

dossier

Gennaio 2020

Schema di D.Lgs. recante attuazione della direttiva (UE) 2017/2110 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 novembre 2017, relativa a 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

Atto del Governo n. 139



Senato
della Repubblica



Camera
dei deputati

X
V
I
I
I
L
E
G
I
S
L
A
T
U
R
A

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. 107



SERVIZIO BILANCIO DELLO STATO

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

Verifica delle quantificazioni n. 170

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

INDICE

PREMESSA	1
Articolo 1 (<i>Ambito di applicazione</i>)	1
Articolo 2 (<i>Definizioni</i>)	2
Articoli da 3 a 7 (<i>Ispezioni</i>)	2
Articolo 8 (<i>Disposizioni tariffarie</i>).....	3
Articolo 9 (<i>Banca dati sulle ispezioni</i>).....	4
Articolo 10 (<i>Sanzioni</i>)	4
Articolo 11 (<i>Modifiche al decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53</i>)	5
Articolo 12 (<i>Modifica degli allegati</i>)	6
Articolo 13 (<i>Disposizioni finanziarie</i>).....	6
Articolo 14 (<i>Disposizioni transitorie e abrogazioni</i>)	7

INFORMAZIONI SUL PROVVEDIMENTO

Natura dell'atto:	Schema di decreto legislativo	
Atto del Governo n.	139	
Titolo breve:	Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2017/2110 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 novembre 2017, relativa a 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	
Riferimento normativo:	Articolo 1 della legge 4 ottobre 2019, n. 117	
Relazione tecnica (RT):	Presente	
	Senato	Camera
Commissioni competenti:	8 ^a (Lavori pubblici, comunicazioni) in sede consultiva	IX Trasporti
	5 ^a (Bilancio) e 14 ^a (Politiche dell'Ue) in sede osservazioni	XIV Politiche dell'Unione Europea V Bilancio

PREMESSA

Lo schema di decreto legislativo in esame recepisce la 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, che modifica la direttiva 2009/16/CE e abroga la direttiva 1999/35/CE del Consiglio.

La delega per l'attuazione della direttiva (UE) 2017/2110 è stata conferita al Governo con l'articolo 19 della Legge n. 117 del 2019, recante Delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea - Legge di delegazione europea 2018.

Articolo 1 **(Ambito di applicazione)**

La norma nel definire l'ambito di applicazione della presente disposizione individua la tipologia di navi oggetto del provvedimento, ovvero le navi ro-ro da passeggeri e le unità veloci da passeggeri, battenti bandiera italiana e adibite a servizi di linea tra i porti nazionali o tra un porto nazionale e un porto di un Paese terzo.

La RT afferma che la norma è di carattere ordinamentale e non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Al riguardo, nulla da osservare.

Articolo 2 (Definizioni)

La norma reca una serie di definizioni e, in particolare, individua i soggetti deputati all'applicazione della presente disposizione.

La RT afferma che la disposizione è di carattere ordinamentale e non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Al riguardo, nulla da osservare.

Articoli da 3 a 7 (Ispezioni)

L'articolo 3 disciplina le ispezioni da eseguirsi, da parte di un ispettore, prima dell'avvio dell'attività delle navi ro-ro da passeggeri o delle unità veloci da passeggeri in un servizio di linea rientrante nell'ambito di applicazione della presente disposizione.

L'articolo 4 disciplina i casi in cui l'autorità competente locale ha la facoltà di non eseguire le ispezioni pre-avvio o di eseguirle entro un limite temporale dall'avvio dell'esercizio di una nuova nave.

L'articolo 5 reca la disciplina delle ispezioni periodiche da parte dell'autorità competente locale determinando le relative cadenze temporali e le eventuali dispense.

L'articolo 6 dispone che al termine delle ispezioni, l'ispettore rediga un rapporto, ne consegni una copia al comandante e inserisca le informazioni contenute nel rapporto nella banca dati sulle ispezioni di cui all'articolo 9.

L'articolo 7 regola i provvedimenti da adottare nel caso in cui siano riscontrate deficienze, rispetto ai requisiti della normativa nazionale e internazionale, nel corso delle ispezioni. Se tali deficienze non costituiscono un evidente pericolo per la salute e la sicurezza della navigazione e per la salute e la vita dei passeggeri o dell'equipaggio, l'autorità competente accerta, tramite l'ispettore, che dette deficienze siano corrette secondo modalità e tempistiche stabilite in sede ispettiva. Se, invece, le deficienze costituiscono un evidente pericolo per la salute e la sicurezza della navigazione e per la salute e la vita dei passeggeri o dell'equipaggio, l'ispettore sottopone la nave a provvedimento di fermo. Il fermo è revocato dall'ispettore alla correzione delle deficienze o quando l'ispettore ritiene, a determinate condizioni, che la nave può riprendere la navigazione senza rischi per la sicurezza o la salute.

La non corrispondenza delle condizioni generali delle navi ai requisiti applicabili può comportare la sospensione dell'ispezione e l'automatico fermo della nave fino al ripristino delle condizioni, accertate con ispezione.

La RT afferma che dalle disposizioni in esame non derivano nuovi o maggiori oneri, rispettivamente per personale, dotazioni e infrastrutture, rispetto ai limiti degli stanziamenti di bilancio previsti a legislazione vigente che supportano la dotazione organica e l'attività del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con particolare riguardo al Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto. Secondo la RT tale affermazione trova riscontro nella circostanza che il complesso delle attività ispettive condotte nei confronti delle unità navali disciplinate dal presente provvedimento rientrano già nell'ambito dei controlli inerenti la materia della sicurezza della navigazione, già svolte dal Corpo delle Capitanerie di porto quale Amministrazione di bandiera (attività di Flag State), che comporta controllo, verifica e rilascio della documentazione di sicurezza della navigazione

del naviglio nazionale mercantile. Per la RT, le attività in questione sono già svolte ai sensi degli articoli da 3 a 8 del decreto legislativo n. 28 del 2001 e prevedono l'impiego di personale del Corpo delle Capitanerie di porto dislocato tra i diversi Comandi territoriali. La RT indica poi come autorità competente a livello centrale il 6° Reparto del Comando Generale del Corpo delle capitanerie di porto - Sicurezza della navigazione.

Al riguardo, al fine di verificare l'effettiva assenza di risvolti finanziari negativi discendenti dalla nuova disciplina delle ispezioni, andrebbe chiarito se le nuove attività ispettive rispetto a quelle già previste a legislazione vigente siano effettivamente in misura tale da non comportare un aggravio di compiti e, di conseguenza, una maggiore esigenze di risorse umane, strumentali e finanziarie.

Articolo 8 **(Disposizioni tariffarie)**

La norma pone a carico della società di gestione, dell'armatore o del suo rappresentante nel territorio nazionale, in solido con il proprietario, le spese connesse alle ispezioni, in caso sia adottato un provvedimento di fermo. Sono altresì posti a carico, del proprietario, dell'armatore o del suo rappresentante nel territorio nazionale i costi relativi alla sosta in porto dell'unità navale sottoposta a provvedimento di fermo.

Il fermo non è revocato in mancanza del pagamento dei suddetti costi o di una apposita garanzia per il loro rimborso.

Le spese connesse alle ispezioni sono coperte mediante tariffe determinate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, calcolate sulla base del criterio del costo effettivo del servizio e aggiornate almeno ogni tre anni. Le entrate derivanti dalla riscossione delle tariffe affluiscono in un apposito capitolo dell'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnate ai pertinenti capitoli dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ai fini della copertura delle spese sostenute per le attività ispettive.

La RT, oltre a descrivere la norma e a sottolineare come già a legislazione vigente sia prevista la copertura dei costi delle ispezioni mediante tariffario, assicura l'idoneità del meccanismo tariffario a fornire effettiva copertura ai costi complessivi indicati, anche sotto il profilo dell'allineamento temporale fra uscite ed entrate. Infatti, secondo la RT, le attività poste a carico dell'amministrazione sono successive alla prova dell'avvenuto pagamento preventivo da parte degli interessati.

Al riguardo, atteso che la revoca del fermo può essere disposta, oltre che con il pagamento dei costi ispettivi, anche mediante la prestazione di una garanzia sufficiente per il loro rimborso, andrebbe confermato che anche in quest'ultimo caso sia garantito l'allineamento temporale fra le uscite e le entrate nel bilancio dello Stato, rispettivamente, per i costi delle attività ispettive e per le riscossioni delle tariffe.

Articolo 9 **(Banca dati sulle ispezioni)**

La norma dispone che l'autorità competente locale inserisca tempestivamente nella banca dati sulle ispezioni di cui all'articolo 10 della direttiva (UE) 2017/2110 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 novembre 2017, le informazioni relative alle ispezioni effettuate ai sensi del presente provvedimento e quelle relative alle deficienze e ai provvedimenti di fermo, non appena è ultimato il rapporto d'ispezione o è revocato il provvedimento di fermo.

Entro settantadue ore dall'inserimento dei dati l'autorità competente provvede alla loro convalida, ai fini della pubblicazione nella banca dati sulle ispezioni.

L'autorità competente centrale accede a qualsiasi informazione registrata nella banca dati.

La RT afferma che il collegamento alla suddetta banca dati è già esistente e operativo e le autorità competenti locali provvedono già all'inserimento delle informazioni relative alle ispezioni effettuate e quelle relative alle deficienze e ai provvedimenti di fermo. La RT specifica che l'accesso alla banca dati avviene mediante utilizzo dell'ordinaria connessione internet, con accesso al sistema remoto utilizzando le specifiche credenziali. L'accesso avviene dalle postazioni informatiche in dotazione. Per la RT l'intervento normativo non necessita di potenziamenti della rete esistente, che è già in grado di supportare attività d'istituto ben più complesse. La RT conclude confermando che dall'attuazione della presente disposizione non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica e che ai relativi compiti si provvede con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Al riguardo, atteso che l'articolo 10 della direttiva (UE) 2017/2110 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 novembre 2017 dispone che la Commissione elabora, mantiene e aggiorna una banca dati sulle ispezioni e alla luce di quanto affermato dalla RT, non vi sono osservazioni da formulare.

Articolo 10 **(Sanzioni)**

L'articolo disciplina il sistema sanzionatorio in caso di comportamenti non conformi connessi al mancato rispetto dei provvedimenti di fermo, alle prescrizioni inerenti la navigazione per raggiungere il cantiere e alla mancata ottemperanza dell'obbligo di rettifica delle deficienze riscontrate nel corso di un'ispezione.

Il Capo del compartimento marittimo è l'autorità competente a ricevere il rapporto sulle violazioni di cui all'articolo 17 della legge n. 689 del 1981, mentre gli ufficiali e gli agenti di polizia giudiziaria appartenenti alle Forze di polizia e al Corpo delle Capitanerie di porto e le altre figure previste dalle leggi e dai regolamenti con funzioni di polizia giudiziaria in materia di sicurezza della navigazione sono competenti all'accertamento dei reati e delle violazioni amministrative.

La RT afferma che la disposizione non comporta minori entrate e nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, potendo, al contrario, determinare eventuali nuove entrate, in relazione a quei comportamenti sanzionati in via amministrativa che, in quanto risorse aleatorie, prudenzialmente non sono stimate.

Con riferimento al Capo del compartimento marittimo la RT afferma che gli effetti della disposizione non incidono rispetto ai limiti degli stanziamenti di bilancio previsti a legislazione vigente per il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto, in quanto la predetta attività, eseguita con l'impiego di personale dipendente, costituisce una funzione ordinariamente già svolta nel quadro delle attività di istituto previste dal codice della navigazione e dalle altre norme inerenti la sicurezza della navigazione, già svolte compatibilmente con le risorse finanziarie, umane e strumentali disponibili a legislazione vigente.

La RT evidenzia che pur non essendo possibile determinare ex ante il numero delle sanzioni amministrative che potranno essere irrogate, le stesse non costituiscono fonte di criticità nel quadro delle capacità di trattazione delle pratiche cui l'Amministrazione è in grado di far fronte con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. In base a quanto riporta la RT, il Capo del compartimento marittimo esercita già la funzione sanzionatoria per altre materie (pesca, diporto) e per la sicurezza della navigazione, per cui è già dotato di uffici che, per competenze e dotazioni, sono in grado di svolgere la funzione in esame. Inoltre, la RT rileva 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 sessanta giorni dalla contestazione, quindi senza l'avvio del procedimento sanzionatorio ed estinguendo immediatamente il procedimento medesimo, senza alcun incombente per il Capo del compartimento marittimo.

Al riguardo, si prende atto che prudenzialmente non sono stimate le eventuali nuove entrate da sanzioni amministrative discendenti dalla norma in esame.

Con riferimento al carico di lavoro derivante dall'irrogazione delle sanzioni amministrative e dal complesso delle attività accertative previste dalla norma, appare utile che siano fornite apposite conferme anche con riferimento alla sostenibilità delle attività di accertamento dei reati e delle violazioni amministrative da parte del personale competente con le risorse umane, strumentali e finanziarie previste a legislazione vigente.

Articolo 11 ***(Modifiche al decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53)***

La norma apporta una serie di modifiche al decreto legislativo n. 53 del 2011, inerente l'attuazione della direttiva 2009/16/CE recante le norme internazionali per la sicurezza delle navi, la prevenzione dell'inquinamento e le condizioni di vita e di lavoro a bordo per le navi che approdano nei porti comunitari e che navigano nelle acque sotto la giurisdizione degli Stati membri.

In particolare:

- vengono aggiornate alcune definizioni, al fine di renderle coerenti con il nuovo quadro normativo;
- si prevede che il decreto legislativo n. 53 del 2011 si applichi anche alle ispezioni effettuate su navi ro-ro da passeggeri e su unità veloci da passeggeri fuori da un porto o lontano da un ancoraggio durante un servizio di linea, per introdurre le ispezioni durante la navigazione;
- si estende la possibilità di comprendere nella programmazione delle visite anche le navi ro-ro da passeggeri e le unità veloci da passeggeri in servizio di linea;

- si sostituisce l'articolo 19 introducendo una nuova disciplina sulle ispezioni delle navi ro-ro da passeggeri e sulle unità veloci da passeggeri in servizio di linea;
- viene modificata la norma sul rifiuto di accesso ai porti nazionali;
- vengono apportate alcune modifiche all'articolo 28, comma 1, per correggere dei refusi.

La RT, afferma che le disposizioni di modifica ed integrazione al decreto legislativo n. 53 del 2011 hanno carattere ordinamentale e non comportano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Per la RT la sostituzione dell'articolo 19 del decreto legislativo n. 53 del 2011 non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica in quanto si tratta di attività già svolte dal personale del Corpo delle Capitanerie di porto ai sensi delle vigenti disposizioni. La RT sul punto rileva che la copertura dei costi è assicurata dal decreto previsto all'articolo 28 del medesimo decreto legislativo n. 53 del 2011.

La RT evidenzia poi i motivi che hanno portato a modificare l'articolo 28 del citato decreto legislativo n. 53 del 2011 che recava una serie di rinvii erronei.

Al riguardo, con riferimento al complesso delle ispezioni sulle navi ro-ro da passeggeri e sulle unità veloci da passeggeri in servizio di linea si rinvia a quanto precedentemente osservato agli articoli da 3 a 7.

Articolo 12 ***(Modifica degli allegati)***

La norma dispone che gli allegati al presente provvedimento possono essere modificati con decreto ministeriale per adeguarli alle modifiche apportate in sede europea ai sensi dell'articolo 36 della legge n. 234 del 2012.

La RT afferma che la norma è di carattere ordinamentale e non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Al riguardo, nulla da osservare.

Articolo 13 ***(Disposizioni finanziarie)***

La norma reca una apposita clausola di invarianza finanziaria.

La RT afferma che il provvedimento 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. La RT evidenzia comunque che è stata predisposta la clausola di invarianza finanziaria con la precisazione che le Amministrazioni interessate provvedono agli adempimenti con le risorse umane, finanziarie e strumentali previste a legislazione vigente.

Al riguardo, si rinvia a quanto osservato nei precedenti articoli.

Articolo 14 ***(Disposizioni transitorie e abrogazioni)***

La norma specifica che fino all'adozione del decreto di determinazione del sistema tariffario di cui all'articolo 8, comma 4 continuano ad applicarsi le tariffe previste dal decreto 25 settembre 2015.

Si dispone l'abrogazione, a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente provvedimento:

- del decreto legislativo n. 28 del 2001 di attuazione della direttiva 1999/35/CE relativa a un sistema di visite obbligatorie per l'esercizio in condizioni di sicurezza di traghetti roll-on/roll-off e di unità veloci da passeggeri adibiti a servizi di linea, nonché disciplina delle procedure di indagine sui sinistri marittimi;
- dell'articolo 579, comma 4, del codice della navigazione inerente l'inchiesta formale sulle cause e sulle responsabilità del sinistro.

La RT afferma che l'articolo reca abrogazioni di norme irrilevanti ai propri fini.

Al riguardo, nulla da osservare.