

# dossier

XIX Legislatura

gennaio 2024

Schema di decreto legislativo recante disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 197, di 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

Atto del Governo n. 106



SERVIZIO DEL BILANCIO

Tel. 06 6706 5790 – SBilancioCU@senato.it –  @SR\_Bilancio

Nota di lettura n. 114



SERVIZIO BILANCIO DELLO STATO

Tel. 06 6760 2174 / 9455 – [bs\\_segreteria@camera.it](mailto:bs_segreteria@camera.it)

Verifica delle quantificazioni n. 156

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

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.

# INDICE

<b>PREMESSA .....</b>	<b>- 3 -</b>
<b>VERIFICA DELLE QUANTIFICAZIONI .....</b>	<b>- 5 -</b>
ARTICOLO 1.....	- 5 -
DISPOSIZIONI GENERALI .....	- 5 -
ARTICOLO 2.....	- 7 -
IMPIANTI PORTUALI DI RACCOLTA .....	- 7 -
ARTICOLO 3.....	- 9 -
CONFERIMENTO DEI RIFIUTI DELLE NAVI .....	- 9 -
ARTICOLO 4.....	- 10 -
MISURE ESECUTIVE .....	- 10 -
ARTICOLO 5.....	- 12 -
INVARIANZA FINANZIARIA .....	- 12 -



---

<b>Atto n.</b>	<b>106</b>
<b>Natura dell'atto:</b>	<b>Schema di decreto legislativo</b>
<b>Titolo breve:</b>	<b>Disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 197, di recepimento della direttiva (UE) 2019/883 relativa agli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi</b>
<b>Riferimento normativo:</b>	articolo 31, comma 5, della legge 24 dicembre 2012, n. 234, e articolo 1 della legge 22 aprile 2021, n. 53
<b>Relazione tecnica (RT):</b>	presente

---

## PREMESSA

Lo schema di decreto legislativo in esame reca disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 197, che disciplina gli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi.

Il citato decreto legislativo del 2021 (AG 293 della XVIII legislatura), su cui interviene il presente decreto correttivo, è stato adottato in attuazione della legge n. 53 del 2021 (legge di delegazione europea 2019-2020) al fine di recepire la direttiva (UE) 2019/883 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019.

### **La legge di delegazione europea**

Si rammenta che l'articolo 1 della legge n. 53 del 2021 ha delegato il Governo ad adottare i decreti legislativi necessari per dare attuazione alle direttive UE e agli altri atti dell'Unione europea elencati nella legge medesima. In particolare, al numero 18) dell'Allegato A viene riportata la direttiva (UE) 2019/883, sopra menzionata.

Le deleghe in questione sono esercitate nel rispetto delle procedure e dei principi di cui agli articoli 31 e 32 della legge 234/2012 (Norme generali sulla partecipazione dell'Italia alla formazione e all'attuazione della normativa e delle politiche dell'Unione europea). Gli articoli 31 e 32 disciplinano le procedure e i termini per l'adozione dei decreti legislativi di recepimento delle direttive, nonché i principi e i criteri direttivi di carattere generale per l'attuazione del diritto dell'Unione europea e la possibilità di adottare, al bisogno, decreti legislativi correttivi. In particolare, l'articolo 31, comma 4, prevede che gli schemi di decreto legislativo che comportino conseguenze finanziarie debbano essere corredati di relazione tecnica e che su di essi sia richiesto anche il parere delle Commissioni parlamentari competenti per i profili finanziari.

Nella relazione tecnica allegata alla legge n. 53 del 2021 (A.S. 1721 della XVIII legislatura), in ordine agli effetti finanziari derivanti dal provvedimento, da una parte, si escludeva l'insorgenza di nuovi o maggiori

oneri, nonché di minori entrate a carico del bilancio dello Stato; dall'altra, si affermava che sarebbe stato estremamente difficile, se non impossibile, riuscire a determinare – prima della effettiva stesura degli schemi di decreto legislativo di recepimento delle direttive UE – se da alcune delle norme necessarie all'adempimento degli obblighi contenuti nelle singole direttive potessero o meno derivare maggiori spese o minori entrate a carico del bilancio dello Stato.

In questo quadro, per quanto riguarda la necessaria copertura finanziaria, la medesima relazione tecnica segnalava quindi che il comma 3 dell'articolo 1 dispone che eventuali spese non contemplate dalla legislazione vigente che non riguardano l'attività ordinaria delle amministrazioni statali o regionali, possono essere previste nei decreti legislativi attuativi delle deleghe contenute nella legge, esclusivamente nei limiti necessari per l'adempimento degli obblighi di attuazione dei medesimi provvedimenti. Alla copertura degli oneri recati da tali spese eventualmente previste nei decreti legislativi attuativi, nonché alla copertura delle minori entrate eventualmente derivanti dall'esercizio delle deleghe, qualora non sia possibile farvi fronte con i fondi già assegnati alle competenti amministrazioni a legislazione vigente, si provvede, nei soli limiti occorrenti per l'adempimento di tali obblighi di recepimento, mediante riduzione del fondo per il recepimento della normativa europea previsto dall'articolo 41-*bis* della legge 24 dicembre 2012, n. 234. Al medesimo comma 3 è altresì previsto che, in caso di incapienza del menzionato fondo, i decreti legislativi attuativi delle deleghe contenute nella legge dai quali derivano 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. 96 (Legge di contabilità e finanza pubblica).

### **Il decreto legislativo del 2021: principali contenuti**

La disciplina del conferimento dei rifiuti delle navi negli impianti portuali (che ha sostituito la previgente disciplina recata dal decreto legislativo n. 182 del 2003) ha gli obiettivi di proteggere l'ambiente marino nonché di garantire il buon funzionamento del traffico marittimo migliorando la disponibilità e l'uso di adeguati impianti portuali di raccolta dei rifiuti. A tal fine, ogni porto è dotato, con oneri a carico del gestore del servizio di raccolta dei rifiuti, di impianti e di servizi portuali di raccolta dei rifiuti delle navi. Il comandante di una nave che approda in un porto conferisce tutti i rifiuti presenti a bordo a un impianto portuale di raccolta nell'osservanza della pertinente disciplina tecnica settoriale. L'articolo 8 disciplina i sistemi di recupero dei costi. I costi degli impianti portuali per la raccolta e il trattamento dei rifiuti delle navi sono recuperati mediante la riscossione di tariffe a carico delle navi che approdano nel porto. Le tariffe sono determinate dall'Autorità competente (Autorità di Sistema Portuale, ove istituita, o altra Autorità marittima) e sono calcolate, secondo l'allegato 4 del decreto, affinché siano proporzionate ed adeguate, in modo che i sistemi di recupero dei costi istituiti non costituiscano un incentivo per le navi a scaricare i loro rifiuti in mare. La tariffa dovuta si compone di una tariffa indiretta (pagata a prescindere dal conferimento dei rifiuti agli impianti portuali) e di una tariffa diretta (che copre la parte dei costi non coperti dalla tariffa indiretta ed è recuperata in base ai tipi e ai quantitativi di rifiuti effettivamente conferiti dalla nave). Inoltre, il conferimento dei *rifiuti accidentalmente raccolti* durante l'attività di pesca non comporta l'obbligo della corresponsione della tariffa e i relativi costi sono coperti con le entrate generate da sistemi di finanziamento alternativi. Tale meccanismo è finalizzato sia a scaricare una parte significativa degli oneri sulla tariffa indiretta, e ciò per

non disincentivare il conferimento dei rifiuti delle navi (sul quale - si rammenta – grava invece la tariffa diretta), sia a esentare da tariffa i “rifiuti accidentalmente pescati”, e ciò per incentivare la nave a conferirli gratuitamente piuttosto che a sversarli in mare. La relazione tecnica ribadisce il concetto ed afferma che i costi degli impianti portuali per la raccolta e il trattamento dei rifiuti delle navi sono recuperati mediante la riscossione di tariffe a carico delle navi che approdano nel porto.

Il decreto prevede, infine: un sistema di ispezioni, specificando che le relative spese sono poste a carico del soggetto controllato (armatore, raccomandatario marittimo, in solido con il proprietario) sulla base di tariffe previste con il D.M. 20 ottobre 2020; un apparato sanzionatorio; la formazione del personale; le modalità di scambio dei dati fra Stati diversi. Il decreto è corredato da una generale clausola di invarianza finanziaria (articolo 17).

Al decreto non sono stati ascritti effetti sui saldi di finanza pubblica.

Nel corso dell’esame presso la Commissione Bilancio della Camera (seduta del 20 ottobre 2021, AG 293 della XVIII legislatura), la rappresentante del **Governo** ha ribadito che la tariffa prevista nello schema di decreto, come già a legislazione vigente, “resta configurata in misura tale da coprire i costi degli impianti portuali per la raccolta e il trattamento dei rifiuti delle navi” e che “la determinazione della tariffa ... ha come presupposto la preventiva valutazione del costo del servizio nel suo complesso, al netto di eventuali entrate nette, derivanti dai proventi di sistemi di gestione dei rifiuti, dai finanziamenti nazionali e regionali disponibili” e, riassuntivamente, che “le componenti tariffarie saranno sempre tali da garantire la copertura totale dei costi di gestione dei rifiuti”. La **Commissione Bilancio** ha dunque valutato favorevolmente lo schema di decreto, senza porre condizioni od osservazioni.

Il provvedimento è corredato di relazione tecnica.

Nella presente Nota sono riportati sinteticamente i contenuti delle disposizioni dello schema di decreto che presentano profili di carattere finanziario e le informazioni fornite dalla relazione tecnica. Vengono quindi esposti gli elementi di analisi e le richieste di chiarimento considerati rilevanti ai fini di una verifica delle quantificazioni riportate nella relazione tecnica.

## VERIFICA DELLE QUANTIFICAZIONI

### ARTICOLO 1

#### Disposizioni generali

**Le norme** novellano il Titolo I del decreto legislativo n. 197 del 2021 al fine di:

- includere fra i rifiuti prodotti dalle navi anche i sedimenti;
- fare espresso rinvio, ai fini del calcolo della capacità di stoccaggio dei rifiuti nelle navi, alla pertinente disciplina unionale<sup>1</sup>;

---

<sup>1</sup> Ossia il regolamento di esecuzione (UE) 2022/89 della Commissione del 21 gennaio 2022.

- ribadire con più chiarezza che dalla presente disciplina, oltre alle navi militari e da guerra già elencate a legislazione vigente, sono escluse anche le navi in uso alle forze di polizia ad ordinamento civile.

Si rammenta che già a legislazione vigente tale esenzione era desumibile dall'articolo 3, comma 4, del decreto novellato (che viene, corrispondentemente, abrogato) e che la relazione tecnica riferita al medesimo decreto novellato, oltre a dimostrare la non onerosità di tale esenzione, già considerava che il Ministero dell'interno avrebbe dovuto emanare un apposito decreto per disciplinare il conferimento dei rifiuti delle navi delle Forze di Polizia ad ordinamento civile. Da ciò deriva che la disposizione ora introdotta ha carattere esplicativo e non innovativo, anche sul piano delle conseguenze finanziarie;

- disporre che le navi militari da guerra ed ausiliarie che devono, con opportuni adeguamenti, conformarsi alla disciplina dei rifiuti delle navi sono quelle aventi dislocamento a pieno carico superiore alle 660 tonnellate.

Secondo la **relazione illustrativa**, ciò ha il fine di escludere le unità navali minori (che effettuano tragitti di breve durata con una ridotta produzione di rifiuti) da oneri amministrativi gravosi nei confronti dei Comandi delle unità, come l'obbligo di notifica di conferimento dei rifiuti, fermo restando l'obbligo per le stesse unità di conferimento agli impianti portuali di raccolta esistenti e secondo le modalità di cui ai Piani di raccolta e di gestione dei rifiuti dei porti).

**La relazione tecnica** premette, con riferimento al provvedimento nel suo complesso, che lo schema di decreto reca alcune modifiche al decreto legislativo n. 197 del 2021, volte a garantire una maggiore aderenza delle disposizioni normative ivi contenute alle competenze effettivamente assegnate ai soggetti coinvolti nelle attività afferenti la gestione degli impianti portuali di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi, nonché ad apportare correzioni dovute alla presenza di alcuni refusi.

Con riferimento specifico all'articolo 1, la RT ribadisce che l'articolo reca modifiche all'articolo 2 del decreto del 2021, relativamente ad alcune definizioni quali i "rifiuti delle navi" e la "sufficiente capacità di stoccaggio", e dispone le occorrenti modifiche all'articolo 3, al fine di esplicitare alcune esclusioni dall'ambito di applicazione del provvedimento.

La disposizione riveste carattere ordinamentale, pertanto non determina nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

**In merito ai profili di quantificazione**, si evidenzia preliminarmente, con riferimento allo schema di decreto nel suo insieme, che lo schema reca disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 197, che disciplina gli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi, emanato in attuazione della legge di delegazione europea 2019-2020 (legge n. 53 del 2021).



Il citato decreto n. 197 del 2021 disciplina il conferimento dei rifiuti delle navi negli impianti portuali: allo stesso, corredato da una generale clausola di invarianza finanziaria (articolo 17), non sono ascritti effetti sui saldi di finanza pubblica.

Nella scorsa legislatura, nel corso dell'esame presso la Commissione Bilancio della Camera (seduta del 20 ottobre 2021, AG 293 della XVIII legislatura), la rappresentante del **Governo** ha ribadito che le componenti tariffarie sarebbero sempre state tali da garantire la copertura totale dei costi di gestione dei rifiuti e la **Commissione Bilancio**, preso atto dei chiarimenti forniti dal Governo, ha valutato favorevolmente lo schema di decreto, senza porre condizioni od osservazioni.

Con specifico riferimento all'articolo 1, si rileva che esso, nel novellare il citato decreto legislativo, include fra i rifiuti prodotti dalle navi anche i sedimenti, rinvia per il calcolo della capacità di stoccaggio dei rifiuti nelle navi alla pertinente disciplina unionale, ribadisce che dalla presente disciplina, oltre alle navi militari e da guerra già elencate a legislazione vigente, sono esonerate anche le navi in uso alle forze di polizia ad ordinamento civile, specifica che solo le navi militari, da guerra ed ausiliarie di dimensioni maggiori devono conformarsi alla disciplina dei rifiuti delle navi.

In proposito, non si formulano osservazioni tenuto conto che le modificazioni introdotte incidono su norme cui non sono stati ascritti effetti finanziari, che l'esenzione delle navi delle forze di polizia è non solo già prevista a legislazione vigente ma anche considerata esplicitamente dalla relazione tecnica riferita al medesimo decreto legislativo, che il richiamo alla disciplina unionale per il metodo di calcolo dello stoccaggio non innova rispetto alla legislazione vigente, che l'esclusione delle navi militari minori da una serie di obblighi procedurali ed informativi non appare suscettibile di comportare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

## **ARTICOLO 2**

### **Impianti portuali di raccolta**

**Le norme** novellano il Titolo II del decreto legislativo n. 197 del 2021 al fine di:

- consentire ai gestori degli impianti portuali di raccolta dei rifiuti di sottoscrivere accordi con gli armatori e con organismi collettivi di gestione dei rifiuti per la gestione di particolari categorie di rifiuti;
- sottoporre i piani di gestione degli impianti portuali a VAS (valutazione ambientale strategica).

Si rammenta che a legislazione vigente ai sensi dell'articolo 6 del testo unico ambientale (D. Lgs n. 152 del 2006) la VAS riguarda i piani e i programmi che possono avere impatti significativi sull'ambiente e sul patrimonio culturale (comma 1) e, in particolare, è effettuata una VAS per tutti i piani e i programmi elaborati per la valutazione e gestione della qualità dell'aria ambiente, per i settori agricolo, forestale, della pesca, energetico, industriale, dei trasporti, della gestione dei rifiuti e delle acque, delle telecomunicazioni, turistico, della pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli ecc. (comma 2);

- disporre che il Ministero dell'ambiente aggiorni, sulla base delle informazioni fornite dalle autorità competenti, l'archivio GISIS e che le medesime informazioni siano inserite, a cura dell'Autorità marittima, sul sistema SafeSeaNet.

Il GISIS è il sistema globale integrato di informazione sul traffico marittimo istituito dall'Organizzazione marittima internazionale (IMO) e SafeSeaNet è il sistema dell'Unione europea per lo scambio di dati marittimi: entrambi i sistemi informativi sono già previsti a legislazione vigente.

**La relazione tecnica** rileva che:

- gli accordi eventualmente conclusi dai gestori degli impianti saranno attuati con le risorse disponibili a legislazione vigente;

- la disposizione, precisando che i piani di gestione degli impianti portuali devono essere sottoposti alla procedura di VAS, consente di correggere un refuso, ed è attuata con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente, in quanto trattasi di attività già attribuita alle Regioni;

- la norma che interviene sull'aggiornamento del sistema GISIS e del sistema SafeSeaNet non comporta nuovi o maggiori oneri, in quanto il popolamento dei richiamati sistemi informatici è già assicurato a cura, rispettivamente, della Direzione competente del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica e delle Autorità marittime. Per le ragioni illustrate, la norma non determina nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

**In merito ai profili di quantificazione**, si rileva preliminarmente che l'articolo 2 consente ai gestori degli impianti portuali di raccolta dei rifiuti di sottoscrivere accordi per la gestione di particolari categorie di rifiuti; sottopone i piani di gestione degli impianti portuali a VAS (valutazione ambientale strategica); prevede che le informazioni trasmesse dalle autorità marittime confluiscono in due banche dati sovranazionali (GISIS e SafeSeaNet). In proposito, non si formulano osservazioni considerato che la prima disposizione è di carattere facoltativo e pertanto potrà essere attuata al sussistere delle pertinenti disponibilità economiche; la sottoposizione dei piani di gestione a VAS è già prevista a legislazione vigente (si veda, oltre alle affermazioni della relazione tecnica, quanto comunque disposto dall'articolo 6, commi 1 e

2, del decreto legislativo n. 152 del 2006); il popolamento delle banche dati GISIS e SafeSeaNet è già operato a legislazione vigente, come si evince dalla relazione tecnica.

### **ARTICOLO 3**

#### **Conferimento dei rifiuti delle navi**

**Le norme** novellano il Titolo III del decreto legislativo n. 197 del 2021, ne modificano l'articolo 8 al fine di:

- prevedere, con riguardo alle tariffe che, poste a carico delle navi, devono coprire i costi di gestione dei rifiuti delle navi, che la loro determinazione, il loro calcolo, la loro pubblicizzazione e la fissazione di garanzie, nei porti in cui non risulta competente l'Autorità di Sistema Portuale, spettino all'ente locale che ha curato le procedure relative all'affidamento del servizio di raccolta e trattamento dei rifiuti delle navi, sentite le Autorità marittime;
- disporre, con riguardo alle medesime tariffe, nel caso di navi in servizio di linea che effettuano scali frequenti e regolari, che nella determinazione delle tariffe si tenga conto di adeguati meccanismi di ripartizione dei proventi tra gli impianti portuali interessati dagli scali.

**La relazione tecnica** afferma che la disposizione modifica l'articolo 8, relativamente al riparto delle competenze in riferimento alla definizione delle tariffe, assegnando la determinazione delle stesse, nei porti in cui non risulta competente l'Autorità di Sistema Portuale, all'ente locale che ha curato le procedure relative all'affidamento del servizio di raccolta e trattamento dei rifiuti delle navi, sentite le Autorità marittime. La norma, inoltre, chiarisce le modalità di applicazione della tariffa per le navi che fanno scalo in più porti ma possono conferire in unico porto (navi che svolgono servizi di linea con scali frequenti e regolari), nel quale corrispondono la tariffa (diretta e indiretta), al fine di creare un meccanismo di ripartizione dei proventi tra tutti i porti interessati dagli scali. In tale maniera si contribuisce, per il principio di equità e mutualità, al mantenimento dell'impianto portuale e del servizio nel porto, indipendentemente dall'utilizzo o meno dello stesso per il conferimento dei rifiuti. Le attività sono svolte con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

**In merito ai profili di quantificazione**, si rileva preliminarmente che l'articolo 3 interviene sulle tariffe che, poste a carico delle navi, sono finalizzate a coprire i costi di gestione dei rifiuti conferiti dalle navi medesime. In particolare, esso dispone che: la determinazione, il calcolo e

la pubblicizzazione delle tariffe, nei porti in cui non risulta competente l'Autorità di Sistema Portuale, spettino all'ente locale che ha curato le procedure relative all'affidamento del servizio di raccolta e trattamento dei rifiuti delle navi, sentite le Autorità marittime; che, nel caso di navi in servizio di linea che effettuano scali frequenti e regolari, nella determinazione delle tariffe si tenga conto di adeguati meccanismi di ripartizione dei proventi tra i diversi impianti portuali interessati dagli scali. In proposito non si hanno osservazioni da formulare considerato che le norme lasciano invariato il meccanismo, previsto a legislazione vigente, sulla cui base gli oneri delle amministrazioni cui compete la gestione dei rifiuti sono finanziati a valere sulle tariffe, limitandosi a modificare parzialmente i soggetti che intervengono nella loro determinazione e ad imporre meccanismi di ripartizione congrui nell'ipotesi di navi di linea che fanno più scali su base regolare.

#### **ARTICOLO 4**

##### **Misure esecutive**

**Le norme** novellano il Titolo IV del decreto legislativo n. 197 del 2021 al fine di:

- disporre che – fermo restando quanto previsto 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) – agli oneri derivanti dalle attività ispettive si provvede mediante le risorse di bilancio già stanziato per i compiti istituzionali del Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera (modificazioni all'articolo 10 del decreto legislativo n. 197 del 2021).

A legislazione vigente, alle suddette attività ispettive si applicano le tariffe previste dal citato decreto. Il decreto richiama, nelle proprie premesse, l'articolo 30, comma 4, della legge 24 dicembre 2012, n. 234 ("legge europea"), ai cui sensi gli oneri relativi a prestazioni e a controlli da eseguire da parte di uffici pubblici sono posti a carico dei soggetti interessati secondo tariffe determinate sulla base del costo effettivo del servizio reso. Inoltre, si rileva, l'articolo 1, comma 1, lettera a), del decreto ministeriale dispone che lo stesso decreto sia applicabile alle ispezioni dalle quali derivi un provvedimento di fermo della nave;

- trasferire, dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti al Ministero dell'ambiente, il compito di trasmettere alla Commissione europea copia delle segnalazioni relative alle inadeguatezze degli impianti di raccolta (modificazioni all'articolo 16 del decreto legislativo n. 197 del 2021).

**La relazione tecnica** afferma che la disposizione modifica l'articolo 10, al fine di precisare quali siano le risorse utilizzabili per assicurare la copertura finanziaria delle attività ispettive. Il chiarimento, prosegue la relazione tecnica, si è reso necessario in quanto il riferimento al solo decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 20 ottobre 2020 non avrebbe garantito lo svolgimento delle attività ispettive riguardanti le navi non soggette a “fermo”. Per quanto riguarda le attività ispettive di cui alla proposta di modifica, pertanto, si chiarisce che alla copertura si provvede mediante le risorse di bilancio proprie del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera, in quanto trattasi di attività rientranti tra i relativi compiti istituzionali. Inoltre essa modifica l'articolo 16, al fine di chiarire che la competenza per la trasmissione dei dati alla Commissione europea spetta al Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, nella sua qualità di *Focal Point* Nazionale. Le relative attività sono svolte con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

**In merito ai profili di quantificazione**, si rileva preliminarmente che l'articolo 4 dispone che – fermo restando quanto previsto 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) – agli oneri derivanti dalle attività ispettive si provvede mediante le risorse di bilancio già stanziato per i compiti istituzionali del Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera. A legislazione vigente, invece, è previsto che alle suddette attività ispettive si applichino le tariffe previste dal citato decreto. Per effetto della previsione ora introdotta, come sembra desumersi oltre che dal testo della norma anche dalla relazione illustrativa e dalla relazione tecnica, gli oneri per le ispezioni sarebbero posti a carico del soggetto ispezionato se dall'ispezione derivi un provvedimento di fermo, mentre rimarrebbero a carico del Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera negli altri casi. Effettivamente il decreto ministeriale del 2020 che fissa le tariffe delle ispezioni risulta applicabile alle sole ispezioni da cui derivi un provvedimento di fermo<sup>2</sup>. Tuttavia, si rileva che l'innovazione ha l'effetto di porre a carico delle risorse di bilancio l'onere di attività ispettive che – ai sensi del decreto legislativo del 2021 (successivo al decreto ministeriale del 2020 e di rango sovraordinato) – sono, invece, state poste integralmente a carico dei soggetti ispezionati (ciò peraltro in attuazione del principio generale fissato dall'articolo 30, comma 4, della legge 24 dicembre 2012, n. 234, ai cui sensi

---

<sup>2</sup> Articolo 1, comma 1, lettera a), del decreto ministeriale.

nelle leggi di delegazione europea e nelle leggi europee gli oneri relativi a prestazioni e a controlli da eseguire da parte di uffici pubblici sono posti a carico dei soggetti interessati secondo tariffe determinate sulla base del costo effettivo del servizio reso). Si rammenta altresì che la relazione tecnica del decreto legislativo del 2021 considerava neutrale l'articolo 10, sulle ispezioni della Guardia costiera, non solo in quanto riproduttivo della legislazione allora vigente bensì anche in quanto i relativi oneri erano posti a carico dei soggetti ispezionati. In proposito, dunque, risulta necessario chiarire quali siano gli effettivi riflessi finanziari del trasferimento degli oneri di quota parte delle ispezioni dai soggetti interessati (mediante il sistema tariffario) alle ordinarie risorse di bilancio (che dovrebbero invece essere state quantificate, secondo il criterio della legislazione vigente, assumendo che tutte le ispezioni siano a carico dei soggetti ispezionati mediante il sistema tariffario).

Non si hanno invece osservazioni da formulare sulle restanti disposizioni.

## **ARTICOLO 5**

### **Invarianza finanziaria**

Le norme dispongono che dall'attuazione del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica e che le amministrazioni interessate provvedono agli adempimenti previsti dal presente decreto con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

La relazione tecnica ribadisce il contenuto della norma.

**In merito ai profili di quantificazione**, si rileva che l'articolo 5 reca una generale clausola di invarianza finanziaria. In proposito, si rinvia a quanto osservato in merito ai profili di quantificazione riferiti alle altre disposizioni dello schema di decreto ora in esame.

**In merito ai profili di copertura finanziaria**, si fa presente che l'articolo 5 reca una clausola di invarianza riferita all'intero provvedimento, volta a prevedere che dall'attuazione del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica e che le amministrazioni interessate provvedono ai relativi adempimenti con le risorse umane,

strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. Al riguardo, non si hanno osservazioni in ordine alla formulazione letterale della disposizione.