



# 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

**A.G. 293**

**20 ottobre 2021**

Informazioni sugli atti di riferimento

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

## Finalità

Lo schema di decreto legislativo reca il 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.

L'art. 1 della legge n. 53/2021 delega il Governo ad adottare i decreti legislativi necessari per dare attuazione alle direttive UE e agli altri atti dell'Unione europea di cui agli articoli da 3 a 29 del testo in esame e all'allegato A.

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). Tali norme 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. 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 RT allegata alla legge n. 53/2021 (A.C. 2757) in ordine agli effetti finanziari derivanti dal provvedimento:

- da una parte, si esclude l'insorgenza di nuovi o maggiori oneri, nonché di minori entrate a carico del bilancio dello Stato;
- dall'altra, si afferma che è 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 possano o meno derivare maggiori spese o minori entrate a carico del bilancio dello Stato.

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 (vedi tabella). 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

Disposizioni dello schema di decreto legislativo che presentano profili finanziari	Elementi forniti dalla relazione tecnica
<p><b>Articoli 1 e 2:</b> sono indicati gli obiettivi del decreto (protezione dell'ambiente marino dagli effetti negativi degli scarichi dei rifiuti delle navi e buon funzionamento del traffico marittimo) (articolo 1). Vengono quindi, riportate le definizioni applicabili (articolo 2), fra le quali si evidenzia quella di "autorità competente": detta autorità è – come già previsto a legislazione vigente – l'Autorità di sistema portuale, ove istituita, o le altre Autorità marittime individuate ai sensi del codice della navigazione.</p>	<p>La <u>relazione tecnica</u> afferma che le disposizioni in esame non comportano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica in quanto rivestono carattere ordinamentale.</p>
<p><b>Articolo 3:</b> definisce l'ambito di applicazione del provvedimento, individuando le tipologie di navi e dei porti cui si applicano le disposizioni del decreto. Inoltre, ribadendo quanto già previsto a legislazione vigente, è rinviata ad appositi decreti interministeriali la definizione di specifiche regole di adeguamento per le navi militari, da guerra, ausiliarie e delle Forze di polizia ad ordinamento civile (commi 3 e 4).</p>	<p>La <u>relazione tecnica</u> afferma che la disposizione, che non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, è già presente nella vigente normativa, ed è stata attuata dal Ministero della difesa attraverso l'emanazione del D.M. 19 marzo 2008 recante norme per il conferimento dei rifiuti da navi militari ed ausiliarie, consentendo così un adeguato conferimento dei rifiuti nei porti commerciali italiani. Pertanto, con la presente disposizione si aggiorna la disciplina al mutato quadro normativo. A titolo di esempio, con la disciplina vigente vengono già adeguatamente conferiti i rifiuti alimentari, quelli relativi agli imballaggi ma anche le acque di sentina ed alcune categorie di rifiuti speciali; <u>con l'aggiornamento normativo introdotto</u> si potrà procedere al conferimento di nuove categorie di rifiuti in ragione del potenziamento degli impianti portuali di raccolta. Tali navi sono esentate dal pagamento della tariffa indiretta in quanto tenute al solo corrispettivo per la quantità del rifiuto conferito. In analogia a quanto esposto e per adempiere alle nuove previsioni normative, anche il Ministero dell'interno dovrà emanare un apposito decreto per le navi delle Forze di Polizia ad ordinamento civile.</p> <p>La RT fa presente, inoltre, che l'adeguamento delle navi militari da guerra ed ausiliarie nonché di quelle appartenenti alle Forze di Polizia ad ordinamento civile alle prescrizioni stabilite dal provvedimento in esame <u>non comporta oneri a carico della finanza pubblica, in quanto l'adozione delle misure necessarie ad assicurare che le stesse si conformino alla indicata disciplina, saranno adottate con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.</u></p>
<p><b>Articolo 4:</b> riproduce in gran parte la</p>	<p>La <u>relazione tecnica</u> afferma che l'articolo non</p>

<p>disposizione dell'articolo 4 del D.lgs. n. 182/2003 e disciplina gli impianti portuali di raccolta, ribadendo la previsione che i porti siano dotati di impianti e di servizi portuali di raccolta dei rifiuti adeguati.</p> <p>Di nuova introduzione è la previsione per cui nei Piani di raccolta deve essere espressamente previsto un meccanismo di indennizzo da corrispondere alle navi in caso di ritardi ingiustificati, riconosciuto nella forma di una riduzione tariffaria, ferme restando le ipotesi di risarcimento danni, nei casi in cui ricorrano le condizioni del codice civile (comma 10).</p>	<p>comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. Più in particolare, la RT evidenzia come il meccanismo tariffario, già disciplinato dalla vigente normativa, riguarda il rapporto tra il gestore del servizio (nella sua qualità di concessionario) e l'armatore della nave o un suo rappresentante. L'eventuale contenzioso relativo a ritardi ingiustificati nel conferimento e nella raccolta dei rifiuti, si instaura tra i medesimi soggetti. Come previsto dalla normativa vigente nonché dai rapporti contrattuali regolati dalla tariffa, è il gestore che provvede nel caso che risulti soccombente.</p>
<p><b>Articolo 5:</b> riproduce in gran parte la disposizione dell'articolo 5 del D.lgs. n. 182/2003 e disciplina gli strumenti del Piano di raccolta e di gestione dei rifiuti, predisposto, approvato e reso operativo dalle Autorità competenti. Introduce una adeguata comunicazione dei contenuti del Piano agli operatori delle navi, con le informazioni da riportare nella comunicazione (comma 5), la modifica delle tempistiche e dei casi di revisione ed aggiornamento del Piano (comma 7) ed infine l'esonero dall'obbligo di predisporre la pianificazione per i piccoli porti non commerciali, caratterizzati da un traffico sporadico o scarso di imbarcazioni da diporto (comma 8).</p>	<p>La <b>relazione tecnica</b> afferma che l'articolo non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. Per quanto concerne gli obblighi informativi previsti e maggiormente dettagliati nell'allegato "Informazioni sul sistema di raccolta e gestione delle navi", la RT evidenzia che i costi ad essi correlati risultano interamente compresi nella quota tariffaria "indiretta", secondo le previsioni contenute nella colonna centrale dell'allegato 4, assicurando la copertura finanziaria del servizio.</p>
<p><b>Articolo 6:</b> disciplina la procedura di notifica anticipata dei rifiuti posta a carico dell'operatore delegato dall'armatore o dal comandante della nave, dell'agente raccomandatario, o del comandante di una nave che rientra nell'ambito di applicazione D.lgs. n. 196/2005, diretto verso un porto dell'Unione e ne descrive le modalità. Rispetto al vigente articolo 5 del D.lgs. n. 182/2003, si introducono norme relative agli obblighi informativi delle navi in servizio di linea con scali frequenti e regolari (comma 6) e alle informazioni da comunicare per la tracciabilità dei rifiuti alimentari (comma 8).</p>	<p>La <b>relazione tecnica</b> afferma che l'articolo non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica in quanto riveste carattere procedurale.</p>
<p><b>Articolo 7:</b> disciplina le procedure che il comandante di una nave che approda in un porto deve rispettare, prima di lasciare il porto, per il conferimento all'impianto portuale di raccolta dei rifiuti presenti a bordo. Rispetto al corrispondente articolo 7 del D.lgs. n. 182/2003, si segnalano le nuove disposizioni sul rilascio della ricevuta di conferimento (commi 2 e 3), le condizioni per derogare all'obbligo di conferimento (comma 4), la previsione di un rinvio a fonte secondaria per la</p>	<p>La <b>relazione tecnica</b> afferma che la norma non presenta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. Al fine di un maggiore approfondimento dei contenuti dell'articolo in esame la RT precisa che il conferimento dei rifiuti accidentalmente pescati, a norma del successivo articolo 8, lettera d), non comporta l'obbligo di corresponsione della tariffa e viene ricompreso nei costi generali coperti dalla quota indiretta della medesima tariffa (denominata tariffa indiretta). Gli oneri che dovessero</p>

revisione delle disposizioni sanitarie contenute nel decreto ministeriale 22 maggio 2001 (comma 7) e la possibilità per le Autorità competenti o i soggetti deputati alla gestione dei rifiuti di stipulare convenzioni o accordi di programma con le associazioni di rappresentanza delle imprese di settore per la definizione delle modalità di raccolta e gestione dei rifiuti accidentalmente pescati e dei rifiuti raccolti nell'ambito di campagne di raccolta dedicate (comma 9).

manifestarsi per l'attuazione delle previsioni contenute nel comma 9 del presente articolo - relativi, ad esempio, a maggiori quantità e/o particolari tipologie dei rifiuti accidentalmente pescati, ovvero alle modalità di organizzazione di specifiche campagne di raccolta, trasporto e conferimento degli stessi, come individuati e definiti negli Accordi di Programma eventualmente conclusi tra le Autorità competenti, gli enti locali, i sistemi di EPR coinvolti e le rappresentanze degli attori partecipanti - saranno fronteggiati con le risorse disponibili a legislazione vigente.

**Articolo 8:** prevede il sistema del recupero dei costi degli impianti portuali con gli elementi per l'elaborazione della tariffa da porre a carico delle navi che approdano al porto.

Rispetto al vigente articolo 8 del D.lgs. n. 182/2003, viene riformulata la disciplina della tariffa che ora si compone di una parte c.d. "indiretta" (pagata a prescindere dal conferimento dei rifiuti agli impianti portuali) e da 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 (commi 2 e 3).

Inoltre, al comma 2, lettera d), si dispone che il conferimento dei rifiuti accidentalmente raccolti durante l'attività di pesca non comporta l'obbligo della corresponsione della tariffa e che i relativi costi sono coperti con le entrate generate da sistemi di finanziamento alternativi, compresi sistemi di gestione dei rifiuti e finanziamenti unionali, nazionali o regionali disponibili. Il successivo comma 2, lettera e), prevede adeguati incentivi finanziari da parte delle Autorità competenti possono accordare per incoraggiare il conferimento dei residui delle acque di lavaggio delle cisterne contenenti sostanze galleggianti persistenti a viscosità elevata, adeguati incentivi finanziari. Si prevedono, infine, le ipotesi di riduzione delle tariffe (comma 5), le modalità di informazione degli utenti dell'importo delle tariffe (comma 6) ed il monitoraggio del volume e della quantità dei rifiuti accidentalmente pescati posto a carico dei Comuni (comma 7).

Si rammenta che **secondo il considerando n. 30 della direttiva da attuare**, «*Per affrontare il problema dei rifiuti marini in modo efficace, è fondamentale fornire il giusto livello di incentivi per il conferimento dei rifiuti agli impianti portuali di raccolta [...]. Ciò può essere conseguito attraverso un sistema di recupero dei costi che comporti l'applicazione di una*

La **relazione tecnica** afferma che i costi degli impianti portuali per la raccolta e il trattamento dei rifiuti delle navi, diversi dai residui del carico, sono recuperati mediante la riscossione di tariffe a carico delle navi che approdano nel porto. La tariffa è determinata dall'Autorità competente ed è composta da una quota "indiretta" pari ad almeno il 30% dei costi generali, puntualmente individuati e definiti, e da una quota calcolata sulla base della tipologia e della quantità di rifiuti effettivamente conferiti dalla nave. Si evidenzia che tale sistema tariffario è attualmente vigente ed è stato introdotto con il D.lgs. n. 182/2003, di recepimento della direttiva 2000/59/CE. La RT evidenzia, quindi, come l'articolo in esame recepisca gli aggiornamenti introdotti dalla nuova direttiva UE 2019/883 in materia, che non apporta variazioni di sostanza, né alla natura né alla struttura tariffaria.

Le modifiche introdotte con il comma 2, lettera d), riguardano l'inserimento di nuovi strumenti come, ad esempio, la responsabilità estesa dei produttori, che dovranno partecipare finanziariamente alla copertura dei costi del servizio di gestione dei rifiuti portuali, oltre ad individuare eventualmente nuove entrate nette attraverso l'accordo con altre istituzioni pubbliche e le Regioni, mediante Accordi di Programma, disciplinati dal testo medesimo.

Per quanto concerne gli incentivi descritti nel comma 2, lettera e), la RT precisa che si tratta di strumenti già esistenti e consolidati nei porti italiani finalizzati ad evitare sversamenti nell'ambiente marino e riguardano una vasta gamma di servizi, quali, ad esempio, assicurare comunque lo scarico anche nel caso di indisponibilità di adeguati stoccaggi al suolo, oppure azzeramento dei costi nel caso in cui la nave proceda con proprie attrezzature allo scarico di effluenti liquidi direttamente in banchina.

La dichiarazione, prevista al comma 7, è

<p><i>tariffa indiretta. Tale tariffa indiretta dovrebbe essere dovuta indipendentemente dal conferimento dei rifiuti e autorizzare il conferimento dei rifiuti senza aggiungere ulteriori oneri diretti.»</i></p>	<p>predisposta dagli uffici delle Autorità competenti con le risorse umane e finanziarie in dotazione delle stesse e senza nuovi e maggiori oneri a carico degli enti locali coinvolti, i quali provvederanno alle attività previste dalla disposizione in esame con le risorse previste a legislazione vigente iscritte nei propri bilanci. Pertanto, secondo la RT non si stimano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.</p>
<p><b>Articoli 10, 11 e 14:</b> disciplinano il sistema delle ispezioni a cura dalle Autorità marittima, già previsto all'articolo 11 del D.lgs. n. 182/2003), 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 (articolo 10, comma 2).</p> <p>Si rammenta che il predetto decreto ("determinazione delle tariffe per le ispezioni svolte dal Corpo delle capitanerie di porto") ai sensi dell'articolo 1 si applica alle attività ispettive svolte dal personale del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia costiera per le ispezioni previste dal decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53 (che, a sua volta attua la 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).</p> <p>Inoltre, si prevede che venga ispezionato almeno il 15 per cento del numero totale di singole navi che fanno scalo (articolo 11, comma 1).</p> <p>Infine, si stabilisce che le Autorità competenti trasferiscano le relative informazioni senza ritardi alla banca dati sulle ispezioni istituita dalla Commissione europea ai sensi dell'articolo 14 della direttiva (UE) 2019/883 (articolo 14).</p>	<p>La <b>relazione tecnica</b> afferma che le ispezioni descritte nelle norme in esame rappresentano attività già svolte a legislazione vigente, cui si applicano le tariffe di cui al D.M. 20 ottobre 2020. Pertanto, gli articoli 10 e 11 non comportano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.</p> <p>Anche sull'articolo 14 la RT afferma che non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica in quanto riveste carattere procedimentale.</p>
<p><b>Articoli 12-13:</b> disciplinano le modalità per lo scambio di informazioni tra gli Stati, basato sul sistema SafeSeaNet, "Sistema europeo per lo scambio di dati marittimi", di cui all'articolo 22-bis, comma 2 e all'allegato III del D.lgs. n. 196/2005.</p>	<p>La <b>relazione tecnica</b> afferma che il sistema informativo elettronico di comunicazione e di scambio di informazioni tra gli Stati membri, utilizzato in applicazione delle disposizioni contenute agli articoli in esame, è già esistente ed è denominato SafeSeaNet. Tenuto conto che il sistema è già operativo e non necessita di implementazione ai fini dell'applicazione del provvedimento, la disposizione non determina nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.</p>
<p><b>Articolo 15:</b> prevede che le Autorità competenti e i gestori degli impianti portuali provvedano affinché tutto il personale riceva la</p>	<p>La <b>relazione tecnica</b> afferma che le attività formative previste dall'attuazione del presente articolo riguardano sia il personale delle</p>

<p>formazione per lo svolgimento del proprio lavoro sul trattamento dei rifiuti, con particolare attenzione agli aspetti relativi alla salute e alla sicurezza connessi al trattamento di materiali pericolosi.</p>	<p>Autorità competenti che il personale dei gestori degli impianti portuali. Le stesse rientrano nelle ordinarie attività di aggiornamento del personale, programmabili con le risorse disponibili a legislazione vigente.</p>
<p><b>Articolo 16:</b> dispone le sanzioni in caso di inosservanza delle norme del decreto, in gran parte riproducendo il vigente articolo 13 del D.lgs. n. 182/2003. Si segnala la trasmissione da parte del Ministero delle infrastrutture e delle mobilità sostenibili alla Commissione europea e al Ministero della transizione ecologica di copia delle segnalazioni sulle inadeguatezze degli impianti di raccolta.</p>	<p>La <b>relazione tecnica</b> afferma che il quadro sanzionatorio cui si rinvia per gli obblighi derivanti dal rispetto delle disposizioni previste dal presente decreto in tema di tracciabilità dei rifiuti e degli adempimenti connessi, è quello previsto dall'articolo 258 del D.lgs. n. 152/2006 e pertanto non presenta necessità di aggiornamenti ulteriori.</p>
<p><b>Articoli 17, 18 e 19:</b> si dispone la clausola di invarianza finanziaria per cui dall'attuazione del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica e che le amministrazioni interessate svolgono gli adempimenti di cui al presente decreto con le risorse disponibili a legislazione vigente (articolo 17). Viene riportata la clausola di cedevolezza per cui il presente decreto si applica nelle materie di competenza regionale fino all'entrata in vigore della normativa di attuazione regionale (articolo 18) e si abroga espressamente il D.lgs. n. 182/2003, attualmente vigente, in quanto il nuovo decreto sostituisce integralmente le disposizioni ivi contenute.</p>	<p>La <b>relazione tecnica</b> descrive l'articolo 17, mentre sugli articoli 18 e 19 afferma che non comportano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica in quanto rivestono carattere ordinamentale.</p>

**In merito ai profili di quantificazione**, si osserva preliminarmente come lo schema di decreto legislativo in esame è volto ad attuare la direttiva (UE) 2019/883 relativa agli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi. A legislazione vigente, la materia è disciplinata dal D.lgs. n. 182/2003 che viene integralmente sostituito ed abrogato. Il provvedimento in esame contiene prevalentemente norme di carattere ordinamentale e procedimentale che non comportano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Circa le disposizioni innovative rispetto alla disciplina attualmente vigente, andrebbero forniti dati ed elementi idonei a suffragare l'assunzione che gli enti interessati possano dar corso agli adempimenti indicati nel quadro delle risorse disponibili: si fa riferimento, in particolare, ai comuni cui sono affidati gli adempimenti in materia di monitoraggio dei rifiuti accidentalmente pescati (art. 8, comma 7).

Con riferimento particolare all'articolo 8, relativo alla struttura della tariffa per il recupero dei costi degli impianti portuali, si prende atto delle considerazioni espresse dalla RT sul fatto che gli aggiornamenti introdotti dalla nuova direttiva UE 2019/883 in materia non apportano variazioni di sostanza, né alla natura né alla struttura tariffaria e che la tariffa, 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: tuttavia si evidenzia che la tariffa è articolata in una componente indiretta (non legata ai rifiuti conferiti) e una diretta (legata ai rifiuti effettivamente conferiti). La disciplina in esame, per finalità incentivanti di politica ambientale, prevede aggravii sulla tariffa indiretta ed esoneri da quella indiretta per taluni rifiuti (fra i quali quelli accidentalmente pescati). Inoltre, le Autorità competenti possono accordare incentivi finanziari per incoraggiare il conferimento di taluni rifiuti. Stante il predetto quadro, andrebbero acquisiti ulteriori elementi idonei a dimostrare che nel sistema così progettato le componenti tariffarie possano essere determinata, in fase attuativa, in misura tale da non determinare riduzioni di gettito e da garantire comunque la copertura dei costi di gestione dei rifiuti in questione.

Sulle restanti disposizioni non si formulano osservazioni tenuto conto che le stesse sono in gran parte riprodotte di norme vigenti con modifiche di carattere ordinamentale (a titolo esemplificativo, gli articoli 4 sugli impianti portuali di raccolta, l'articolo 5 sugli strumenti del Piano di raccolta e gli articoli 10, 11 e 14 sulle ispezioni) oppure pongono oneri in capo a soggetti privati (ancora l'articolo 4 sui rapporti tra gestore del servizio dei rifiuti e armatore della nave) e, nei casi in cui prevedono oneri a carico delle amministrazioni, dispongono che agli stessi debba provvedersi con le risorse disponibili a legislazione vigente (articolo 15, sulla formazione del personale delle Autorità).

**In merito ai profili di copertura finanziaria**, si fa presente che l'articolo 17 reca una clausola di invarianza finanziaria, ai sensi della quale dall'attuazione del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica e le amministrazioni interessate provvedono ai relativi adempimenti con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Al riguardo non si hanno osservazioni da formulare.