

dossier

Aprile 2020

Schema di decreto legislativo recante la disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del regolamento (UE) n. 1257/2013, relativo al riciclaggio delle navi, che modifica il regolamento (CE) n. 1013/2006 e la direttiva 2009/16/CE

Atto del Governo n. 165



Senato
della Repubblica



Camera
dei deputati

La verifica delle relazioni tecniche e degli effetti finanziari dei provvedimenti privi di relazione tecnica è curata dal Servizio Bilancio.

La verifica delle disposizioni di copertura è curata dalla Segreteria della Commissione Bilancio.

L'analisi è svolta a fini istruttori, a supporto delle valutazioni proprie degli organi parlamentari, ed ha lo scopo di segnalare ai parlamentari, ove ne ricorrano i presupposti, la necessità di acquisire chiarimenti ovvero ulteriori dati e informazioni in merito a specifici aspetti dei testi.



SERVIZIO DEL BILANCIO

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

Nota di lettura n. 139



SERVIZIO BILANCIO DELLO STATO

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

Verifica delle quantificazioni n. 206

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

INDICE

PREMESSA	1
Articolo 1 (<i>Oggetto</i>)	1
Articolo 2 (<i>Definizioni</i>)	2
Articoli 3-6 (<i>Art. 3: Violazione delle disposizioni sul riciclaggio di cui agli articoli 9, 13 e 14 del regolamento (UE) 1257/2013; Art. 4: Violazione delle disposizioni sul piano di riciclaggio di cui all'articolo 7 del regolamento (UE) 1257/2013; Art. 5: Violazioni dell'armatore o del comandante della nave degli obblighi di cui agli articoli 5, 6, 8, 9 e 12 del regolamento (UE) 1257/2013; Art. 6: Violazione degli obblighi sui materiali pericolosi di cui all'articolo 4 del regolamento (UE) 1257/2013</i>).....	3
Articolo 7 (<i>Attività di controllo, accertamento delle violazioni e irrogazione delle sanzioni</i>)...	5
Articolo 8 (<i>Disposizioni finanziarie</i>).....	8

Natura dell'atto:	Schema di decreto legislativo	
Atto del Governo n.	165	
Titolo breve:	Schema di decreto legislativo recante la disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del regolamento (UE) n. 1257/2013, relativo al riciclaggio delle navi, che modifica il regolamento (CE) n. 1013/2006 e la direttiva 2009/16/CE	
Riferimento normativo:	Reg. Senato, art. 139-bis Legge 4 ottobre 2019, n.117, art. 2	
Relazione tecnica (RT):	Presente	
	Senato	Camera
Commissione competente:	2a Giustizia e 13a Territorio, ambiente	II Giustizia, VIII Ambiente

PREMESSA

L'A.G. 165 reca lo schema di decreto legislativo di attuazione della delega generale conferita al Governo, per l'adozione della disciplina sanzionatoria per le violazioni di obblighi contenuti in atti normativi dell'Unione europea, ordinariamente recata dalle leggi di delegazione europea. Nel caso di specie, la delega è conferita dall'articolo 2, comma 1, della legge 4 ottobre 2019, n. 117, recante delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea – Legge di delegazione europea 2018, che delega il Governo ad adottare, fatte salve le norme penali vigenti, ai sensi dell'articolo 33 della legge 24 dicembre 2012, n. 234 e secondo i principi e criteri direttivi di cui all'articolo 32, comma 1, lettera d), della medesima legge, entro due anni dalla data di entrata in vigore della legge stessa, disposizioni recanti sanzioni penali o amministrative per le violazioni di obblighi contenuti, tra l'altro, in regolamenti dell'Unione europea pubblicati alla data di entrata in vigore della legge in questione, per i quali non siano già previste sanzioni penali o amministrative. Il regolamento (UE) n. 1257/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 novembre è volto alla disciplina delle attività di "riciclaggio" delle navi al termine della loro vita utile, onde assicurare una corretta gestione delle operazioni di demolizione delle navi battenti bandiera di uno degli Stati membri dell'Unione europea, prendendo in considerazione, oltre gli aspetti ambientali, anche le condizioni degli impianti di demolizione delle medesime navi.

Lo schema di decreto legislativo disciplina, in particolare, il sistema di sanzioni da applicare in caso di mancato rispetto degli articoli 4, 5, 6, 7, 9 e 13 del citato regolamento. Lo stesso non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica ed è corredato a tal fine di una specifica clausola di invarianza finanziaria (art. 8).

Articolo 1 **(Oggetto)**

L'articolo reca le definizioni dell'ambito di applicazione dello schema, specificando che esso si prefigge di dettare il regime sanzionatorio per la violazione delle disposizioni del regolamento (UE) n. 1257/2013 relativo al riciclaggio delle navi e che si applica alle navi di cui all'articolo 2 del regolamento medesimo.

La RT ribadisce che la norma si limita a definire l'ambito di applicazione del provvedimento, specificando che esso reca la disciplina sanzionatoria per la violazione delle disposizioni di cui al regolamento (UE) n. 1257/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 novembre 2013, relativamente al "riciclaggio" delle navi.

Certifica che la disposizione è di carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Al riguardo, nulla da osservare.

Articolo 2 **(Definizioni)**

L'articolo indica, al fine di semplificare la lettura del testo, le definizioni adottate nello schema. In particolare, ivi è da intendersi per:

- «impianto di riciclaggio delle navi»: cantiere navale di demolizione iscritto all'albo speciale delle imprese di demolizione navale di cui all'articolo 19, comma 1, lettera c), della legge 14 giugno 1989, n. 234, soggetto al regolamento (UE) n. 1257/2013;
- «operatore dell'impianto di riciclaggio»: persona fisica o giuridica che è autorizzata alla gestione dell'impianto di riciclaggio;
- «organismo riconosciuto»: organismo riconosciuto conformemente al regolamento (CE) n. 391/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009;
- «regolamento»: il regolamento (UE) n. 1257/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 novembre 2013;
- «riciclaggio delle navi»: l'attività di demolizione completa o parziale di una nave in un impianto di riciclaggio al fine di recuperare componenti e materiali da ritrattare, preparare per il riutilizzo o riutilizzare, garantendo nel contempo la gestione dei materiali pericolosi e di altro tipo, che comprende le operazioni connesse come lo stoccaggio e il trattamento di componenti e materiali sul sito, ma non il loro ulteriore trattamento o smaltimento in impianti separati.

La RT evidenzia che il dispositivo contiene le definizioni, certificando che la disposizione è di carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Al riguardo, ritenuta l'evidente portata definitoria e ordinamentale delle disposizioni in esame, nulla da osservare.

Articoli 3-6

(Art. 3: Violazione delle disposizioni sul riciclaggio di cui agli articoli 9, 13 e 14 del regolamento (UE) 1257/2013; Art. 4: Violazione delle disposizioni sul piano di riciclaggio di cui all'articolo 7 del regolamento (UE) 1257/2013; Art. 5: Violazioni dell'armatore o del comandante della nave degli obblighi di cui agli articoli 5, 6, 8, 9 e 12 del regolamento (UE) 1257/2013; Art. 6: Violazione degli obblighi sui materiali pericolosi di cui all'articolo 4 del regolamento (UE) 1257/2013)

L'articolo 3, prevede, al comma 1, che l'operatore di un impianto di riciclaggio realizzato o gestito in violazione dei requisiti e delle disposizioni di cui all'articolo 13, paragrafo 1, lettere b), c) ed e), del regolamento, è soggetto ad una sanzione amministrativa pecuniaria da euro 5.000 a euro 30.000. Le citate norme del regolamento prevedono alcuni dei requisiti obbligatori che un impianto di riciclaggio delle navi deve possedere per poter operare¹.

Il comma 2 stabilisce che l'operatore di un impianto di riciclaggio realizzato o gestito in violazione dei requisiti e delle disposizioni di cui all'articolo 13, paragrafo 1, lettere d), f), g), h), i) e j) del regolamento, è soggetto ad una sanzione amministrativa pecuniaria da euro 20.000 a euro 80.000. Dette norme del regolamento prevedono ulteriori requisiti obbligatori, che un impianto di riciclaggio delle navi deve possedere per poter operare².

Il comma 3 prevede che l'operatore di un impianto di riciclaggio che intraprende il riciclaggio di una nave in assenza di un certificato di idoneità al riciclaggio rilasciato dall'amministrazione ai sensi dell'articolo 9, paragrafo 9, del regolamento, è soggetto ad una sanzione amministrativa da euro 5.000 a euro 50.000.

Il comma 4 dispone che chiunque, oltre all'assenza dell'autorizzazione di cui all'articolo 14 del regolamento, realizza o gestisce un impianto di riciclaggio o intraprende il riciclaggio di una nave in violazione dei requisiti e delle disposizioni di cui all'articolo 13, paragrafo 1, del regolamento, è soggetto ad una sanzione amministrativa pecuniaria da euro 30.000 a euro 100.000.

Il comma 5 prevede il regime sanzionatorio per chiunque effettua operazioni di riciclaggio o gestisce il relativo impianto senza essere autorizzato allo svolgimento delle suddette attività, non configurandosi, conseguentemente, quale operatore dell'impianto di riciclaggio, come definito dal provvedimento. La disposizione prevede pertanto che chiunque, pur rispettando i requisiti di cui all'articolo 13, paragrafo 1, del regolamento, intraprende il riciclaggio di una nave in assenza dell'autorizzazione di cui all'articolo 14 del regolamento medesimo, è soggetto ad una sanzione amministrativa pecuniaria da euro 20.000 a euro 60.000.

Il comma 6 prevede la sanzione amministrativa pecuniaria da euro 1.000 a euro 10.000 per l'operatore di un impianto di riciclaggio che non effettua le comunicazioni previste dall'articolo 13, paragrafo 2, del regolamento (che detta disposizioni in merito alle comunicazioni che l'operatore di un impianto di riciclaggio delle navi deve effettuare).

¹ Nello specifico, si prevede che l'impianto deve essere in possesso dell'autorizzazione a svolgere attività di riciclaggio delle navi (lettera a), deve essere progettato, costruito e gestito in modo sicuro e compatibile con l'ambiente (lettera b), deve operare con strutture edificate (lettera c) e deve avere predisposto un piano dell'impianto di riciclaggio delle navi (lettera e).

² Nello specifico, l'impianto deve possedere sistemi, procedure e tecniche di gestione e di monitoraggio per minimizzare o eliminare i rischi per la salute dei lavoratori e gli effetti negativi sull'ambiente (lettera d), prevenire gli effetti negativi sulla salute umana e sull'ambiente (lettera f), assicurare che la gestione e lo stoccaggio dei materiali e dei rifiuti pericolosi siano sicuri e compatibili con l'ambiente, mediante, tra l'altro, il contenimento di tutti i materiali pericolosi presenti a bordo durante l'intero processo di riciclaggio della nave (lettera g), elaborare e conservare un piano di gestione delle emergenze, anche mediante adeguata formazione dei lavoratori (lettera h), garantire la sicurezza e la formazione dei lavoratori anche mediante l'uso di attrezzature e di dispositivi di protezione individuale (lettera i) e registrare incidenti, infortuni e malattie professionali che possono causare rischi per la sicurezza dei dipendenti, per la salute umana e per l'ambiente (lettera j). Per le suddette violazioni, trattandosi di violazioni di particolare gravità, viene espressamente previsto che la sanzione amministrativa trova applicazione nel caso in cui il comportamento (o l'omissione) non costituisca reato.

Nello specifico:

- alla lettera a) si sanziona l'operatore di un impianto di riciclaggio che non invia all'armatore e all'amministrazione o all'organismo riconosciuto da essa autorizzato, entro dieci giorni dall'approvazione e comunque prima dell'inizio delle operazioni di riciclaggio, il piano di riciclaggio della nave.
- alla lettera b) si sanziona l'operatore di un impianto di riciclaggio che non notifica all'autorità marittima nel cui ambito territoriale ha sede l'impianto di riciclaggio e all'autorità che rilascia le spedizioni ai sensi dell'articolo 181 del codice della navigazione, almeno dieci giorni prima dell'inizio delle operazioni di riciclaggio, la comunicazione in merito alla circostanza che l'impianto di riciclaggio delle navi è pronto sotto tutti gli aspetti a iniziare il riciclaggio della nave.
- alla lettera c) si sanziona la mancata trasmissione all'autorità marittima nel cui ambito territoriale ha sede l'impianto di riciclaggio e all'amministrazione o all'organismo da essa riconosciuto che ha rilasciato il certificato di idoneità al riciclaggio, da parte del richiamato operatore ed entro quattordici giorni dalla fine delle operazioni di riciclaggio, della dichiarazione di completamento del riciclaggio.

L'articolo 4 prevede le sanzioni per le infrazioni relative al piano di riciclaggio della nave, disponendo che l'operatore di un impianto di riciclaggio che inizia l'attività di riciclaggio senza predisporre il piano di cui all'articolo 7 del regolamento, ovvero prima della sua approvazione da parte del capo del compartimento marittimo, è soggetto alla sanzione amministrativa pecuniaria da euro 5.000 a euro 50.000.

L'articolo 5, stabilisce, al comma 1, prevede che l'armatore e il comandante della nave che violano gli obblighi di tenuta, nei casi previsti, dell'inventario dei materiali di cui all'articolo 5 del regolamento, sono soggetti alla sanzione amministrativa pecuniaria da euro 5.000 a euro 50.000.

Il comma 2 sanziona la navigazione in assenza dei controlli finalizzati al rilascio del certificato di inventario dei materiali pericolosi, ove esso sia previsto, disponendo che l'armatore e il comandante della nave che impiegano la nave senza che siano stati eseguiti i controlli di cui all'articolo 8, paragrafi 4, 5 e 6, del regolamento, ovvero senza che siano stati rilasciati i conseguenziali certificati, di cui all'articolo 9, paragrafo 1, è punito con la sanzione amministrativa pecuniaria da euro 10.000 a euro 50.000.

Il comma 3 dispone che l'armatore che non ottempera alle disposizioni di cui all'articolo 6, paragrafo 2, lettera a) del regolamento, in materia di invio di una nave al riciclaggio, è punito con la sanzione amministrativa pecuniaria di euro 10,00 per ogni tonnellata di stazza lorda della nave. La sanzione prevista, proporzionale alla grandezza dell'unità navale, mira a disincentivare l'invio di una nave al riciclaggio in un impianto non autorizzato che, come in premessa specificato, costituisce una delle motivazioni a supporto dell'emanazione del regolamento. La disposizione prevede inoltre che l'armatore che non ottempera alle altre disposizioni di cui all'articolo 6 del regolamento è soggetto alla sanzione amministrativa pecuniaria da euro 2.000 a euro 10.000. Le predette disposizioni sono inerenti una serie di obblighi in merito alla documentazione da presentare e alla preparazione dell'unità per l'invio, della nave al riciclaggio per le cui violazioni si ritiene dover applicare la sanzione da euro 2.000 a euro 10.000.

Il comma 4 prevede che l'armatore e il comandante della nave che inviano la nave al riciclaggio senza che sia stato rilasciato il certificato di cui all'articolo 9, paragrafo 9, del regolamento, sono puniti con sanzione amministrativa pecuniaria da euro 20.000 a euro 60.000.

Il comma 5 prevede che l'armatore e il comandante di navi battenti bandiera di un Paese terzo che fanno scalo in un porto o ancoraggio nazionale e che non detengono a bordo l'inventario dei materiali pericolosi conforme alle prescrizioni di cui all'articolo 12, paragrafo 1, 3, 4, 5 e 6 del regolamento, sono soggetti alla sanzione pecuniaria da euro 5.000 a euro 50.000.

Il comma 6 stabilisce che l'armatore e il comandante di navi battenti bandiera di un paese terzo che installano o utilizzano materiali pericolosi in violazione a quanto previsto dall'articolo 12, paragrafo 2, del regolamento, sono soggetti alla sanzione pecuniaria da euro 10.000 a euro 50.000.

L'articolo 6 sanziona l'armatore che viola gli obblighi di cui all'articolo 4 del regolamento in materia di installazione e uso di materiali pericolosi, prevedendo la sanzione amministrativa pecuniaria da euro 10.000 a euro 50.000. L'articolo 4 del regolamento vieta, infatti, l'utilizzo di una serie di materiali, elencati

nell'allegato, aventi intrinseca pericolosità (a titolo esemplificativo, la prima voce dell'allegato prevede l'amianto) che tuttavia, in passato, in assenza di specifico divieto, trovavano largo impiego a bordo.

La RT certifica, per tutte le norme in rassegna, che le stesse si limitano a prevedere il sistema sanzionatorio per le violazioni delle norme contenute nel sopra richiamato regolamento. Sottolinea quindi che le disposizioni introducono nuove sanzioni pecuniarie e, pertanto, non comportano minori entrate e nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Al riguardo, per i profili di quantificazione, ivi trattandosi di maggiori entrate "eventuali" per il bilancio dello Stato, riconducibili alla irrogazione delle sanzioni amministrative imputato al Capo XV delle entrate³ in occasione del riscontro di violazioni alla normativa di cui al Regolamento UE n. 1257/2013, nulla da osservare.

Ad ogni modo, anche al fine di consentire una prima valutazione in merito al prevedibile impatto finanziario delle suddette disposizioni sanzionatorie, e tenuto conto di quanto stabilito dal comma 4 dell'articolo 7, sembrerebbe utile l'acquisizione di un quadro informativo di massima circa lo stato del "riciclaggio" dei navigli registrati nella marina mercantile e da diporto italiana, ed una stima dei possibili introiti riconducibili alle più diffuse contestazioni di irregolarità da parte della competente Autorità amministrativa, a fronte delle infrazioni previste dalla normativa europea in questione.

Ciò detto, in particolare, dal momento che la stessa annessa RT (in part. in relazione all'articolo 7) certifica che i controlli in materia già ad oggi rientrano nell'ambito dei controlli inerenti la materia della "sicurezza della navigazione" che sono svolti ai sensi della legislazione vigente dal Corpo delle Capitanerie di porto.

Articolo 7

(Attività di controllo, accertamento delle violazioni e irrogazione delle sanzioni)

Il comma 1 prevede che i controlli previsti dall'articolo 8 del regolamento sono effettuati dal personale delle Capitanerie di porto o dall'organismo "riconosciuto" da esso autorizzato. La relazione illustrativa riferisce che si tratta dei controlli tecnici iniziali, di rinnovo, addizionali e finali necessari al rilascio dei certificati o alla loro conferma periodica. Viene inoltre specificato che i controlli di cui all'articolo 11 del regolamento, concernenti il controllo da parte dello Stato di approdo, ossia le attività ispettive che vengono svolte sulle navi straniere che approdano nei porti nazionali, sono effettuati esclusivamente dal personale del Corpo delle Capitanerie di porto a tal fine specificamente autorizzato.

Il comma 2 stabilisce che le attività di accertamento delle infrazioni sono effettuate dal personale, sia civile che militare, del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in servizio presso le proprie articolazioni centrali e periferiche.

Il comma 3 individua nel Capo del Compartimento marittimo l'autorità competente a ricevere il rapporto di cui all'articolo 17 della legge della legge 24 novembre 1981, n. 689, in relazione alle violazioni accertate. Specifica, inoltre, che per le violazioni commesse all'estero, la competenza ricade sul Capo del Compartimento marittimo di iscrizione della nave. Rinvia, in tema di provvedimenti sanzionatori, a quanto previsto dalla legge 24 novembre 1981, n. 689.

³ MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE, Dipartimento della R.G.S., Il Quadro di Classificazione delle entrate 2018, pagina 216 e 221.

Il comma 4 dispone che i proventi derivanti delle sanzioni amministrative pecuniarie previste dal provvedimento, sono versati ad apposito capitolo dell'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnati, con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, ai pertinenti capitoli dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, e destinati all'implementazione delle attività di vigilanza e controllo e al finanziamento delle misure di disincentivazione del riciclaggio delle navi in Paesi terzi.

La RT certifica che l'articolo reca la disciplina generale delle attività di vigilanza, di accertamento delle violazioni e di irrogazione delle sanzioni.

In proposito, evidenzia *in primis* come dalla disposizione non derivano, in effetti, nuovi o maggiori oneri per personale, dotazioni e infrastrutture, rispetto ai limiti degli stanziamenti di bilancio previsti a legislazione vigente che supportano la dotazione organica e l'attività di istituto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con particolare riguardo al Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto.

Assicura che tale neutralità trova riscontro nella circostanza che le attività ispettive disciplinate dal presente schema di decreto, rientrano già nell'ambito dei controlli inerenti la materia della sicurezza della navigazione, già svolti dal Corpo delle Capitanerie di porto quale Amministrazione di "bandiera", tecnicamente denominata attività di *Flag State*.

Precisa che detta attività comporta controllo, verifica e rilascio della documentazione di sicurezza della navigazione del naviglio nazionale mercantile.

Inoltre, le attività svolte nei confronti del naviglio straniero rientrano nell'ambito delle attività di *Port State Control* (PSC), già svolte da personale del Corpo debitamente formato ed autorizzato quale ispettore, come espressamente richiamato all'articolo 7, comma 1, dello schema.

Assicura che il citato personale è dislocato tra i diversi Comandi territoriali ubicati nei porti maggiormente interessati da traffico mercantile ed organizzato in "Nuclei *Port State Control*" che fanno capo ai servizi di coordinamento PSC istituiti a livello di Direzione Marittima e ad un coordinatore regionale del servizio.

A livello centrale, l'Autorità competente è il 6° Reparto del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto – Sicurezza della navigazione. Sottolinea che la disposizione individua, inoltre, nel Capo del Compartimento marittimo l'autorità competente in tema di illeciti amministrativi ai sensi dell'articolo 17 della legge 689/1981. Inoltre, certifica che la stessa è dettata dalla specificità "tecnica" della tipologia delle violazioni.

In proposito, pur non essendo possibile determinare *ex ante* il numero delle sanzioni amministrative che potranno essere irrogate alla luce della normativa in questione, evidenzia che le stesse non costituiscono fonte di "criticità" nel quadro delle capacità di trattazione delle pratiche, per cui assicura che l'Amministrazione è in grado di far fronte con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Sottolinea che il Capo del Compartimento marittimo esercita già la funzione sanzionatoria per altre materie (pesca, diporto, sicurezza della navigazione, etc.) per cui è già dotato di uffici che, per competenze e dotazioni, sono in grado di svolgere la funzione in esame.

Soggiunge che, a seguito della contestazione delle infrazioni previste dalla normativa in questione, permane in capo al trasgressore la facoltà di definire il contenzioso, in via amministrativa, entro 60 giorni dalla contestazione, quindi senza l'avvio del procedimento sanzionatorio ed estinguendo immediatamente il procedimento medesimo, senza alcun incombete, in tal caso, in capo al Capo del Compartimento marittimo.

Riferisce, infine, che ivi si prevede che i proventi derivanti delle sanzioni amministrative pecuniarie sono versati ad apposito capitolo dell'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnati, con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, ai pertinenti capitoli dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, destinati al rafforzamento delle attività di vigilanza e controllo previste e al finanziamento di misure di disincentivazione del riciclaggio delle navi in Paesi terzi.

Al riguardo, per i profili di quantificazione, rinviando all'articolo 8 per l'esame dei profili tecnico contabili inerenti alla clausola di neutralità che accompagna il provvedimento, sembrerebbe necessaria l'acquisizione in relazione alle disposizioni in esame di alcune informazioni, ad integrazione degli elementi forniti dalla RT e a conferma della invarianza delle norme specificamente in esame.

In primis, con riferimento al comma 1, posto che ivi si prevede che ai controlli su navi e imbarcazioni di cui all'articolo 8 del Regolamento UE possano essere adibiti sia personale appartenente al Corpo delle Capitaneria di Porto che ad unità appartenenti all'"organismo" a tal fine riconosciuto (e autorizzato), andrebbero forniti elementi documentativi a conferma che entrambe le modalità di svolgimento dei suddetti compiti, siano esperibili "ad invarianza d'onori" a valere delle sole risorse che sono già previste dalla legislazione vigente per l'Amministrazione.

Sul punto, premesso che la RT specifica espressamente che le attività controllo, verifica e rilascio della documentazione di sicurezza della flotta nazionale mercantile, nonché le attività di controllo svolte nei confronti del naviglio straniero, rientrano già nell'ambito delle normali attività di *Port State Control* (PSC) sono ad oggi svolte da personale del Corpo debitamente formato ed autorizzato quale "ispettore" dislocato in appositi nuclei istituiti a livello di Direzione Marittima, non prefigurandosi perciò elementi di "criticità" circa i compiti di controllo e tantomeno nel quadro delle "capacità di trattazione delle pratiche", si rammenta che l'articolo 17, comma 6-bis della legge di contabilità, impone che tali affermazioni - allorché si sia in presenza di specifiche clausole di neutralità, come nel caso in esame - vadano sempre accompagnate dall'illustrazione di dati ed elementi che siano idonei a dimostrarne la sostenibilità. Non essendo, come noto, a tal fine considerabili utili delle affermazioni di "principio".

La RT andrebbe pertanto integrata da un quadro di sintesi delle unità lavorative del Corpo delle Capitanerie di Porto ad oggi assegnate a tali compiti presso i comandi

competenti da assicurazioni in merito ai fabbisogni operativi riconducibili alle norme in esame per ciascuna ripartizione del Corpo⁴.

In proposito, venendo anche al comma 2, andrebbe confermato che il previsto riconoscimento dei compiti di accertamento delle infrazioni, in capo al personale "civile" in forza al dicastero delle infrastrutture e dei trasporti, presso i propri uffici centrali e periferici, possa essere effettivamente assicurato dall'Amministrazione avvalendosi del solo personale che è ad oggi in servizio e che i relativi adempimenti non determinano un fabbisogno aggiuntivo di unità lavorative.

Sul comma 3, prendendo atto degli elementi forniti dalla RT circa la conferma di quanto già previsto dalla normativa vigente in materia di Autorità amministrativa competente alla recezione del rapporto di contestazione di cui all'articolo 17 della legge 689/1981, nulla da osservare.

Quanto al comma 4, ivi prevedendo la norma la riassegnazione delle maggiori entrate erariali derivanti dalle sanzioni irrogate nella materia in esame, allo stato di previsione della spesa del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, destinandone l'importo agli stanziamenti volti al rafforzamento delle attività di vigilanza e controllo previste e al finanziamento di misure di disincentivazione del riciclaggio delle navi in Paesi terzi, andrebbe comunque richiesto un quadro dettagliato dei capitoli che ne saranno interessati.

Articolo 8 **(Disposizioni finanziarie)**

L'articolo reca la clausola di invarianza finanziaria, prevedendo che dall'attuazione del decreto non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica e che le amministrazioni ed i soggetti pubblici interessati svolgono le attività previste con le risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente.

La RT ribadisce che la norma introduce la clausola di invarianza finanziaria, dal momento che lo schema di decreto in esame non prevede alcuna disposizione di spesa né alcuna innovazione circa i compiti delle amministrazioni interessate che possa determinare effetti di spesa per il bilancio dello Stato.

Evidenzia che alla luce di quanto illustrato, e a maggiore garanzia dell'assenza di nuove o maggiori spese o minori entrate, è stato comunque previsto il presente articolo contenete espressamente la clausola di invarianza finanziaria, con la precisazione che le

⁴ A tale riguardo, si rileva dai dati contenuti della Relazione annuale 2018 che il Corpo delle Capitanerie di Porto ha operato n. 244 ispezioni, relativamente ai compiti di "Sicurezza Marittima" attribuiti al III Ufficio del Corpo che ne segue la concreta applicazione - relativamente alla vigilanza su circa 600 navi di bandiera nazionale, 357 impianti portuali ed i porti - della normativa attinente la *maritime security*, anche tramite una azione di indirizzo, collaborazione e cooperazione con i Compartimenti marittimi, quali Autorità Designate e di Sicurezza, e gli altri Enti\Autorità direttamente coinvolti per la materia (Prefetture, Questure, Autorità di sistema portuale, Dogane, Comandi Provinciali Carabinieri, Vigili del Fuoco e Guardia di Finanza).Cfr. MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI, Corpo delle Capitanerie di Porto, Rapporto Annuale 2018, pagine 50 - 69

Amministrazioni interessate dovranno provvedere agli adempimenti con le risorse umane, finanziarie e strumentali che sono già previste a legislazione vigente.

A tal fine, aggiunge che pertanto non viene allegato il prospetto riepilogativo degli effetti d'impatto, per gli anni del triennio successivo all'entrata in vigore del decreto, degli effetti derivanti dalle disposizioni del provvedimento sul saldo netto da finanziarie, sul saldo di cassa e sull'indebitamento netto delle amministrazioni pubbliche.

Al riguardo, dal punto di vista metodologico, occorre ribadire che l'articolo 17, comma 6-*bis*, della legge di contabilità prescrive che in presenza di disposizioni che risultino corredate di clausole di neutralità finanziaria, la RT debba sempre accompagnarsi ad una valutazione degli effetti derivanti dalle disposizioni medesime, nonché alla illustrazione dei dati e degli elementi che siano idonei a suffragare l'ipotesi di invarianza degli effetti sui saldi di finanza pubblica.