

## RELAZIONE ILLUSTRATIVA

L'intervento normativo, in applicazione dell'articolo 31, comma 5, della legge 24 dicembre 2012, n. 234, e nel rispetto dei principi e dei criteri direttivi fissati dalla legge 22 aprile 2021, n. 53 (Legge di delegazione europea 2019-2020), 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.

Al fine di favorire il raggiungimento dei più ampi obiettivi di tutela dell'ambiente, sono state, inoltre, proposte modifiche volte a consentire una più chiara definizione dell'ambito applicativo di alcune disposizioni, eliminando norme superflue ovvero specificando l'oggetto e il contenuto di altre, anche avendo riguardo alla *ratio* legislativa e alle concrete criticità applicative riscontrate.

Lo schema di decreto legislativo consta di 5 articoli.

### **Articolo 1 (Modifiche al decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 197 - Titolo I – Disposizioni Generali)**

L'articolo consta di due commi.

Il **comma 1** dispone modifiche all'articolo 2 del decreto legislativo n. 197 del 2021, relativamente alla revisione di alcune definizioni. In particolare, sono state riviste le definizioni di “*rifiuti delle navi*”, includendo i sedimenti, e quella di “*sufficiente capacità di stoccaggio*”, inserendo il riferimento al metodo di calcolo previsto dal regolamento di esecuzione (UE) 2022/89 della Commissione del 21 gennaio 2022, recante modalità di applicazione della direttiva (UE) 2019/883 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda il metodo da utilizzare per il calcolo della sufficiente capacità di stoccaggio dedicata.

Il **comma 2** dispone, alla lettera a), una modifica all'articolo 3, comma 1, del decreto legislativo n. 197 del 2021, al fine di rendere maggiormente scorrevole la lettura del testo della norma e chiarire con maggiore precisione che anche le navi in uso alle Forze di polizia ad ordinamento civile sono escluse dall'ambito di applicazione del provvedimento. Alla lettera b), relativa alla modifica del comma 3, dell'articolo 3 del decreto legislativo n. 197 del 2021, è introdotta una soglia per le navi militari, da guerra e ausiliarie, al 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.

Alla lettera c), è abrogato il comma 4 del medesimo articolo 3, il quale prevede che con decreto del Ministro dell'interno sono stabilite le misure necessarie ad assicurare che le navi delle Forze di polizia ad ordinamento civile si conformino alla disciplina del decreto legislativo. Tale abrogazione si rende necessaria in considerazione delle contenute dimensioni del naviglio in uso alla Polizia di Stato e della vetustà progettuale delle imbarcazioni, che non consente di dotare le stesse di sistemi di captazione e di stoccaggio dei rifiuti.

### **Articolo 2 (Modifiche al decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 197 - Titolo II – Impianti portuali di raccolta)**



L'articolo consta di due commi.

Il **comma 1** modifica l'articolo 4 del decreto legislativo n. 197 del 2021, al fine di consentire ai gestori di sottoscrivere accordi per la gestione di particolari tipologie di rifiuti, oltre che di garantire la conformità degli impianti portuali alle disposizioni in materia di sicurezza sui luoghi di lavoro, nonché di prevenzione incendi e di ogni altro rischio connesso all'attività svolta.

Il **comma 2** modifica l'articolo 5 del decreto legislativo n. 197 del 2021, al fine di precisare che i piani di gestione degli impianti portuali devono essere sottoposti alla procedura di VAS di cui agli articoli 11 e 12 del decreto legislativo n. 152 del 2006. Viene altresì corretto l'errato riferimento all'articolo 19 del decreto legislativo n. 152 del 2006, contenuto nel vigente decreto legislativo n. 197 del 2021. Al fine di meglio chiarire che, nei porti in cui l'autorità competente è l'Autorità marittima, è onere della Regione svolgere tutte le attività previste relative alla procedura di valutazione ambientale strategica, è stato introdotto nel testo lo specifico riferimento agli adempimenti in capo al soggetto proponente previsti dall'articolo 11, comma 1, e articolo 12, comma 1, del decreto legislativo n. 152 del 2006.

Infine, si è ritenuto opportuno chiarire che le comunicazioni contenute nel Piano di gestione degli impianti portuali approvato sono rese disponibili ai fini dell'aggiornamento del sistema GISIS e del sistema *SafeSeaNet*.

### **Articolo 3 (Modifiche al decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 197 - Titolo III - Conferimento dei rifiuti delle navi)**

L'articolo consta di quattro commi.

I **commi 1 e 2** modificano rispettivamente l'articolo 6 e l'articolo 7 del decreto legislativo n. 197 del 2021, relativamente agli adempimenti connessi alla notifica anticipata dei rifiuti, in quanto si è reso necessario chiarire che la competenza su tali attività è in capo all'Autorità marittima.

Il **comma 3** modifica il riparto delle competenze per quanto attiene alla definizione delle tariffe. In particolare, nei porti in cui non risulta competente l'Autorità di Sistema Portuale, la determinazione delle tariffe è assegnata 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. Inoltre, la disposizione modifica l'articolo 8 del decreto legislativo n. 197 del 2021, chiarendo le modalità di applicazione della tariffa per quelle 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.

Il **comma 4** modifica l'articolo 9 del decreto legislativo n. 197 del 2021 per chiarire che talune competenze sono in capo all'Autorità marittima, in luogo del generico riferimento all'Autorità competente, e per specificare che il porto cui si riferisce il comma 2 del medesimo articolo 9 è il porto di conferimento.

### **Articolo 4 (Modifiche al decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 197 - Titolo IV - Misure esecutive)**

L'articolo consta di cinque commi.

Il **comma 1** modifica l'articolo 10 del decreto legislativo n. 197 del 2021, al fine di precisare quali siano le risorse utilizzabili per assicurare la copertura finanziaria delle attività ispettive. Il chiarimento 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.

Il **comma 2** modifica l'articolo 11 del decreto legislativo n. 197 del 2021, al fine di chiarire che le ispezioni riguardano le navi che fanno scalo nei porti nazionali.

I **commi 3 e 4** modificano rispettivamente l'articolo 13 e l'articolo 14 del decreto legislativo n. 197 del 2021, al fine di chiarire il riparto delle competenze riguardanti le attività di comunicazione ivi previste.

Il **comma 5** modifica l'articolo 16 del decreto legislativo n. 197 del 2021, 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.

#### **Articolo 5 (Clausola di invarianza finanziaria)**

L'articolo reca la clausola di invarianza finanziaria.



**SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO RECANTE DISPOSIZIONI INTEGRATIVE E CORRETTIVE AL DECRETO LEGISLATIVO 8 NOVEMBRE 2021, N. 197, DI RECEPIMENTO DELLA DIRETTIVA (UE) 2019/883 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 17 APRILE 2019, 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**

**RELAZIONE TECNICO FINANZIARIA**

Premessa

L'intervento normativo, in applicazione dell'articolo 31, comma 5, della legge 24 dicembre 2012, n. 234, e nel rispetto dei principi e dei criteri direttivi fissati dalla legge 22 aprile 2021, n. 53 (Legge di delegazione europea 2019-2020), 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.

Al fine di favorire il raggiungimento dei più ampi obiettivi di tutela dell'ambiente, sono state, inoltre, proposte modifiche volte a consentire una più chiara definizione dell'ambito applicativo di alcune disposizioni, eliminando norme superflue ovvero specificando l'oggetto e il contenuto di altre, anche avendo riguardo alla *ratio* legislativa e alle concrete criticità applicative riscontrate.

**Art. 1 (Modifiche al decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 197 - Titolo I – Disposizioni Generali)**

L'articolo reca modifiche all'articolo 2, relativamente ad alcune definizioni quali i “*rifiuti delle navi*” e la “*sufficiente capacità di stoccaggio*”. Dispone, altresì, 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.

**Art. 2 (Modifiche al decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 197 - Titolo II – Impianti portuali di raccolta)**

La disposizione modifica:

- l'articolo 4, al fine di prevedere la possibilità per i gestori di sottoscrivere accordi per la gestione di particolari tipologie di rifiuti e garantire la conformità degli impianti portuali alle disposizioni in materia di sicurezza. Gli accordi eventualmente conclusi saranno attuati con le risorse disponibili a legislazione vigente;

- l'articolo 5, comma 1, al fine di precisare che i piani di gestione degli impianti portuali devono essere sottoposti alla procedura di VAS di cui agli articoli 11 e 12 del decreto legislativo n. 152 del 2006. Tale disposizione consente, pertanto, di correggere l'errato riferimento all'articolo 19 del decreto legislativo n. 152 del 2006, contenuto nel vigente decreto legislativo n. 197 del 2021. La disposizione è attuata con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente, in quanto trattasi di attività già attribuita alle Regioni;



- l'articolo 5, comma 5, al fine di introdurre un chiarimento relativo alle comunicazioni contenute nel Piano di gestione degli impianti portuali approvato, affinché le stesse siano rese disponibili per l'aggiornamento del sistema GISIS e del sistema *SafeSeaNet*. La disposizione 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.

### **Art. 3 (Modifiche al decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 197 - Titolo III - Conferimento dei rifiuti delle navi)**

La disposizione modifica:

- gli articoli 6 e 7, relativamente agli adempimenti connessi alla notifica anticipata dei rifiuti, in quanto si è reso necessario precisare che la competenza su tali attività è in capo all'Autorità marittima;

- 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;

- l'articolo 9, al fine di chiarire che la competenza spetta all'Autorità marittima, in luogo del generico riferimento all'Autorità competente.

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

### **Art. 4 (Modifiche al decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 197 - Titolo IV - Misure esecutive)**

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 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;

- l'articolo 11, al fine di chiarire che le ispezioni riguardano le navi che fanno scalo nei porti nazionali;

- gli articoli 13 e 14, al fine di chiarire il riparto delle competenze riguardanti le attività di comunicazione ivi previste;



- 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.

La norma, pertanto, non determina nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

**Art. 5 (Clausola di invarianza finanziaria)**

L'articolo reca la clausola di invarianza finanziaria, in forza della quale le amministrazioni interessate svolgono gli adempimenti previsti con le risorse disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.





*Ministero  
dell'Economia e delle Finanze*

DIPARTIMENTO DELLA RAGIONERIA GENERALE DELLO STATO

**VERIFICA DELLA RELAZIONE TECNICA**

La verifica della presente relazione tecnica, effettuata ai sensi e per gli effetti dell'art. 17, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196 ha avuto esito Positivo.

Il Ragioniere Generale dello Stato

Firmato digitalmente

*Biagio Mazzotta*

07420243



## ANALISI TECNICO NORMATIVA

(Direttiva del Presidente del Consiglio dei ministri 10 settembre 2008)

**Titolo:** Schema di decreto recante disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 197, di recepimento della direttiva (UE) 2019/883 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, 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.

**Amministrazione proponente:** Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica

**Indicazione del referente dell'Amministrazione proponente:** Direzione generale economia circolare

### PARTE I. ASPETTI TECNICO -NORMATIVI DI DIRITTO INTERNO

#### 1) Obiettivi e necessità dell'intervento normativo

L'intervento normativo, in applicazione dell'articolo 31, comma 5, della legge 24 dicembre 2012, n. 234, e nel rispetto dei principi e dei criteri direttivi fissati dalla legge di delegazione 22 aprile 2021, n. 53, contiene alcune modifiche al decreto legislativo n. 197/2021 volte a garantire una maggiore aderenza delle disposizioni normative alle competenze effettivamente assegnate ai soggetti coinvolti nelle attività afferenti alla gestione degli impianti portuali di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi, nonché apportare alcune correzioni dovute alla presenza di alcuni refusi.

Al fine di favorire il raggiungimento dei più ampi obiettivi di tutela dell'ambiente, sono state, inoltre, proposte modifiche volte a consentire una più chiara definizione dell'ambito applicativo di alcune disposizioni, eliminando norme superflue ovvero specificando l'oggetto e il contenuto di altre, anche avendo riguardo alla ratio legislativa e alle concrete criticità applicative riscontrate.

#### 2) Analisi del quadro normativo di riferimento

La direttiva (UE) 2019/883 Impianti Portuali, approvata nell'aprile 2019, che modifica la direttiva 2010/65/UE ed abroga la direttiva 2000/59/CE, si è resa necessaria a seguito degli esiti della valutazione effettuata nel quadro del programma di controllo dell'adeguatezza e dell'efficacia della regolamentazione (REFIT) che ha dimostrato una inesatta ed incompleta attuazione della precedente direttiva 2000/59/CE strettamente correlata alla Convenzione MARPOL.

Al riguardo, è emersa la necessità di armonizzare più compiutamente i concetti primari contenuti nella citata direttiva 2000/59/CE, tra i quali, in particolare, l'adeguatezza degli impianti, la notifica anticipata dei rifiuti, l'obbligo di conferimento e le esenzioni per le navi in servizio di linea, che in passato, erano stati diversamente e insufficientemente interpretati dagli Stati membri.

In tale ambito è stato adottato il decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 197, di recepimento della direttiva (UE) 2019/883, le cui disposizioni risultano fedeli all'obiettivo primario individuato nella protezione dell'ambiente marino dagli scarichi di rifiuti in mare, nei propri contenuti integrando, laddove possibile e non in contrasto, i principi della direttiva nel contesto nazionale già vigente.

#### 3) Incidenza delle norme proposte sulle leggi e i regolamenti vigenti

L'intervento correttivo incide sul decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 197, apportando modifiche agli articoli 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14 e 16.

**4) Analisi della compatibilità dell'intervento con i principi costituzionali**

Non risultano profili di incompatibilità dell'intervento con i principi costituzionali.

**5) Analisi della compatibilità dell'intervento con le competenze e le funzioni delle regioni ordinarie e a statuto speciale nonché degli enti locali**

Non si rilevano profili di incompatibilità con le competenze e le funzioni delle regioni ordinarie o a statuto speciale, né con quelle degli enti locali. La disciplina recata dal presente provvedimento attiene, infatti, alla materia ambientale che, ai sensi dell'articolo 117, comma 2, lettera s), della Costituzione, è riservata alla potestà legislativa esclusiva dello Stato e non incide, pertanto, sulle competenze delle regioni ordinarie ed a statuto speciale, nonché degli enti locali.

**6) Verifica della compatibilità con i principi di sussidiarietà, differenziazione e adeguatezza sanciti dall'articolo 18, primo comma, della Costituzione**

Non si rilevano profili di incompatibilità con i principi di sussidiarietà, di differenziazione e adeguatezza sanciti dall'articolo 118, primo comma, della Costituzione. Il provvedimento all'esame è coerente con i principi della delega legislativa.

**7) Verifica dell'assenza di rilegificazioni e della piena utilizzazione delle possibilità di delegificazione e degli strumenti di semplificazione normativa**

Nel caso di specie non esiste possibilità di delegificazione, né risulta possibile il ricorso a strumenti di semplificazione normativa.

**8) Verifica dell'esistenza di progetti di legge vertenti su materia analoga all'esame del Parlamento e relativo stato dell'iter**

Allo stato attuale, sulla materia non risultano all'esame del Parlamento progetti di legge.

**9) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero del conto della pendenza di giudizi di costituzionalità sul medesimo o analogo oggetto**

Non si rilevano profili giurisprudenziali incidenti sulla delega legislativa da attuare.

**PARTE II. CONTESTO NORMATIVO COMUNITARIO E INTERNAZIONALE**

**10) Analisi della compatibilità dell'intervento con l'ordinamento comunitario**

Il provvedimento in esame non presenta profili di incompatibilità con l'ordinamento europeo.



**11) Verifica dell'esistenza di procedure di infrazione da parte della Commissione europea sul medesimo o analogo oggetto**

Nelle materie oggetto del provvedimento in esame non risultano aperte procedure d'infrazione.

**12) Analisi della compatibilità dell'intervento con gli obblighi internazionali**

Il provvedimento proposto non presenta profili di incompatibilità con gli obblighi internazionali.

**13) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte di giustizia delle Comunità europee sul medesimo o analogo oggetto**

Allo stato attuale non risultano giudizi pendenti presso la Corte di giustizia delle Comunità europee relativamente sul medesimo o analogo oggetto.

**14) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte europea dei Diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto**

Non risultano indirizzi giurisprudenziali, né giudizi pendenti innanzi alla Corte europea dei diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.

**15) Eventuali indicazioni sulle linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo oggetto da parte di altri Stati membri dell'Unione Europea**

Molti Stati membri dell'Unione europea hanno già provveduto a notificare alla Commissione europea analoghe norme interne di attuazione della direttiva (UE) 2019/883.

**PARTE III. ELEMENTI DI QUALITÀ SISTEMATICA E REDAZIONALE DEL TESTO**

**1) Individuazione delle nuove definizioni normative introdotte dal testo, della loro necessità, della coerenza con quelle già in uso**

Sono state apportate modifiche alle definizioni di cui all'articolo 2 del decreto legislativo n. 197 del 2021, al fine di renderle coerenti con il testo normativo e al fine di garantire maggiore coerenza con la normativa nazionale del settore nautico, che di seguito si riportano:

- «rifiuti delle navi»: tutti i rifiuti, compresi i residui del carico, le acque di sentina, le acque reflue e i sedimenti prodotti durante le operazioni di servizio o durante le operazioni di carico, scarico e pulizia, e che rientrano nell'ambito di applicazione degli allegati I, II, IV, V e VI della convenzione MARPOL nonché i rifiuti accidentalmente pescati;

- «sufficiente capacità di stoccaggio»: lo spazio necessario a stoccare i rifiuti a bordo dal momento della partenza fino al successivo porto di scalo, compresi i rifiuti che saranno presumibilmente prodotti nel corso del viaggio, sulla base del metodo di calcolo previsto dal regolamento di esecuzione (UE) 2022/89 della Commissione del 21 gennaio 2022.

**2) Verifica della correttezza dei riferimenti normativi contenuti nel progetto, con particolare riguardo alle successive modificazioni ed integrazioni subite dai medesimi**

L'intervento regolatorio risulta coerente con tutti i riferimenti normativi, nazionali e unionali, intervenuti dalla data di adozione del decreto legislativo n. 197 del 2021.

**3) Ricorso alla tecnica della novella legislativa per introdurre modificazioni ed integrazioni a disposizioni vigenti**

Nel testo si fa ricorso alla tecnica della novella legislativa per introdurre modifiche al decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 197, in applicazione dell'articolo 31, comma 5, della legge 24 dicembre 2012, n. 234, e nel rispetto dei principi e dei criteri direttivi fissati dalla legge di delegazione 22 aprile 2021, n. 53.

**4) Individuazione di effetti abrogativi impliciti di disposizioni dell'atto normativo e loro traduzione in norme abrogative espresse nel testo normativo**

L'intervento regolatorio non contiene norme abrogative.

**5) Individuazione di disposizioni dell'atto normativo aventi effetto retroattivo o di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica o derogatorie rispetto alla normativa vigente**

Le norme del provvedimento non prevedono effetti retroattivi né producono effetti di interpretazione autentica o introducono norme derogatorie rispetto alla normativa vigente.

**6) Verifica della presenza di deleghe aperte sul medesimo oggetto, anche a carattere integrativo o correttivo**

Non risultano deleghe aperte nelle materie sul medesimo oggetto, anche a carattere integrativo o correttivo.

**7) Indicazione degli eventuali atti successivi attuativi; verifica della congruenza dei termini previsti per la loro adozione**

Il provvedimento non contiene atti successivi attuativi.

**8) Verifica della piena utilizzazione e dell'aggiornamento di dati e di riferimenti statistici attinenti alla materia oggetto del provvedimento, ovvero indicazione della necessità di commissionare all'Istituto nazionale di statistica apposite elaborazioni statistiche con correlata indicazione nella relazione economico-finanziaria della sostenibilità dei relativi costi**

Non è stato necessario utilizzare dati e riferimenti statistici attinenti alla materia oggetto del provvedimento.

## ANALISI DI IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE (A.I.R.)

**Titolo:** Schema di decreto legislativo recante disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 197, di attuazione della direttiva (UE) 2019/883 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, 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.

**Amministrazione proponente:** Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica

**Referente dell'amministrazione competente:** Direzione Generale economia circolare

### SINTESI DELL'AIR E PRINCIPALI CONCLUSIONI

L'intervento normativo, in applicazione dell'articolo 31, comma 5, della legge 24 dicembre 2012, n. 234, e nel rispetto dei principi e dei criteri direttivi fissati dalla legge 22 aprile 2021, n. 53 (legge di delegazione europea 2019-2020), contiene alcune modifiche al decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 197, con il quale è stata data attuazione alla direttiva (UE) 2019/883 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, 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.

Le modifiche sono volte a garantire una maggiore aderenza delle disposizioni normative alle competenze effettivamente assegnate ai soggetti coinvolti nelle attività afferenti alla gestione dei rifiuti delle navi e degli impianti portuali di raccolta, nonché apportare alcune correzioni dovute alla presenza di alcuni refusi.

Al fine di favorire il raggiungimento dei più ampi obiettivi di tutela dell'ambiente, sono state, inoltre, proposte modifiche volte a consentire una più chiara definizione dell'ambito applicativo di alcune disposizioni, eliminando norme superflue ovvero specificando l'oggetto e il contenuto di altre, anche avendo riguardo alla *ratio* legislativa e alle concrete criticità applicative riscontrate.

In tale contesto, il decreto legislativo predisposto dal Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica consta di cinque articoli.

### CONTESTO E PROBLEMI DA AFFRONTARE

La direttiva (UE) 2019/883 Impianti Portuali, approvata nell'aprile 2019, che modifica la direttiva 2010/65/UE ed abroga la direttiva 2000/59/CE, si è resa necessaria a seguito degli esiti della valutazione effettuata nel quadro del programma di controllo dell'adeguatezza e dell'efficacia della regolamentazione (REFIT) che ha dimostrato una inesatta ed incompleta attuazione della precedente direttiva 2000/59/CE strettamente correlata alla Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi, Convenzione MARPOL.

Al riguardo, è emersa la necessità di armonizzare più compiutamente i concetti primari contenuti nella citata direttiva 2000/59/CE, tra i quali, in particolare, l'adeguatezza degli impianti, la notifica anticipata dei rifiuti, l'obbligo di conferimento e le esenzioni per le navi in servizio di linea, che in passato erano stati diversamente e insufficientemente interpretati dagli Stati membri.

In tale ambito è stato adottato il decreto legislativo n. 197 del 2021 le cui disposizioni risultano fedeli all'obiettivo primario individuato nella protezione dell'ambiente marino dagli scarichi di rifiuti in mare, nei propri contenuti integrando, laddove possibile e non in contrasto, i principi della direttiva nel contesto nazionale già vigente.



Alcune delle disposizioni contenute nel decreto legislativo di recepimento, nel corso della loro applicazione operativa, hanno fatto emergere qualche criticità, soprattutto con riferimento all'attribuzione delle competenze tra le Autorità di sistema portuale, le Autorità marittime, gli enti locali e le Regioni.

Al fine di mantenere la coerenza delle disposizioni correttive e integrative con gli indirizzi contenuti nella direttiva (UE) 2019/883, è necessario garantire attraverso il provvedimento in esame un equilibrio tra le attività svolte dalle Autorità competenti nei porti, per come attribuite nella prassi operativa, e quelle attribuite dalle norme di derivazione europea e introdotte nell'ordinamento nazionale, anche in ambiti molto settoriali quale quelli della navigazione commerciale e da diporto. Le criticità segnalate formalmente dai soggetti interessati hanno comportato l'avvio di un'apposita istruttoria finalizzata alla integrazione e correzione del provvedimento adottato nel 2021, prevedendo una iniziale proposta di revisione della norma con specifico riferimento, come si è detto, alla corretta attribuzione delle competenze in ambito portuale, in considerazione delle capacità tecniche e logistiche degli operatori coinvolti, anche al fine di garantire la massima efficienza nello svolgimento delle loro funzioni.

## **2. OBIETTIVI DELL'INTERVENTO**

Dalla data di entrata in vigore del decreto legislativo n. 197 del 2021 si è avuto modo di rilevare alcune difficoltà operative dovute essenzialmente al riparto delle competenze tra le Autorità di Sistema Portuale e le Autorità marittime. Con il provvedimento in esame, quindi, si è provveduto a fornire una soluzione a tale circostanza, modificando anche alcune disposizioni per un migliore allineamento con gli obiettivi della direttiva e correggere, laddove presenti, alcuni errori materiali.

Per quanto concerne il primo punto, avendo riguardo alla ratio legislativa e alle concrete criticità applicative riscontrate, legate essenzialmente al riparto delle competenze tra le Autorità di Sistema Portuale e le Autorità marittime, lo schema proposto tende a garantire una maggiore aderenza delle disposizioni normative alle competenze effettivamente assegnate ai soggetti coinvolti nelle attività afferenti alla gestione degli impianti portuali di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi, eliminando norme superflue ovvero specificando l'oggetto e il contenuto di altre.

Sul medesimo punto, nei porti in cui non risulta competente l'Autorità di Sistema Portuale bensì l'Autorità marittima, il provvedimento in esame ha lo scopo di attribuire all'ente locale la competenza per la determinazione delle tariffe applicabili. Quest'ultimo risulta infatti maggiormente strutturato, sulla specifica tematica, rispetto agli uffici minori dell'Autorità marittima, in alcune particolari realtà territoriali, le cui peculiari caratteristiche organizzative sono volte ad assolvere funzioni di controllo territoriale, soccorso e polizia, piuttosto che incombenze amministrative.

Infine, è opportuno segnalare che, su esplicita richiesta del Ministero dell'interno, è necessario introdurre un'apposita disposizione volta ad abrogare l'onere previsto per il citato Ministero di emanare un decreto per stabilire che le navi delle Forze di polizia ad ordinamento civile, escluse dall'ambito di applicazione del decreto legislativo n. 197 del 2021, adottino le misure necessarie per il conferimento dei rifiuti. La proposta di modifica si rende necessaria alla luce dall'esiguo numero di imbarcazioni in dotazione alle Forze di polizia, nonché alle ridotte dimensioni delle stesse.

Con riferimento all'onere del Ministero della difesa di aggiornare con proprio decreto le misure necessarie ad assicurare che le navi militari, da guerra ed ausiliarie, escluse dall'ambito di applicazione, si conformino alla disciplina in materia di conferimento dei rifiuti, appare opportuno che tali misure riguardino esclusivamente le unità navali aventi dislocamento a pieno carico superiore alle 660 tonnellate, al fine di sottrarre le unità navali minori (che effettuano tragitti di breve durata con una ridotta produzione di rifiuti) da aggravii amministrativi nei confronti dei

Comandi delle unità, come l'obbligo di notifica di conferimento dei rifiuti. Tale modifica è stata esplicitamente richiesta dal Ministero della difesa e dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

### **3. OPZIONI DI INTERVENTO E VALUTAZIONE PRELIMINARE**

L'opzione di non intervento non è stata presa in considerazione, in quanto l'intervento regolatorio, come sopra rappresentato, è necessario per assicurare coerenza e coordinamento delle disposizioni, atteso che le criticità emerse derivano, per lo più, dal riparto delle competenze tra le Autorità di Sistema Portuale e le Autorità marittime. In aggiunta, l'intervento regolatorio si rende opportuno per quelle realtà territoriali in cui la gestione dei porti è affidata all'Autorità marittima che per le peculiari caratteristiche organizzative non è nelle condizioni di poter assicurare lo svolgimento di alcuni adempimenti, propri di una struttura amministrativa di ente locale.

Nello specifico, in tali contesti caratterizzati dall'assenza dell'Autorità di Sistema Portuale, la competenza per la determinazione delle tariffe applicabili nei porti per il conferimento dei rifiuti delle navi, è da attribuire all'ente locale.

In aggiunta, alla luce delle esperienze di raccolta differenziata dei rifiuti prodotti a bordo, effettuate in via sperimentale mediante accordi tra gli armatori e i sistemi collettivi e autonomi di cui al Titolo II e al Titolo III della Parte quarta del decreto legislativo 3 aprile 2006, n.152, si ritiene utile fornire la possibilità di sottoscrivere appositi accordi tra i citati soggetti, includendovi, anche i gestori degli impianti portuali al fine di assicurare il corretto conferimento dei rifiuti raccolti a bordo presso il porto di destinazione. Tale intervento consente di creare un contesto normativo volto all'attuazione dei principi più generali dell'economia circolare, puntando verso forme di gestione dei rifiuti virtuose e rispondenti alle priorità di cui all'articolo 179 del decreto legislativo n. 152 del 2006, articolo recante i criteri di priorità nella gestione dei rifiuti.

L'obiettivo dell'intervento non può essere pertanto assicurato con modalità o strumenti diversi.

### **4. COMPARAZIONE DELLE OPZIONI E MOTIVAZIONE DELL'OPZIONE PREFERITA**

#### **4.1 Impatti economici, sociali ed ambientali per categoria di destinatari**

L'intervento normativo, che si propone di garantire l'armonizzazione e l'uniformità delle disposizioni, consente di raggiungere l'obiettivo primario della direttiva volto alla corretta gestione dei rifiuti delle navi conferiti agli impianti portuali, mantenendo l'assetto in uso ai soggetti destinatari e correlato alle specifiche capacità logistiche e organizzativo di ciascuno di essi.

Le disposizioni in esso contenute, infatti, tendono a migliorare e chiarire le competenze, per garantire dal punto di vista ambientale ed economico la migliore gestione degli impianti portuali, ottimizzando l'utilizzo delle risorse umane e strumentali in possesso delle Autorità di sistema portuale e delle Autorità marittime anche in riferimento alle specifiche peculiarità che caratterizzano le stesse.

Dal punto di vista generale, infatti, la distribuzione delle competenze attraverso l'analisi delle risorse disponibili e sulla base dell'esperienza che i vari enti possiedono, permette di raggiungere il miglior risultato generico, in attuazione dei principi di efficacia, efficienza ed economicità.

Tale miglioramento consentirà a tutti gli utenti/operatori dei porti e le categorie professionali del settore navale e della pesca, di beneficiare al meglio di una rete adeguata di impianti portuali di raccolta dei rifiuti che assicureranno un'efficace azione di recupero e riciclaggio degli stessi, garantendo al contempo la transizione verso l'economia circolare.

Il risultato che si prospetta ha riflessi rilevanti sul servizio offerto dall'impianto portuale ai fruitori del porto, navi ad uso sia commerciale che diportistico, che potranno scegliere lungo il loro tragitto

il porto che offre il servizio maggiormente rispondente alle proprie esigenze, anche dal punto di vista economico. In merito a quest'ultimo aspetto, la facoltà di determinare la tariffa nel piano di gestione dei rifiuti in ambito portuale, consente all'Autorità competente di trovare il giusto equilibrio tra il costo dei servizi offerti e la tariffa da applicare al soggetto fruitore.

Nel merito, anche al fine di rispondere alle esigenze maturate in vigore delle norme di cui si propone la modifica, l'attribuzione della competenza nella determinazione della tariffa agli enti locali in luogo delle Autorità marittime, consente di raggiungere lo scopo descritto, in quanto gli enti locali possiedono maggior esperienza e capacità tecnica in virtù delle competenze che il d.lgs. 152 del 2006 affida loro.

## 4.2. Impatti specifici

Premesso che il testo normativo in oggetto corregge e integra il decreto legislativo n. 197 del 2021, che già contiene tutte le disposizioni atte a garantire l'adeguatezza degli impianti, la notifica anticipata dei rifiuti, l'obbligo di conferimento e le esenzioni per le navi in servizio di linea, si ipotizza che l'emanazione del presente provvedimento è riferibile esclusivamente alla chiarezza nel riparto delle competenze.

Le disposizioni della presente proposta hanno impatto diretto su un totale di 362 porti distribuiti sull'intero territorio nazionale per come riferito dal competente Reparto Ambientale Marino (RAM) del Corpo delle Capitanerie di porto presso il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica (MASE).

Con riferimento alla determinazione della tariffa si specifica quanto segue:

- nei 62 porti ricadenti sotto la giurisdizione delle Autorità di Sistema Portuale la competenza alla determinazione delle tariffe ricade in capo alle stesse.
- nei 300 porti in cui non è presente l'Autorità di Sistema Portuale - i cosiddetti porti minori, diffusamente distribuiti lungo i circa 8.000 Km di costa - è competente l'Autorità marittima.

Per quest'ultima fattispecie, la disciplina attualmente vigente, prevede che il Comune, nel cui territorio ricade il porto, curi le procedure relative all'affidamento del servizio di gestione dei rifiuti, d'intesa con l'Autorità marittima per i fini di interesse di quest'ultima.

L'attribuzione della competenza all'ente locale per la determinazione delle tariffe, unicamente in caso di assenza di un'Autorità di Sistema Portuale, è quindi riconducibile alla specifica capacità tecnico-organizzativa dello stesso che non si rinviene nella struttura delle Autorità marittime.

Ne consegue che l'ente locale investito di questa nuova attribuzione utilizzerà le proprie risorse umane e strumentali, senza un aggravio di costi in quanto l'attività da svolgere, riferibile alla redazione di un piano economico finanziario del servizio di gestione dei rifiuti in ambito portuale, è la medesima che l'ente locale è tenuto ad effettuare per la definizione delle caratteristiche e costi del servizio di gestione dei rifiuti urbani per il territorio comunale, indipendentemente dalla sua dimensione.

Con riferimento alla proposta di fornire la possibilità di sottoscrivere appositi accordi tra gli armatori, i sistemi collettivi o individuali e i gestori degli impianti portuali si ritiene che la stessa possa assicurare il corretto conferimento dei rifiuti raccolti a bordo delle navi presso il porto di destinazione. Si specifica altresì che tali accordi consentirebbero che i rifiuti raccolti separatamente a bordo delle navi vengano "restituiti" ai sistemi di responsabilità estesa del produttore (collettivi e individuali) che hanno l'obbligo ai sensi degli articoli 178-bis e 178-ter di occuparsi della gestione del fine vita dei prodotti immessi sul mercato, e inoltre una migliore qualità del recupero dei materiali costituenti il prodotto da cui origina il rifiuto.

In ordine poi all'intervento normativo relativa alla disciplina delle procedure di valutazione dei piani e programmi di cui agli articoli 11 e 12 del decreto legislativo n. 152 del 2006, in luogo di

quella dell'articolo 19 del medesimo decreto, erroneamente indicato nella versione attualmente in vigore, si rappresenta che gli adempimenti in capo all'autorità procedente sono equivalenti in termini di impatti economici e non prefigurano aggravamento nelle tempistiche. La modifica è dovuta in quanto la procedura di cui all'articolo 19 è idonea esclusivamente alla valutazione di impatto di progetti specifici e non del piano di gestione dei rifiuti di un porto che invece rientra nella più ampia nozione di atto pianificatorio.

Con riferimento alla proposta abrogativa del comma 4 dell'articolo 3 del decreto legislativo n. 197 del 2021, si è eliminato l'onere a carico del Ministero dell'interno di adottare un apposito provvedimento per le navi in dotazione delle Forze di polizia, escluse dall'ambito di applicazione del citato decreto legislativo.

#### **A. Effetti sulle piccole e medie imprese**

Si attendono, dal presente intervento, miglioramenti sulle attività relative alla gestione dei rifiuti in ambito portuale in considerazione dei chiarimenti sul riparto di competenze e della correzione degli errori materiali tali da consentire l'adozione dei piani di gestione e i conseguenti provvedimenti per l'affidamento della gestione degli impianti relativi.

Non si rilevano specifici effetti sulle piccole e medie imprese.

#### **B. Effetti sulla concorrenza**

Dall'emanazione del presente provvedimento potranno derivare positivi effetti sulla concorrenza, in relazione alle tipologie di servizi offerti dagli impianti portuali di raccolta di rifiuti che sapranno meglio rispondere alle esigenze delle navi che utilizzano abitualmente il porto senza causare loro ingiustificati ritardi e correlati alle tariffe praticate.

La possibilità fornita alle Autorità competenti, attraverso l'adozione di un proprio piano di gestione dei rifiuti in ambito portuale, consente alle stesse di individuare quali siano i migliori servizi da offrire al fruitore del porto attribuendo agli stessi adeguate tariffe. Tale intervento fornisce un utile strumento alle Autorità per garantire la libera concorrenza tra i porti e agli utenti in ordine alla libera scelta su tariffe differenti per il medesimo servizio.

#### **C. Oneri informativi**

L'intervento regolatorio non prevede l'introduzione di nuovi oneri informativi.

#### **D. Rispetto dei livelli minimi di regolazione europea**

I livelli minimi di regolazione previsti dalla nuova direttiva sono rispettati.

#### **4.3 Motivazione dell'opzione preferita**

L'intervento correttivo proposto recepisce, in un unico testo, tutte le modifiche e le integrazioni al decreto legislativo n. 197 del 2021 che si rendono necessarie alla luce di alcune difficoltà riscontrate nella concreta attuazione delle disposizioni normative in esso contenute.

### **5. MODALITA' DI ATTUAZIONE E MONITORAGGIO**

#### **5.1. Attuazione**

I soggetti responsabili dell'attuazione dell'intervento sono: il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, per gli aspetti di carattere normativo insieme ai Ministeri concertanti, le Autorità competenti (Autorità di Sistema Portuale, Autorità marittima), i Comuni e le Regioni, i gestori degli impianti portuali, i soggetti pubblici e privati del comparto navale, coinvolti nella gestione dei rifiuti a qualsiasi titolo, e le Autorità nazionali che li vigilano.

## 5.2 Monitoraggio

Nella fase di monitoraggio, i principali aspetti a cui prestare attenzione riguardano l'applicazione delle disposizioni soprattutto in ambito di attività ispettive e di comunicazione alla Commissione attraverso i sistemi GISIS e *SafeSeaNet*.

Il monitoraggio è affidato al Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica.

## 6. CONSULTAZIONI SVOLTE NEL CORSO DELL'AIR

Tutte le consultazioni sono state effettuate nella fase di redazione delle disposizioni integrative e correttive del decreto legislativo 8 novembre 2021 n. 197.

Alla consultazione hanno partecipato tutti gli *stakeholders* del settore per la valutazione delle misure e l'elaborazione delle proposte contenute nell'intervento regolatorio. Tra gli *stakeholders* consultati figurano le associazioni di categoria e tutti gli operatori di settori sulle diverse aree di competenza (ASSOPORTI, ANSEP UNITAM, ASSARMATORI, ASSOCOSTIERI, CONFITARMA, FEDERAGENTI, FEDERPESCA, AMA, ANAPIPESCA, ANCALEGA, API, CASARTIGIANI, UELOOP, CLAAI, CONFAGRICOLTURA, CONFAPI, CONFARTIGIANATO, CONFCOMMERCIO, CONFESERCENTI, CONF SERVIZI, CONFINDUSTRIA, COLDIRETTI, LEGA DELLE COOPERATIVE, CNA, CISAMBIENTE, UNICIRCULAR, UTILITALIA, ASSOAMBIENTE, ALLEANZACOOPERATIVE, UNIONCAMERE, AGCIAGRITAL, LEGAPESCA, OSSERVATORIO PESCA, UCI, UCINA, ASSOITTICA, FEDEROP.). Sono state altresì coinvolte le Associazioni ambientaliste, ISPRA, le Regioni attraverso CINSEDO, i Comuni attraverso ANCI, le province (UPI), il Corpo delle Capitanerie e i Ministeri interessati (Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale, Ministero della giustizia, Ministero dell'economia e delle finanze, Ministero delle imprese e del made in Italy, Ministero dell'interno, Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Ministero dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste).

Dopo una prima analisi delle osservazioni ricevute, effettuata dal MASE, le stesse sono state analizzate insieme al Reparto Ambientale Marino (RAM) presso il Ministero medesimo.

Alla luce delle difficoltà riscontrate in merito all'accoglimento di alcune proposte di modifica avanzate dal Reparto Ambientale Marino è emersa la necessità di un nuovo confronto anche con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il II° Reparto del Corpo delle Capitanerie di Porto nonché della Direzione generale patrimonio naturalistico e mare del MASE, che si è tenuto in data 16 giugno 2023.

Nel corso dell'incontro si è convenuto sulla necessità di inserimento nei visti di alcuni regolamenti europei di esecuzione recanti modalità di applicazione della direttiva (UE) 2019/883, ad esempio il metodo da utilizzare per il calcolo della sufficiente capacità di stoccaggio dedicata, gli elementi dettagliati del meccanismo unionale di selezione delle navi da ispezionare basato sul rischio, la definizione di criteri per determinare che una nave produca minori quantità di rifiuti e li gestisca in modo ambientalmente sostenibile e compatibile in conformità alla direttiva (UE) 2019/883.

Per gli impianti portuali di raccolta, il MASE ha proposto l'inserimento della possibilità, per i gestori degli impianti, di sottoscrivere accordi con gli armatori e i sistemi collettivi e autonomi per favorire la raccolta e il riciclaggio di particolari tipologie di rifiuti. La richiesta per la quale i Comuni potessero istituire presso l'impianto portuale di raccolta, d'intesa con l'Autorità competente, un Centro di raccolta per il conferimento dei rifiuti accidentalmente pescati al fine di

avviare i rifiuti al corretto recupero o smaltimento è stata valutata non accoglibile dal Ministero, in quanto la raccolta dei rifiuti accidentalmente pescati è già garantita dagli impianti portuali di raccolta e dagli eventuali servizi garantiti dalla gestione comunale.

Per l'approvazione dei piani di raccolta e gestione dei rifiuti, è stato previsto l'inserimento del rinvio alle procedure di VAS agli articoli 11 e 12 del decreto legislativo 152 del 2006, per correggere un refuso presente nella norma vigente. È stata, altresì, accolta la proposta del RAM di modificare ulteriormente l'articolo al fine di meglio chiarire l'attribuzione delle competenze ed evitare possibili ambiguità nell'attuazione delle disposizioni normative.

È stata accolta, inoltre, con riformulazione, la richiesta pervenuta del RAM per cui le Autorità competenti devono comunicare le informazioni relative al Piano, in particolare la disponibilità degli impianti portuali di raccolta, non solo agli operatori delle navi ma anche al MASE, che cura il popolamento del relativo archivio GISIS. Tali informazioni saranno caricate anche sul sistema *SafeSeaNet*, come previsto dalla direttiva, a cura dell'Autorità marittima.

Alcune osservazioni non sono state ritenute accoglibili per mantenere la corretta ripartizione delle competenze, altre poiché già comprese nella norma vigente, come ad esempio l'inserimento nel piano delle modalità di gestione dei rifiuti accidentalmente pescati, che possono già essere comprese nelle attuali previsioni di cui all'allegato I, lettera f) <sup>a</sup>Disposizioni per i piani di raccolta e di gestione dei rifiuti nei porti<sup>o</sup>.

Per la notifica anticipata dei rifiuti e il conferimento sono state accolte le osservazioni riguardanti l'attribuzione delle competenze tra Autorità competente e Autorità marittima, richieste da Associazioni di categoria e RAM. È stata accettata, quindi, la modifica in base alla quale la notifica anticipata dei rifiuti sia trasmessa all'Autorità marittima che tra l'altro rappresenta l'Autorità preposta ai controlli e alle ispezioni. Per il conferimento dei rifiuti, viene poi attribuita all'Autorità marittima la competenza di chiedere alla nave di conferire, prima della partenza, tutti i propri rifiuti, nel caso in cui gli stessi non possano essere conferiti adeguatamente in successivi impianti portuali.

Per il sistema di recupero dei costi (articolo 8) è stata accolta la proposta del RAM di modificare le attribuzioni di competenza, assegnando la determinazione delle tariffe 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 nei porti in cui non risulta competente l'Autorità di sistema portuale.

È stato poi riformulato l'articolo 8, comma 8, in riferimento alle navi che fanno scali frequenti e regolari al fine di chiarire la previsione di meccanismi di <sup>a</sup>ripartizione<sup>o</sup> per coprire i costi amministrativi e dei servizi del porto, indipendentemente dal conferimento.

Per le esenzioni, è stata accolta l'osservazione per cui l'Autorità deputata a rilasciare il certificato di esenzione è l'Autorità marittima, che assicura anche il monitoraggio e la corretta applicazione degli accordi in essere relativi alle navi soggette a esenzioni che fanno scalo nei loro porti.

Per quanto riguarda le ispezioni, viene modificato l'articolo 10 del decreto legislativo n. 197 del 2021, al fine di precisare quali siano le risorse utilizzabili per assicurare la copertura finanziaria delle attività ispettive. Il chiarimento 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 <sup>a</sup>fermo<sup>o</sup>. 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.

Per il flusso delle comunicazioni e lo scambio di informazioni è stata accolta l'osservazione del RAM di individuare quale Autorità competente l'Autorità marittima. Relativamente alla trasmissione alla Commissione europea delle segnalazioni di inadeguatezze degli impianti di raccolta è stata accolta la proposta di assegnare tale competenza non al MIT ma al MASE dato il ruolo di *National Focal Point* del GISIS alla Direzione generale patrimonio naturalistico e mare (PNM) del MASE.

Infine, su esplicita richiesta del Ministero dell'interno, è stata introdotta un'apposita disposizione volta ad abrogare l'onere, previsto dall'art. 3, comma 4, del d.lgs. n. 197/2021 per il citato Ministero, di emanazione di un apposito decreto per stabilire le misure necessarie ad assicurare che le navi delle Forze di polizia ad ordinamento civile si conformino alla disciplina del decreto n. 197/2021.

A seguito di esplicita richiesta da parte del Ministero della Difesa e del Ministero dei trasporti, sono state proposte le modifiche all'articolo 3, comma 3, del d.lgs. n. 197/2021, relativamente all'onere del Ministero della Difesa di aggiornare con proprio decreto le misure necessarie ad assicurare che le navi militari, da guerra ed ausiliarie escluse dall'ambito di applicazione si conformino alla disciplina in materia di conferimento dei rifiuti.

## **7. PERCORSO DI VALUTAZIONE**

L'intervento in esame è stato valutato dai competenti uffici del MASE quale Ministero proponente: la Direzione generale economia circolare (EC), la Direzione Generale patrimonio naturalistico e mare (PNM), il Reparto Ambientale Marino (RAM) presso il MASE stesso oltre che dall'Ufficio legislativo.