società potranno adottare per le navi *ro-ro* da passeggeri nuove che trasportano fino ad un massimo di 1.350 persone a bordo (articoli 10, 11 e 12). Inoltre, a fini di coordinamento legislativo, viene modificato l'articolo 4-*bis* del decreto legislativo n. 45 del 2000. In particolare, è inserito il comma 1-*bis*, che prevede che nel corso delle ispezioni su navi battenti bandiera italiana, di cui all'articolo 3 del decreto legislativo n. 37 del 2020,⁵ l'autorità marittima accerta che queste ultime siano pienamente conformi ai requisiti di cui all'articolo 5 del decreto legislativo n. 65 del 2005 (articolo 13). Il provvedimento è, infine, assistito da una clausola generale di invarianza (articolo 14).

La relazione tecnica riassume il contenuto delle norme specificando che:

- le modifiche introdotte dagli articoli 1, 3, 5, 7, 8, 9, 13 sono di carattere ordinamentale e, pertanto, non comportano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica;
- l'articolo 2, nell'aggiornare i riferimenti normativi, nulla modifica in merito alle ispezioni. La disposizione, pertanto, non prevede alcuna attività aggiuntiva rispetto alle attività già poste in essere in attuazione del vigente quadro normativo; dunque, atteso il carattere di mero coordinamento normativo, ne discende che le amministrazioni interessate dall'attuazione della disposizione possono svolgere le attività previste con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente;
- l'articolo 4 modifica i requisiti specifici di stabilità applicabili alle navi *ro-ro* da passeggeri contenuti nell'articolo 5 del decreto legislativo n. 65 del 2005. La disposizione è di carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

⁵ Recante attuazione della direttiva (UE) 2017/2110 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 novembre 2017, relativa ad un sistema di ispezioni per l'esercizio in condizioni di sicurezza di navi *ro-ro* da passeggeri e di unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea e che modifica la direttiva 2009/16/CE e abroga la direttiva 1999/35/CE del Consiglio.

Si evidenzia che la **relazione illustrativa** chiarisce che, per effetto di quanto introdotto dalla disposizione, gli oneri riferiti al nuovo regime di notifica saranno a carico delle società interessate;

- l'articolo 6 modifica le disposizioni concernenti il rilascio della certificazione delle navi contenute nell'articolo 7 del decreto legislativo n. 65 del 2005. Poiché tale attività è già svolta dalle amministrazioni competenti, dalla disposizione non derivano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica;
- gli articoli 10, 11 e 12 riguardanti rispettivamente modifiche agli Allegati I e II, concernenti i requisiti specifici di stabilità (articoli 10 e 11), e l'introduzione dell'Allegato II-*bis*, concernente le informazioni che la società deve fornire alle amministrazioni competenti al fine del successivo inoltro alla Commissione europea (articolo 12), hanno carattere ordinamentale;
- l'articolo 14 reca la clausola di invarianza finanziaria.

In merito ai profili di quantificazione, si evidenzia preliminarmente che le norme in esame recepiscono la direttiva (UE) 2023/946 che modifica la direttiva 2003/25/CE. A sua volta la direttiva (UE) 2023/946 è finalizzata ad armonizzare il diritto unionale con quanto previsto dalla Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare modificata nel 2017 con la risoluzione MSC.421(98) (SOLAS 2020) in materia di requisiti specifici di stabilità per le navi *ro-ro* da passeggeri⁶. A tal fine, il presente provvedimento interviene sul decreto legislativo n. 65 del 2005 che aveva recepito la direttiva 2003/25/CE. recependo i requisiti, la certificazione e il regime ispettivo previsti dalla più recente normativa europea. In proposito, la relazione tecnica afferma che le norme hanno carattere ordinamentale e le integrazioni hanno finalità di coordinamento normativo. Le stesse non attribuiscono nuovi o maggiori compiti alle amministrazioni coinvolte perché trattasi di attività già poste in essere in attuazione del vigente quadro normativo; pertanto, dalle disposizioni in oggetto non derivano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. Al riguardo, non si formulano osservazioni considerata la natura ordinamentale del provvedimento, affermata anche dalla relazione tecnica, rilevato che il provvedimento è assistito da una clausola generale di invarianza ed interviene su una disciplina del 2005 che non ha previsto specifiche autorizzazioni di spesa, e tenuto conto che,

⁶ Si tratta di navi traghetto, utilizzate anche per il trasporto di autoveicoli, nelle quali i veicoli stessi entrano ed escono con i propri mezzi senza l'ausilio di gru o elevatori.

come si evince anche dalla relazione illustrativa, gli eventuali oneri di adeguamento alla nuova disciplina sono posti a carico di soggetti privati esterni al perimetro della pubblica amministrazione o stranieri mentre le attività ispettive svolte dalle autorità marittime restano sostanzialmente invariate.

In merito ai profili di copertura finanziaria, si fa presente che l'articolo 14 reca una clausola di invarianza finanziaria riferita all'intero provvedimento, secondo cui dalla sua attuazione non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica e le amministrazioni interessate provvedono agli adempimenti ivi previsti con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. In proposito, con riferimento alla formulazione della predetta clausola, non si hanno osservazioni da formulare.