

Art. 9.

Misure in materia di copertura degli obblighi assicurativi contro le malattie e gli infortuni in favore dei soggetti impegnati in lavori di pubblica utilità

1. All'articolo 1, comma 312, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, dopo le parole: «dell'articolo 168-bis del codice penale» sono inserite le seguenti: «nonché in favore dei soggetti impegnati in lavori di pubblica utilità ai sensi dell'articolo 56-bis della legge 24 novembre 1981, n. 689».

2. Agli oneri derivanti dal comma 1 pari a euro 43.650 per l'anno 2024 e a euro 523.800 annui a decorrere dall'anno 2025, si provvede a valere sulle risorse disponibili a legislazione vigente sul Fondo di cui all'articolo 1, comma 312, della legge 28 dicembre 2015, n. 208.

Art. 10.

Clausola d'invarianza finanziaria

1. Dall'attuazione del presente decreto, fatto salvo quanto previsto dagli articoli 5, 6 e 9, non devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. Le amministrazioni interessate provvedono ai relativi adempimenti nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Art. 11.

Entrata in vigore

1. Il presente decreto entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana e sarà presentato alle Camere per la conversione in legge.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 29 novembre 2024

MATTARELLA

MELONI, *Presidente del Consiglio dei ministri*

NORDIO, *Ministro della giustizia*

GIORGETTI, *Ministro dell'economia e delle finanze*

Visto, il Guardasigilli: NORDIO

24G00203

DECRETO LEGISLATIVO 31 ottobre 2024, n. 179.

Attuazione della direttiva (UE) 2023/946 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 maggio 2023, che modifica la direttiva 2003/25/CE per quanto riguarda l'inclusione di requisiti di stabilità migliorati e l'allineamento di tale direttiva ai requisiti di stabilità definiti dall'Organizzazione marittima internazionale.

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 76, 87, quinto comma, e 117 della Costituzione;

Vista la legge 23 agosto 1988, n. 400, recante «Disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei ministri» e, in particolare, l'articolo 14;

Vista la legge 24 dicembre 2012, n. 234, recante «Norme generali sulla partecipazione dell'Italia alla formazione e all'attuazione della normativa e delle politiche dell'Unione europea»;

Vista la legge 21 febbraio 2024, n. 15, recante «Delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea – Legge di delegazione europea 2022-2023» e, in particolare, l'articolo 1 e l'allegato A, n. 6);

Vista la direttiva (UE) 2023/946 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 maggio 2023, che modifica la direttiva 2003/25/CE per quanto riguarda l'inclusione di requisiti di stabilità migliorati e l'allineamento di tale direttiva ai requisiti di stabilità definiti dall'Organizzazione marittima internazionale;

Visto il regolamento (CE) n. 391/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativo alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi;

Vista la direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 maggio 2009, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri;

Vista la 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;

Visto il regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, recante «Codice della navigazione»;

Visto il decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 22 gennaio 1947, n. 340, recante «Riordinamento del Registro Italiano Navale»;

Vista la legge 5 giugno 1962, n. 616, recante norme in materia di «Sicurezza della navigazione e della vita umana in mare»;

Vista la legge 23 maggio 1980, n. 313, recante «Adesione alla convenzione internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare, con allegato, aperta alla firma a Londra il 1° novembre 1974, e sua esecuzione»;



Visto il decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, recante «Conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle regioni ed agli enti locali, in attuazione del capo I della legge 15 marzo 1997, n. 59»;

Visto il decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45, recante «Attuazione della direttiva 2009/45/CE relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri»;

Visto il decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65, recante «Attuazione della direttiva 2003/25/CE relativa ai requisiti specifici di stabilità per le navi ro-ro da passeggeri»;

Visto il decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53, recante «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»;

Visto il decreto legislativo 14 giugno 2011, n. 104, recante «Attuazione della direttiva 2009/15/CE relativa alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime»;

Visto il decreto legislativo 22 aprile 2020, n. 37, recante «Attuazione della 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 e che modifica la direttiva 2009/16/CE e abroga la direttiva 1999/35/CE del Consiglio»;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, recante «Approvazione del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione marittima»;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, recante «Approvazione del regolamento per la sicurezza della navigazione e della vita umana in mare»;

Vista la preliminare deliberazione del Consiglio dei ministri, adottata nella riunione del 22 luglio 2024;

Acquisito il parere della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, nella seduta del 12 settembre 2024;

Acquisiti i pareri delle competenti Commissioni della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica;

Vista la deliberazione del Consiglio dei ministri, adottata nella riunione del 29 ottobre 2024;

Sulla proposta del Ministro per gli affari europei, il Sud, le politiche di coesione e il PNRR e del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri degli affari esteri e della cooperazione internazionale, della giustizia, dell'economia e delle finanze e delle imprese e del made in Italy;

E M A N A

il seguente decreto legislativo:

Art. 1.

*Modifiche all'articolo 1
del decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65*

1. All'articolo 1, comma 1, del decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) dopo la lettera f), sono inserite le seguenti:

«f-bis) SOLAS 90: la convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare del 1974, così come modificata in ultimo dalla risoluzione MSC.117 (74);

f-ter) SOLAS 2009: la convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare del 1974, così come modificata in ultimo dalla risoluzione MSC.216 (82);

f-quater) SOLAS 2020: la convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare del 1974, così come modificata in ultimo dalla risoluzione MSC.421 (98);»;

b) la lettera g) è sostituita dalla seguente:

«g) organismo riconosciuto: l'organismo riconosciuto conformemente al regolamento (CE) n. 391/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009; per le navi da passeggeri nazionali, si intende l'ente tecnico di cui all'articolo 1, comma 1, lettera bb-sexies), del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45);»;

c) la lettera i) è sostituita dalla seguente:

«i) nave ro/ro da passeggeri nuova: una nave ro/ro da passeggeri che non sia una nave ro/ro da passeggeri esistente;»;

d) la lettera l) è sostituita dalla seguente:

«l) nave ro/ro da passeggeri esistente: una nave ro/ro da passeggeri la cui chiglia sia stata impostata o che si trovi a un equivalente stadio di costruzione prima del 5 dicembre 2024; per equivalente stadio di costruzione si intende lo stadio in cui:

1) ha avuto inizio la costruzione di una nave specifica ben identificabile;

2) l'assemblaggio di quella determinata nave comprende almeno 50 tonnellate o l'uno per cento della massa stimata del materiale strutturale, assumendo il minore di questi due valori;»;

e) dopo la lettera m), è inserita la seguente:

«m-bis) requisiti specifici di stabilità: i requisiti di stabilità di cui all'articolo 5;»;

f) la lettera n) è sostituita dalla seguente:

«n) servizio di linea: una serie di collegamenti marittimi effettuati da navi ro-ro da passeggeri attraverso i quali si realizza un servizio tra gli stessi due o più porti, oppure una serie di viaggi da e verso lo stesso porto senza



scali intermedi in base a un orario pubblicato oppure con collegamenti tanto regolari o frequenti da costituire una serie sistematica evidente;»;

g) la lettera o) è sostituita dalla seguente:

«o) società: l'armatore della nave ro/ro da passeggeri o qualsiasi altra persona fisica o giuridica, quali il gestore o il noleggiatore a scafo nudo, che hanno assunto dall'armatore la responsabilità dell'esercizio della nave;»;

h) alla lettera p), le parole: «Stato ospite» sono sostituite dalle seguenti: «Stato di approdo».

Art. 2.

Modifiche all'articolo 2 del decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65

1. All'articolo 2 del decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65, il comma 2 è sostituito dal seguente: «2. Prima di adibire una nave a servizi di linea in viaggi internazionali da o verso porti dello Stato, l'autorità marittima accerta la conformità ai requisiti del presente decreto:

a) durante le ispezioni di cui all'articolo 19 del decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53, per le navi ro/ro da passeggeri battenti bandiera diversa da quella italiana;

b) durante le ispezioni di cui all'articolo 3 del decreto legislativo 22 aprile 2020, n. 37, per le navi ro/ro da passeggeri battenti bandiera italiana.».

Art. 3.

Modifiche all'articolo 3 del decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65

1. All'articolo 3, comma 1, del decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65, dopo le parole: «di cui all'allegato I,» sono inserite le seguenti: «sezione A,».

Art. 4.

Modifiche all'articolo 5 del decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65

1. L'articolo 5 del decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65, è sostituito dal seguente:

«Art. 5. - Requisiti specifici di stabilità - 1. Fatta salva l'applicazione del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45, le navi ro/ro da passeggeri nuove autorizzate a trasportare oltre 1350 persone a bordo rispettano i requisiti specifici di stabilità di cui al capitolo II-1, parte B, della SOLAS 2020.

2. Le navi ro/ro da passeggeri nuove autorizzate a trasportare fino ad un massimo di 1350 persone a bordo rispettano, a scelta della società, i requisiti specifici di stabilità di cui all'allegato I, sezione A, oppure i requisiti specifici di stabilità di cui all'allegato I, sezione B, al presente decreto.

3. Entro un mese dalla data di rilascio del certificato di cui all'articolo 7, la società notifica all'amministrazione, per ciascuna nave, la scelta effettuata tra le opzioni di cui al comma 2 e allega alla comunicazione le informazioni di cui all'allegato II-bis.

4. Entro due mesi dalla data di rilascio del certificato di cui all'articolo 7, l'amministrazione notifica alla Commissione europea la scelta effettuata per ciascuna nave tra le opzioni di cui al comma 2 e allega alla comunicazione le informazioni di cui all'allegato II-bis.

5. Nell'applicare i requisiti stabiliti dall'allegato I, sezione A, l'amministrazione fa riferimento agli orientamenti di cui all'allegato II, per quanto fattibile e compatibile con le caratteristiche costruttive della nave.

6. Le navi ro/ro da passeggeri esistenti autorizzate a trasportare oltre 1350 persone a bordo, che la società adibisce a servizi di linea da o verso un porto nazionale dopo il 5 dicembre 2024 e che non sono mai state certificate a norma del presente decreto, rispettano, a scelta della società, i requisiti specifici di stabilità di cui al capitolo II-1, parte B, della SOLAS 2020 oppure i requisiti specifici di stabilità di cui all'allegato I, sezione A, oltre a quelli previsti dal capitolo II-1, parte B, della SOLAS 2009. I requisiti di stabilità applicati sono riportati nel certificato di cui all'articolo 7.

7. Le navi ro/ro da passeggeri esistenti autorizzate a trasportare fino a un massimo di 1350 persone a bordo che la società adibisce a servizi di linea da o verso un porto nazionale dopo il 5 dicembre 2024 e che non sono mai state certificate a norma del presente decreto, rispettano, a scelta della società, i requisiti specifici di stabilità di cui all'allegato I, sezione A oppure i requisiti specifici di stabilità di cui all'allegato I, sezione B. I requisiti di stabilità applicati sono riportati nel certificato di cui all'articolo 7.

8. Le navi ro/ro da passeggeri esistenti che sono impiegate in servizi di linea alla data del 5 dicembre 2024 continuano a rispettare i requisiti specifici di stabilità contenuti nell'allegato I al presente decreto, nella versione vigente prima dell'entrata in vigore della presente disposizione.».

Art. 5.

Modifiche all'articolo 6 del decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65

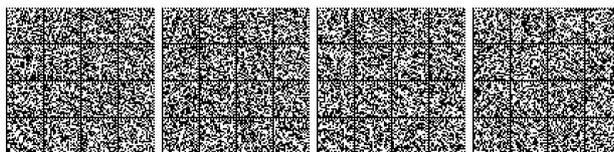
1. L'articolo 6 del decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65, è abrogato.

Art. 6.

Modifiche all'articolo 7 del decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65

1. L'articolo 7 del decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65, è sostituito dal seguente:

«Art. 7. - Certificati - 1. Tutte le navi da passeggeri ro/ro nuove ed esistenti sono in possesso di un certificato attestante la conformità ai requisiti specifici di stabilità previsti dall'articolo 5 e dall'allegato I al presente decreto.



2. Il certificato di cui al comma 1 è rilasciato dall'amministrazione dello Stato di bandiera ovvero da un organismo riconosciuto da essa autorizzato, su modello approvato dall'amministrazione e integrato con altra documentazione pertinente.

3. Per le navi ro/ro da passeggeri conformi ai requisiti specifici di stabilità di cui all'allegato I, sezione A, il certificato indica l'altezza significativa d'onda massima per cui la nave risulta soddisfare i requisiti specifici di stabilità previsti dall'articolo 5.

4. Il certificato di cui al comma 3 rimane valido al fine della navigazione in tratti di mare con un valore di altezza significativa d'onda uguale o inferiore a quello riportato nel certificato.

5. Nell'effettuare la verifica di cui all'articolo 2, comma 2, l'autorità marittima riconosce i certificati rilasciati dallo Stato membro di bandiera ai fini dell'applicazione dei requisiti specifici di stabilità previsti dall'articolo 5 e dall'allegato I. Sono accettati i certificati rilasciati dallo Stato terzo di bandiera, nei quali si certifica che una nave è conforme ai requisiti specifici di stabilità previsti dall'articolo 5 e dall'allegato I.»

Art. 7.

Modifiche all'articolo 8 del decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65

1. All'articolo 8 del decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, le parole: «L'armatore o l'esercente» sono sostituite dalle seguenti: «La società», le parole: «deve comunicare» sono sostituite dalle seguenti: «deve notificare» e le parole: «all'articolo 7, comma 2, del decreto legislativo 2 febbraio 2001, n. 28» sono sostituite dalle seguenti: «all'articolo 4, comma 4, del decreto legislativo 22 aprile 2020, n. 37 e all'allegato XV, punto 1.3, al decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53»;

b) al comma 2, le parole: «L'armatore o l'esercente» sono sostituite dalle seguenti: «La società» e le parole: «deve informare la» sono sostituite dalle seguenti: «deve inoltrare notifica alla»;

c) al comma 3, le parole: «Qualora il servizio» sono sostituite dalle seguenti: «Per le navi ro/ro da passeggeri conformi ai requisiti specifici di cui all'allegato I, sezione A, qualora il servizio» e dopo le parole: «in applicazione dei requisiti specifici di stabilità di cui all'allegato I» sono inserite le seguenti: «, sezione A».

Art. 8.

Modifiche all'articolo 9 del decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65

1. All'articolo 9, comma 1, del decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65, le parole: «adottate con la procedura di cui all'articolo 11 della direttiva 2003/25/CE» sono sostituite dalle seguenti: «ai sensi dell'articolo 36 della legge 24 dicembre 2012, n. 234».

Art. 9.

Modifiche all'articolo 10 del decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65

1. All'articolo 10, comma 1, del decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65, le parole: «all'articolo 6» sono sostituite dalle seguenti: «all'articolo 5».

Art. 10.

Modifiche all'allegato I al decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65

1. All'allegato I al decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) dopo il titolo, sono inserite le seguenti parole:

«Sezione A

Ai fini della presente sezione A, i riferimenti alle regole della convenzione SOLAS si intendono fatti a tali regole così come applicate ai sensi della SOLAS 90.»;

b) al punto 1, le parole: «le navi ro/ro da passeggeri di cui all'articolo 2.1, devono rispettare i requisiti del presente allegato» sono sostituite dalle seguenti: «, devono essere rispettati i requisiti della presente sezione»;

c) dopo il punto 4, è inserita la seguente sezione:

«Sezione B

I requisiti del capitolo II-1, parte B, della SOLAS 2020 devono essere rispettati. Tuttavia, in deroga alla regola II-1/B/6.2.3 della SOLAS 2020, l'indice di compartimentazione richiesto R deve essere determinato come segue:

Persone a bordo (N)	Indice di compartimentazione (R)
$N < 1\ 000$	$R = 0,000088 * N + 0,7488$
$1\ 000 \leq N \leq 1\ 350$	$R = 0,0369 * \ln(N + 89,048) + 0,579$

in cui:

N = Numero totale di persone a bordo.»;

d) le parole: «ente tecnico», ovunque ricorrono, sono sostituite dalle seguenti: «organismo riconosciuto»;

e) all'appendice, punto 6.1, le parole: «per le navi straniere e l'ente tecnico della nave per le navi italiane» sono soppresse.

Art. 11.

Modifiche all'allegato II al decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65

1. All'allegato II al decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) le parole: «Allegato II (previsto dagli articoli 5, commi 3 e 7; comma 5)» sono sostituite dalle seguenti: «Allegato II (previsto dall'articolo 5, comma 5)»;



b) nella parte I, al primo capoverso, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «, sezione A»;

c) le parole: «ente tecnico», ovunque ricorrono, sono sostituite dalle seguenti: «organismo riconosciuto».

Art. 12.

*Allegato II-bis
al decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65*

1. Al decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65, dopo l'allegato II, è aggiunto l'allegato II-bis di cui all'allegato A al presente decreto.

Art. 13.

*Modifiche all'articolo 4-bis
del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45*

1. All'articolo 4-bis del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «, come modificati dal decreto legislativo di recepimento della direttiva (UE) 2023/936 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 maggio 2023»;

b) dopo il comma 1, è inserito il seguente:

«1-bis. Nel corso delle ispezioni di cui all'articolo 3 del decreto legislativo 22 aprile 2020, n. 37, l'autorità marittima accerta che le navi ro/ro da passeggeri battenti bandiera italiana, prima di essere adibite a viaggi nell'ambito di servizi di linea nel tratto di mare A di cui all'articolo 3, comma 1, lettera a), del presente decreto, siano pienamente conformi ai requisiti di cui all'articolo 5 del decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65. Nell'effettuare la verifica di cui al presente comma, l'autorità marittima, riconosce i certificati rilasciati dall'amministrazione dello Stato di bandiera di altri Stati membri ai fini dell'applicazione dei requisiti specifici di stabilità previsti dall'articolo 5 del decreto legislativo n. 65 del 2005 e dall'allegato I al medesimo decreto.».

Art. 14.

Clausola di invarianza finanziaria

1. Dall'attuazione del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

2. Le amministrazioni interessate provvedono agli adempimenti previsti dal presente decreto con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 31 ottobre 2024

MATTARELLA

MELONI, *Presidente del Consiglio dei ministri*

FITTO, *Ministro per gli affari europei, il Sud, le politiche di coesione e il PNRR*

SALVINI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*

TAJANI, *Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale*

NORDIO, *Ministro della giustizia*

GIORGETTI, *Ministro dell'economia e delle finanze*

URSO, *Ministro delle imprese e del made in Italy*

Visto, Il Guardasigilli: NORDIO

ALLEGATO A

(articolo 12)

«Allegato II-bis

(previsto dagli articoli 5, commi 3 e 4)

Dettagli della notifica

Dati da comunicare in conformità dell'articolo 5, comma 2:

I. Dati generali

1) Requisiti di stabilità applicabili: sezione A o sezione B dell'allegato I;

2) numero di identificazione della nave (numero IMO, indicativo radio);

3) caratteristiche principali;

4) piano generale;

5) numero di persone a bordo;

6) GT;

7) la nave è bidirezionale: sì/no;

8) la nave dispone di lunghe stive inferiori: sì/no.



II. Dati specifici — per le navi ro/ro da passeggeri soggette ai requisiti probabilistici stabiliti dalla convenzione SOLAS

1) dl, dp, ds;

2) R - indice richiesto;

3) planimetria (piano delle tenute stagne) per i sotto-compartimenti con tutti i punti di apertura interni ed esterni, compresi i loro sotto-compartimenti collegati e i dettagli utilizzati per la misurazione degli spazi, come il piano generale e il piano dei serbatoi; devono essere inclusi i limiti di compartimentazione longitudinale, trasversale e verticale ⁽¹⁾;

4) indice di compartimentazione ottenuto A con una tabella riassuntiva di tutti i contributi per tutte le zone in avaria ⁽²⁾ con una colonna separata con l'indice di compartimentazione ottenibile ($w \cdot p \cdot v$);

5) per i casi di avaria nelle zone 1 e 2, la percentuale di casi di avaria che non è stata oggetto di indagine [ossia i casi non inclusi nel fattore ($w \cdot p \cdot v$)], con $s = 0$, $s = 1$ e $0 < s < 1$;

6) per i casi di avaria nelle zone 1 e 2, la percentuale di casi di avaria che coinvolgono spazi ro/ro che non è stata oggetto di indagine [ossia i casi non inclusi nel fattore ($w \cdot p \cdot v$)], con $s = 0$, $s = 1$ e $0 < s < 1$;

7) per ciascuna avaria che contribuisce all'indice di compartimentazione ottenuto A, identificazione degli spazi allagati, valore del contributo e fattore «s» ⁽³⁾;

8) dettagli delle avarie non contributive ($s = 0$ e $p > 0$) per le navi ro/ro da passeggeri dotate di lunga stiva inferiore, compresi tutti i dettagli dei fattori calcolati ⁽⁴⁾.

III. Dati specifici — per le navi ro/ro da passeggeri che applicano l'allegato I, sezione A

1) Metodo di conformità:

- prove in vasca
- calcoli

Indicare se sono stati evitati i calcoli della quantità d'acqua sul ponte a causa, ad esempio, del fatto che il bordo libero residuo è superiore a 2,0 m in tutti i casi di avaria: sì/no

2) Altezza significativa d'onda ai sensi della direttiva 2003/25/CE.

NOTE:

(1) Questa documentazione deve essere presentata alle amministrazioni conformemente al punto 2.2 dell'appendice della risoluzione MSC.429 (98) dell'IMO.

(2) Questa documentazione deve essere presentata alle amministrazioni conformemente al punto 2.3.1 dell'appendice della risoluzione MSC.429 (98) dell'IMO.

(3) Questa documentazione deve essere presentata alle amministrazioni conformemente al punto 2.3.1 dell'appendice della risoluzione MSC.429 (98) dell'IMO.

(4) Questa documentazione deve essere presentata alle amministrazioni conformemente al punto 2.3.1 dell'appendice della risoluzione MSC.429 (98) dell'IMO.».

NOTE

AVVERTENZA

— Il testo delle note qui pubblicato è stato redatto dall'amministrazione competente per materia, ai sensi dell'art.10, commi 2 e 3, del testo unico delle disposizioni sulla promulgazione delle leggi, sull'emanazione dei decreti del Presidente della Repubblica e sulle pubblicazioni ufficiali della Repubblica italiana, approvato con D.P.R. 28 dicembre 1985, n. 1092, al solo fine di facilitare la lettura delle disposizioni di legge modificate o alle quali è operato il rinvio. Restano invariati il valore e l'efficacia degli atti legislativi qui trascritti.

— Per le direttive CEE vengono forniti gli estremi di pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* delle Comunità europee (GUUE).

Note alle premesse

— Si riporta l'articolo 76 della Costituzione:

— L'art. 76 della Costituzione stabilisce che l'esercizio della funzione legislativa non può essere delegato al Governo se non con determinazione di principi e criteri direttivi e soltanto per tempo limitato e per oggetti definiti.

— L'articolo 87 della Costituzione, al quinto comma, conferisce al Presidente della Repubblica il potere di promulgare le leggi e di emanare i decreti aventi valore di legge e i regolamenti.

— Si riporta l'articolo 117 della Costituzione:

«Art. 117. - La potestà legislativa è esercitata dallo Stato e dalle Regioni nel rispetto della Costituzione, nonché dei vincoli derivanti dall'ordinamento comunitario e dagli obblighi internazionali.

Lo Stato ha legislazione esclusiva nelle seguenti materie:

a) politica estera e rapporti internazionali dello Stato; rapporti dello Stato con l'Unione europea; diritto di asilo e condizione giuridica dei cittadini di Stati non appartenenti all'Unione europea;

b) immigrazione;

c) rapporti tra la Repubblica e le confessioni religiose;

d) difesa e Forze armate; sicurezza dello Stato; armi, munizioni ed esplosivi;

e) moneta, tutela del risparmio e mercati finanziari; tutela della concorrenza; sistema valutario; sistema tributario e contabile dello Stato; armonizzazione dei bilanci pubblici; perequazione delle risorse finanziarie;

f) organi dello Stato e relative leggi elettorali; referendum statali; elezione del Parlamento europeo;

g) ordinamento e organizzazione amministrativa dello Stato e degli enti pubblici nazionali;

h) ordine pubblico e sicurezza, ad esclusione della polizia amministrativa locale;

i) cittadinanza, stato civile e anagrafi;

l) giurisdizione e norme processuali; ordinamento civile e penale; giustizia amministrativa;

m) determinazione dei livelli essenziali delle prestazioni concernenti i diritti civili e sociali che devono essere garantiti su tutto il territorio nazionale;

n) norme generali sull'istruzione;

o) previdenza sociale;

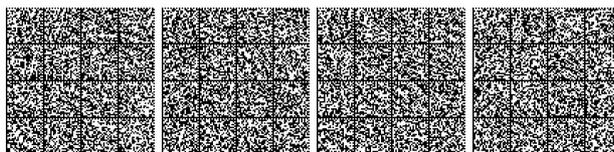
p) legislazione elettorale, organi di governo e funzioni fondamentali di Comuni, Province e Città metropolitane;

q) dogane, protezione dei confini nazionali e profilassi internazionale;

r) pesi, misure e determinazione del tempo; coordinamento informativo statistico e informatico dei dati dell'amministrazione statale, regionale e locale; opere dell'ingegno;

s) tutela dell'ambiente, dell'ecosistema e dei beni culturali.

Sono materie di legislazione concorrente quelle relative a: rapporti internazionali e con l'Unione europea delle Regioni; commercio con l'estero; tutela e sicurezza del lavoro; istruzione, salva l'autonomia delle istituzioni scolastiche e con esclusione della istruzione e della formazione professionale; professioni; ricerca scientifica e tecnologica e sostegno all'innovazione per i settori produttivi; tutela della salute; alimentazione; ordinamento sportivo; protezione civile; governo del territorio; porti e aeroporti civili; grandi reti di trasporto e di navigazione; ordinamento della comunicazione; produzione, trasporto e distribuzione



nazionale dell'energia; previdenza complementare e integrativa; coordinamento della finanza pubblica e del sistema tributario; valorizzazione dei beni culturali e ambientali e promozione e organizzazione di attività culturali; casse di risparmio, casse rurali, aziende di credito a carattere regionale; enti di credito fondiario e agrario a carattere regionale. Nelle materie di legislazione concorrente spetta alle Regioni la potestà legislativa, salvo che per la determinazione dei principi fondamentali, riservata alla legislazione dello Stato.

Spetta alle Regioni la potestà legislativa in riferimento ad ogni materia non espressamente riservata alla legislazione dello Stato.

Le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano, nelle materie di loro competenza, partecipano alle decisioni dirette alla formazione degli atti normativi comunitari e provvedono all'attuazione e all'esecuzione degli accordi internazionali e degli atti dell'Unione europea, nel rispetto delle norme di procedura stabilite da legge dello Stato, che disciplina le modalità di esercizio del potere sostitutivo in caso di inadempienza.

La potestà regolamentare spetta allo Stato nelle materie di legislazione esclusiva, salva delega alle Regioni. La potestà regolamentare spetta alle Regioni in ogni altra materia. I Comuni, le Province e le Città metropolitane hanno potestà regolamentare in ordine alla disciplina dell'organizzazione e dello svolgimento delle funzioni loro attribuite.

Le leggi regionali rimuovono ogni ostacolo che impedisce la piena parità degli uomini e delle donne nella vita sociale, culturale ed economica e promuovono la parità di accesso tra donne e uomini alle cariche elettive.

La legge regionale ratifica le intese della Regione con altre Regioni per il migliore esercizio delle proprie funzioni, anche con individuazione di organi comuni.

Nelle materie di sua competenza la Regione può concludere accordi con Stati e intese con enti territoriali interni ad altro Stato, nei casi e con le forme disciplinati da leggi dello Stato.»

— Si riporta l'articolo 14 della legge 23 agosto 1988 n. 400 (Disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei ministri):

«Art. 14 (*Decreti legislativi*). — 1. I decreti legislativi adottati dal Governo ai sensi dell'articolo 76 della Costituzione sono emanati dal Presidente della Repubblica con la denominazione di "decreto legislativo" e con l'indicazione, nel preambolo, della legge di delegazione, della deliberazione del Consiglio dei ministri e degli altri adempimenti del procedimento prescritti dalla legge di delegazione.

2. L'emanazione del decreto legislativo deve avvenire entro il termine fissato dalla legge di delegazione; il testo del decreto legislativo adottato dal Governo è trasmesso al Presidente della Repubblica, per la emanazione, almeno venti giorni prima della scadenza.

3. Se la delega legislativa si riferisce ad una pluralità di oggetti distinti suscettibili di separata disciplina, il Governo può esercitarla mediante più atti successivi per uno o più degli oggetti predetti. In relazione al termine finale stabilito dalla legge di delegazione, il Governo informa periodicamente le Camere sui criteri che segue nell'organizzazione dell'esercizio della delega.

4. In ogni caso, qualora il termine previsto per l'esercizio della delega ecceda i due anni, il Governo è tenuto a richiedere il parere delle Camere sugli schemi dei decreti delegati. Il parere è espresso dalle Commissioni permanenti delle due Camere competenti per materia entro sessanta giorni, indicando specificamente le eventuali disposizioni non ritenute corrispondenti alle direttive della legge di delegazione. Il Governo, nei trenta giorni successivi, esaminato il parere, ritrasmette, con le sue osservazioni e con eventuali modificazioni, i testi alle Commissioni per il parere definitivo che deve essere espresso entro trenta giorni.»

— La legge 24 dicembre 2012, n. 234 (Norme generali sulla partecipazione dell'Italia alla formazione e all'attuazione della normativa e delle politiche dell'Unione europea) è pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 4 gennaio 2013, n. 3.

— Si riporta l'articolo 1 e l'allegato A della legge 21 febbraio 2024, n. 15 (Delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea – Legge di delegazione europea 2022-2023):

«Art. 1. (*Delega al Governo per l'attuazione e il recepimento degli atti normativi dell'Unione europea*). — 1. Il Governo è delegato ad adottare, secondo i termini, le procedure e i principi e criteri direttivi

di cui agli articoli 31 e 32 della legge 24 dicembre 2012, n. 234, nonché quelli specifici stabiliti dalla presente legge, i decreti legislativi per l'attuazione e il recepimento degli atti dell'Unione europea di cui agli articoli da 3 a 19 della presente legge e all'annesso allegato A.

2. Gli schemi dei decreti legislativi di cui al comma 1 sono trasmessi, dopo l'acquisizione degli altri pareri previsti dalla legge, alla Camera dei deputati e al Senato della Repubblica affinché su di essi sia espresso il parere dei competenti organi parlamentari.

3. Fermo restando quanto previsto dagli articoli 6, comma 3, 7, comma 2, 11, comma 3, 13, comma 2, 14, comma 3, 15, comma 4, 16, comma 3, 17, comma 3, 18, comma 3, e 19, comma 3, eventuali spese non contemplate da leggi vigenti e che non riguardano l'attività ordinaria delle amministrazioni statali o regionali possono essere previste nei decreti legislativi di cui al comma 1 del presente articolo, nei soli limiti occorrenti per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'esercizio delle deleghe di cui al medesimo comma 1.

Alla relativa copertura, nonché alla copertura delle minori entrate eventualmente derivanti dall'attuazione delle deleghe, laddove non sia possibile farvi fronte con i fondi già assegnati alle competenti amministrazioni, si provvede mediante riduzione del fondo per il recepimento della normativa europea di cui all'articolo 41-bis della citata legge n. 234 del 2012. Qualora la dotazione del predetto fondo si rivelasse insufficiente, i decreti legislativi dai quali derivino nuovi o maggiori oneri sono emanati solo successivamente all'entrata in vigore dei provvedimenti legislativi che stanziavano le occorrenti risorse finanziarie, in conformità all'articolo 17, comma 2, della legge 31 dicembre 2009, n. 196.»

«Allegato A

(articolo 1, comma 1)

1) Direttiva (UE) 2021/2101 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 novembre 2021, che modifica la direttiva 2013/34/UE per quanto riguarda la comunicazione delle informazioni sull'imposta sul reddito da parte di talune imprese e succursali (Testo rilevante ai fini del SEE).

2) Direttiva (UE) 2022/362 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 febbraio 2022, che modifica le direttive 1999/62/CE, 1999/37/CE e (UE) 2019/520 per quanto riguarda la tassazione a carico di veicoli per l'uso di alcune infrastrutture.

3) Direttiva (UE) 2022/542 del Consiglio, del 5 aprile 2022, recante modifica delle direttive 2006/112/CE e (UE) 2020/285 per quanto riguarda le aliquote dell'imposta sul valore aggiunto.

4) Direttiva (UE) 2022/2041 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 ottobre 2022, relativa a salari minimi adeguati nell'Unione europea.

5) Direttiva (UE) 2022/2381 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 novembre 2022, riguardante il miglioramento dell'equilibrio di genere fra gli amministratori delle società quotate e relative misure (Testo rilevante ai fini del SEE).

6) Direttiva (UE) 2023/946 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 maggio 2023, che modifica la direttiva 2003/25/CE per quanto riguarda l'inclusione di requisiti di stabilità migliorati e l'allineamento ditale direttiva ai requisiti di stabilità definiti dall'Organizzazione marittima internazionale (Testo rilevante ai fini del SEE).

7) Direttiva (UE) 2023/977 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 maggio 2023, relativa allo scambio di informazioni tra le autorità di contrasto degli Stati membri e che abroga la decisione quadro 2006/960/GAI del Consiglio.»

— La direttiva (UE) 2023/946 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 maggio 2023, che modifica la direttiva 2003/25/CE per quanto riguarda l'inclusione di requisiti di stabilità migliorati e l'allineamento di tale direttiva ai requisiti di stabilità definiti dall'Organizzazione marittima internazionale, è pubblicata nella G.U.U.E. 15 maggio 2023, n. L 128.

— Il regolamento (CE) n. 391/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativo alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi, è pubblicato nella G.U.U.E. 28 maggio 2009, n. L 131.

— La direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 maggio 2009, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri, è pubblicata nella G.U.U.E. 25 giugno 2009, n. L 163.

— La 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, è pubblicata nella G.U.U.E. 30 novembre 2017, n. L 315.

— Il regio decreto 30 marzo 1942, n. 327 (Approvazione del testo definitivo del Codice della navigazione) è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 18 aprile 1942, n. 93.

— Il decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 22 gennaio 1947, n. 340 (Riordinamento del Registro Italiano Navale) è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 23 maggio 1947, n. 116.

— La legge 5 giugno 1962, n. 616 (Sicurezza della navigazione e della vita umana in mare) è pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 5 luglio 1962, n. 168.

— La legge 23 maggio 1980, n. 313 (Adesione alla convenzione internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare, con allegato, aperta alla firma a Londra il 1° novembre 1974, e sua esecuzione) è pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 12 luglio 1980, n. 190, S.O.

— Il decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112 (Conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle regioni ed agli enti locali, in attuazione del capo I della legge 15 marzo 1997, n. 59) è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 21 aprile 1998, n. 92, S.O.

— Il decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45 (Attuazione della direttiva 2009/45/CE relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri) è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 7 marzo 2000, n. 55.

— Il decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65 (Attuazione della direttiva 2003/25/CE relativa ai requisiti specifici di stabilità per le navi ro-ro da passeggeri) è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 27 aprile 2005, n. 96, S.O.

— Il decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53 (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) è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 27 aprile 2011, n. 96.

— Il decreto legislativo 14 giugno 2011, n. 104 (Attuazione della direttiva 2009/15/CE relativa alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime) è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 11 luglio 2011, n. 159.

— Il decreto legislativo 22 aprile 2020, n. 37 (Attuazione della 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 e che modifica la direttiva 2009/16/CE e abroga la direttiva 1999/35/CE del Consiglio) è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 26 maggio 2020, n. 134.

— Il decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328 (Approvazione del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione) è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 21 aprile 1952, n. 94, S.O.

— Il decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435 (Approvazione del regolamento per la sicurezza della navigazione e della vita umana in mare) è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 22 gennaio 1992, n. 17, S.O.

Note all'art. 1:

— Si riporta il testo dell'articolo 1 del citato decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65, come modificato dal presente decreto:

«Art. 1 (*Definizioni*). — 1. Ai fini del presente decreto s'intende per:

a) altezza significativa d'onda (hs): l'altezza media del terzo delle onde di altezza più elevata fra quelle osservate in un dato periodo;

b) amministrazione: il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto;

c) amministrazione dello Stato di bandiera: le autorità competenti dello Stato la cui bandiera la nave ro/ro da passeggeri è autorizzata a batte;

d) autorità marittima: gli uffici locali di cui all'articolo 17 del codice della navigazione, secondo funzioni delegate con direttive del Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto;

e) bordo libero residuo (fr): la distanza minima fra il ponte ro/ro danneggiato e la linea di galleggiamento finale nel punto in cui si è verificata l'avarìa, senza tenere conto degli ulteriori effetti prodotti dall'acqua accumulata sul ponte ro/ro danneggiato;

f) convenzione SOLAS: la convenzione internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare, resa esecutiva in Italia con legge 23 maggio 1980, n. 313, unitamente ai successivi protocolli ed emendamenti dal momento della loro entrata in vigore;

f-bis) SOLAS 90: la convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare del 1974, così come modificata in ultimo dalla risoluzione MSC.117 (74);

f-ter) SOLAS 2009: la convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare del 1974, così come modificata in ultimo dalla risoluzione MSC.216 (82);

f-quater) SOLAS 2020: la convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare del 1974, così come modificata in ultimo dalla risoluzione MSC.421 (98);

g) organismo riconosciuto: l'organismo riconosciuto conformemente al regolamento (CE) n. 391/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009; per le navi da passeggeri nazionali, si intende l'ente tecnico di cui all'articolo 1, comma 1, lettera bb-sexies), del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45);

h) nave ro/ro da passeggeri: una nave che trasporti più di dodici passeggeri e disponga di locali da carico ro/ro o di locali di categoria speciale, come definiti nella regola II-2/3 della convenzione SOLAS;

i) nave ro/ro da passeggeri nuova: una nave ro/ro da passeggeri che non sia una nave ro/ro da passeggeri esistente;

l) nave ro/ro da passeggeri esistente: una nave ro/ro da passeggeri la cui chiglia sia stata impostata o che si trovi a un equivalente stadio di costruzione prima del 5 dicembre 2024; per equivalente stadio di costruzione si intende lo stadio in cui:

1) ha avuto inizio la costruzione di una nave specifica ben identificabile;

2) l'assemblaggio di quella determinata nave comprende almeno 50 tonnellate o l'uno per cento della massa stimata del materiale strutturale, assumendo il minore di questi due valori;

m) passeggero: qualsiasi persona che non sia il comandante della nave, un membro dell'equipaggio, né altra persona impiegata o occupata a qualsiasi titolo a bordo della nave in relazione all'attività della nave stessa, e che non sia un bambino di età inferiore a dodici mesi;

m-bis) requisiti specifici di stabilità: i requisiti di stabilità di cui all'articolo 5;

n) servizio di linea: una serie di collegamenti marittimi effettuati da navi ro-ro da passeggeri attraverso i quali si realizza un servizio tra gli stessi due o più porti, oppure una serie di viaggi da e verso lo stesso porto senza scali intermedi in base a un orario pubblicato oppure con collegamenti tanto regolari o frequenti da costituire una serie sistematica evidente;

o) società: l'armatore della nave ro/ro da passeggeri o qualsiasi altra persona fisica o giuridica, quali il gestore o il noleggiatore a scafo nudo, che hanno assunto dall'armatore la responsabilità dell'esercizio della nave;

p) Stato di approdo: lo Stato membro dai cui porti o verso i cui porti una nave ro/ro da passeggeri effettua un servizio di linea;

q) viaggio internazionale: un viaggio per mare da un porto di uno Stato membro a un porto situato fuori da detto Stato o viceversa.»

Note all'art. 2:

— Si riporta il testo dell'articolo 2 del citato decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65, come modificato dal presente decreto:

«Art. 2. (*Ámbito di applicazione*). — 1. Il presente decreto si applica a tutte le navi ro/ro da passeggeri che effettuano servizi di linea in viaggi internazionali da o verso porti dello Stato, indipendentemente dalla bandiera che battono.

2. Prima di adibire una nave a servizi di linea in viaggi internazionali da o verso porti dello Stato, l'autorità marittima accerta la conformità ai requisiti del presente decreto:

a) durante le ispezioni di cui all'articolo 19 del decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53, per le navi ro/ro da passeggeri battenti bandiera diversa da quella italiana;

b) durante le ispezioni di cui all'articolo 3 del decreto legislativo 22 aprile 2020, n. 37, per le navi ro/ro da passeggeri battenti bandiera italiana.»



Note all'art. 3:

— Si riporta il testo dell'articolo 3 del citato decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65, come modificato dal presente decreto:

«Art. 3. (Altezza significativa d'onda). — 1. Per determinare l'altezza dell'acqua sul ponte garage, in applicazione dei requisiti specifici di stabilità di cui all'allegato I, sezione A, è impiegata l'altezza significativa d'onda (h_s). I valori dell'altezza significativa d'onda sono quelli che, su base annua, non sono superati con una probabilità maggiore del dieci per cento.».

Note all'art. 4:

— Per i riferimenti normativi del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45, si veda nelle note alle premesse.

Note all'art. 7:

— Si riporta il testo dell'articolo 8 del citato decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65, come modificato dal presente decreto:

«Art. 8. (Esercizio stagionale o per periodi di breve durata). — 1. La società che effettua un servizio di linea su tutto l'arco dell'anno, se intende impiegare per lo stesso servizio navi ro/ro da passeggeri aggiuntive per un periodo più breve, deve notificare alla competente autorità marittima i dati identificativi delle navi aggiuntive che intende utilizzare almeno un mese prima del loro impiego nel servizio in questione. Tuttavia, se per circostanze imprevedibili, è necessario impiegare rapidamente una nave ro/ro da passeggeri sostitutiva per evitare l'interruzione del servizio, si applicano le disposizioni di cui all'articolo 4, comma 4, del decreto legislativo 22 aprile 2020, n. 37 e all'allegato XV, punto 1.3, al decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53.

2. La società che intende effettuare un servizio di linea stagionale per un periodo non superiore a sei mesi deve inoltrare notifica alla competente autorità marittima almeno tre mesi prima dell'inizio di tale servizio.

3. Per le navi ro/ro da passeggeri conformi ai requisiti specifici di cui all'allegato I, sezione A, qualora il servizio di cui ai commi 1 e 2 sia svolto in condizioni caratterizzate da un'altezza significativa d'onda minore di quella fissata per il corso dell'intero anno nel tratto di mare considerato, è consentito impiegare il valore dell'altezza significativa d'onda relativo a tale periodo di esercizio più breve per determinare il battente d'acqua sul ponte, in applicazione dei requisiti specifici di stabilità di cui all'allegato I, sezione A. Il valore dell'altezza significativa d'onda applicabile per questo periodo di esercizio più breve è concordato dall'amministrazione con le autorità competenti degli altri Stati membri o, se applicabile e possibile, con le autorità competenti degli altri Paesi terzi cui appartengono i porti che figurano nella rotta seguita dalla nave.

4. Le navi da passeggeri autorizzate ad uno dei servizi di cui ai commi 1 e 2, non appena ottenuta l'autorizzazione dalla competente autorità marittima, devono tenere a bordo la certificazione prevista dall'articolo 7.».

Note all'art. 8:

— Si riporta il testo dell'articolo 9 del citato decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65, come modificato dal presente decreto:

«Art. 9. (Adegamenti). — 1. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono apportate le modifiche agli allegati, ai sensi dell'articolo 36 della legge 24 dicembre 2012, n. 234.».

Note all'art. 9:

— Si riporta il testo dell'articolo 10 del citato decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65, come modificato dal presente decreto:

«Art. 10. (Sanzioni). — 1. L'armatore, l'esercente o il comandante che violano le norme di cui all'articolo 5 sono puniti con la sanzione di cui all'articolo 1215, primo comma, del codice della navigazione.

2. L'armatore o l'esercente che violano le norme di cui agli articoli 7, comma 1, e 8, commi 1 e 2, sono puniti con la sanzione di cui all'articolo 1216 del codice della navigazione. La stessa pena si applica al comandante ma la pena è ridotta.».

Note all'art. 10:

— Si riporta il testo dell'allegato I del citato decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65, come modificato dal presente decreto:

«Allegato I

(previsto dagli articoli 5, 7 e 8)

Requisiti specifici di stabilità per le navi ro/ro da passeggeri

Sezione A

Ai fini della presente sezione A, i riferimenti alle regole della convenzione SOLAS si intendono fatti a tali regole così come applicate ai sensi della SOLAS 90.

1. Oltre ai requisiti della regola II-1/B/8 della convenzione SOLAS in materia di compartimentazione stagna e stabilità in condizioni di avaria, devono essere rispettati i requisiti della presente sezione.

1.1. Le disposizioni della regola II-1/B/8.2.3 devono essere rispettate tenendo conto dell'effetto di una ipotetica quantità d'acqua accumulata sul primo ponte inferiore alla linea di galleggiamento del piano di costruzione nella stiva ro/ro o in una stiva speciale secondo la definizione della regola II-2/3 della convenzione SOLAS a seguito di un danneggiamento (in seguito denominato «ponte ro/ro danneggiato»). Non devono invece essere rispettati gli altri requisiti della regola II-1/B/8 nel dare applicazione alle norme di stabilità contenute nel presente allegato. Il presunto volume di acqua marina accumulato va calcolato applicando alla superficie inondata un'altezza fissa calcolata a partire da:

a) il punto più basso dell'orlo esterno del ponte ro/ro in corrispondenza del compartimento danneggiato; oppure

b) se tale orlo è sommerso, il calcolo utilizza un'altezza fissa al disopra del piano di galleggiamento applicabile per tutti i possibili angoli di assetto longitudinale e sbandamento, secondo i seguenti valori:

0,5 metri, se il bordo libero residuo (f) è pari o inferiore a 0,3 metri,

0,0 metri se il bordo libero residuo (f_r) è pari o superiore a 2,0 metri,

valori intermedi calcolati con interpolazione lineare, se il bordo libero residuo (f_r) è superiore a 0,3 metri ma inferiore a 2,0 metri.

Per bordo libero residuo (f) si intende la distanza minima fra il ponte ro/ro e la linea di galleggiamento per la nave danneggiata nel punto in cui si è verificato il danno, senza tenere conto degli effetti prodotti dal volume d'acqua che si ipotizza essersi accumulata sul ponte ro/ro.

1.2. Se risulta installato un sistema di drenaggio estremamente efficiente, l'Amministrazione, sentito l'organismo riconosciuto, può concedere una riduzione dell'altezza dell'acqua sul ponte danneggiato.

1.3. Per le navi destinate ad operare in zone geografiche ristrette e ben definite, l'Amministrazione, sentito l'organismo riconosciuto, può ridurre l'altezza dell'acqua nella superficie inondata di cui al punto 1.1 sostituendo a tale altezza i seguenti valori:

1.3.1. 0,0 se l'altezza significativa d'onda (h_s) definita per la zona considerata è pari o inferiore a 1,5 metri;

1.3.2. un valore calcolato secondo la procedura di cui al punto 1.1, se l'altezza significativa d'onda (h_s) definita per la zona considerata è pari o superiore a 4,0 metri;

1.3.3. valori intermedi, calcolati con interpolazione lineare, se l'altezza significativa d'onda (h_s) definita per la zona considerata è superiore a 1,5 metri ma inferiore a 4,0 metri;

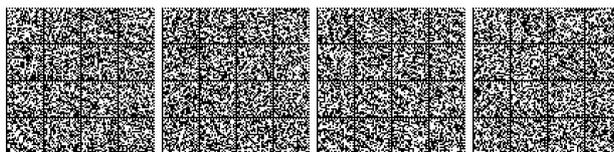
purché risultino rispettate le seguenti condizioni:

1.3.4. l'Amministrazione ritiene tale altezza significativa d'onda (h_s) rappresentativa dell'area identificata e la tale altezza non è superata con una probabilità superiore al 10%;

1.3.5. la zona operativa e, se del caso, il periodo dell'anno nei quali un determinato valore d'altezza significativa d'onda (h_s) è stato stabilito sono riportati sul certificato;

1.4. in alternativa ai requisiti dei punti 1.1 o 1.3, l'Amministrazione, sentito l'organismo riconosciuto, può esentare dall'applicazione dei requisiti dei punti 1.1 o 1.3 ed accettare risultati di prove in vasca, effettuate secondo le specifiche riportate nell'appendice, che confermino che la nave non si capovolgerà in presenza di un danno di estensione pari a quella prevista dalla regola II-1/B/8.4 della convenzione SOLAS nella posizione longitudinale che presenti le peggiori condizioni indicate al punto 1.1 in un'onda irregolare;

1.5. menzione del fatto che i risultati delle prove in vasca sono stati considerati equivalenti alla prova di conformità secondo i requisiti di cui ai punti 1.1 o 1.3 nonché il valore dell'altezza significativa d'onda (h_s) impiegata durante le prove devono figurare nel certificato della nave;



1.6. le informazioni fornite al capitano conformemente alle regole II-1/B/8.7.1 e I-1/B/8.7.2, ottenute in applicazione delle regole da II-1/B/8.2.3 a II-1/B/8.2.3.4, vanno fornite anche ai capitani delle navi ro/ro da passeggeri omologate in base a tali requisiti.

2. Per valutare gli effetti del volume dell'ipotetica massa d'acqua marina accumulata sul ponte ro/ro danneggiato menzionato al punto 1, vanno applicate in via prioritaria le seguenti disposizioni.

2.1. Una paratia trasversale o longitudinale va considerata intatta se ogni sua parte è compresa tra superfici verticali situate sui fianchi della nave, a una distanza dal fasciame esterno pari a un quinto della larghezza della nave stessa, come stabilito dalla regola II-1/2, misurata normalmente al piano di simmetria, al livello dell'immersione massima di compartimentazione.

2.2. Nel caso in cui lo scafo della nave sia in parte strutturalmente ampliato in conformità delle disposizioni del presente allegato, va sempre impiegata la corrispondente maggiorazione del valore del quinto della larghezza; tale ampliamento non influenza tuttavia la localizzazione degli attraversamenti delle paratie, delle tubazioni, ecc. che erano considerate accettabili prima dell'allargamento.

2.3. La tenuta stagna delle paratie trasversali o longitudinali considerate efficaci per contenere il volume ipotetico di acqua marina accumulata nel compartimento in questione sul ponte ro/ro danneggiato deve essere commisurata al sistema di drenaggio e deve resistere alla pressione idrostatica in accordo con i calcoli di avaria. Tali paratie devono avere un'altezza di almeno 4 metri, a meno che l'altezza dell'acqua sia inferiore a 0,5 metri. In questi casi, l'altezza della paratia può essere calcolata con la seguente formula: $Bh = 8 hw$ in cui:

Bh indica l'altezza della paratia;

hw indica l'altezza dell'acqua.

In ogni caso, l'altezza minima delle paratie non dovrebbe essere inferiore a 2,2 metri. Nel caso di navi dotate di ponti garage sospesi, tuttavia, l'altezza minima della paratia non deve essere inferiore a quella dell'altezza libera del ponte sospeso, quando è abbassato (4).

2.4. In presenza di speciali dispositivi, come ad esempio ponti sospesi a tutta larghezza e larghe casse laterali, potranno essere accettate paratie di altezze diverse stabilite ricorrendo a dettagliate prove in vasca.

2.5. Non va tenuto conto degli effetti del volume ipotizzato d'acqua marina accumulata nei compartimenti del ponte ro/ro danneggiato, se tali compartimenti dispongono su ambedue i lati di aperture a murata equamente distribuite, secondo la seguente formula:

$$2.5.1. A = 0,31$$

ove A è l'area totale delle aperture a murata su ciascun lato del ponte (espressa in m^2) ed l è la lunghezza del compartimento (in metri);

2.5.2 la nave deve mantenere un bordo libero residuo di almeno 1,0 metri nella peggiore ipotesi di danno, senza tenere conto degli effetti del volume d'acqua che si ipotizza essersi accumulato sul ponte ro/ro danneggiato; e

2.5.3 il bordo superiore delle aperture a murata non può essere ubicato oltre 0,6 metri al di sopra del ponte ro/ro danneggiato e il lato inferiore di tali aperture deve trovarsi a non più di 2 cm al di sopra del ponte ro/ro danneggiato;

2.5.4 le aperture devono essere dotate di un meccanismo di chiusura che impedisca all'acqua di penetrare sul ponte ro/ro, pur permettendo la fuoriuscita dell'acqua che vi si è eventualmente accumulata.

2.6. Quando si ipotizza che una paratia sopra il ponte ro/ro è danneggiata, va ipotizzato anche l'allagamento dei due compartimenti contigui e l'altezza della superficie allagata comune ai due compartimenti va calcolata ai sensi dei punti 1.1 e 1.3.

3. Nel determinare l'altezza significativa d'onda, vanno impiegate le altezze che figurano nelle cartine o negli elenchi prodotti degli Stati membri, a norma dell'articolo 5 della direttiva 2003/25/CE.

3.1. Per le navi che vengono impiegate solo per un periodo stagionale ridotto, l'Amministrazione deve stabilire, di comune accordo con gli altri paesi i cui porti figurano nella rotta seguita dalla nave, l'altezza significativa d'onda da impiegare.

4. Le prove in vasca devono essere eseguite ai sensi dell'appendice.

Sezione B

I requisiti del capitolo II-1, parte B, della SOLAS 2020 devono essere rispettati. Tuttavia, in deroga alla regola II-1/B/6.2.3 della SOLAS 2020, l'indice di compartimentazione richiesto R deve essere determinato come segue:

Persone a bordo (N)	Indice di compartimentazione (R)
$N < 1\ 000$	$R = 0,000088 * N + 0,7488$
$1\ 000 \leq N \leq 1\ 350$	$R = 0,0369 * \ln(N + 89,048) + 0,579$

in cui:

N = Numero totale di persone a bordo.

APPENDICE all'allegato I

Prove in vasca

1. Obiettivi.

La presente versione delle prove in vasca costituisce una revisione delle prove di cui all'appendice all'allegato della risoluzione 14 della conferenza SOLAS del 1995. Dall'entrata in vigore dell'accordo di Stoccolma sono state effettuate diverse prove in vasca conformemente ai metodi di prova precedentemente in vigore. Durante queste prove sono stati individuati alcuni miglioramenti da apportare alle procedure. Questa nuova versione delle prove in vasca mira a recepire detti miglioramenti e, unitamente alle note orientative allegate, proporre una procedura più affidabile per la valutazione della capacità di mantenimento dell'assetto («sopravvivenza») di una nave ro/ro da passeggeri a seguito di un'avaria in condizioni di mare increspato. Nell'ambito delle prove di cui al paragrafo 1.4 dei requisiti di stabilità riportati all'allegato I, la nave deve essere capace di affrontare le condizioni di mare increspato definite al paragrafo 4, nel caso di avaria più grave previsto.

2. Definizioni.

L_{BB} lunghezza tra le perpendicolari;

H_s altezza d'onda significativa;

B larghezza fuori ossatura della nave;

T_p periodo di picco;

T_z periodo medio a livello zero (zero-crossing).

3. Modelli di nave.

3.1. Il modello deve rispecchiare sia l'effettiva configurazione esterna della nave che la sua suddivisione interna, soprattutto quella degli spazi danneggiati che possono influenzare il processo di allagamento e di imbarco di acqua. Il tirante d'acqua (o pescaggio), l'assetto, lo sbandamento e la curva limite (KG) operativa devono essere adeguati al peggior caso di avaria. Inoltre, i casi da prendere in considerazione devono rappresentare i casi di avaria peggiore ipotizzabile definiti conformemente alla regola SOLAS II-1/8.2.3.2 (SOLAS 90), con riferimento all'area totale sottesa dalla curva positiva GZ, e il piano di simmetria della falla deve essere situato entro i seguenti valori:

3.1.1. $\pm 35\%$ LBP da metà nave;

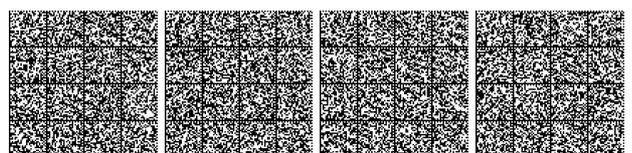
3.1.2. è necessaria una prova supplementare nei casi più gravi di avaria entro $\pm 10\%$ LBP da metà nave, se l'avaria di cui al punto 3.1 si situa al di fuori del $\pm 10\%$ LBP.

3.2. Il modello deve soddisfare i seguenti requisiti:

3.2.1. lunghezza fra le perpendicolari (LBP) pari ad almeno 3 m o corrispondente a un modello in scala 1:40, a seconda di quale dei due valori sia maggiore, ed estensione verticale pari a 3 altezze standard di sovrastruttura al di sopra del ponte delle paratie (bordo libero);

3.2.2. spessore dello scafo al livello degli spazi allagati non superiore a 4 mm;

3.2.3. sia a nave integra che in condizioni di avaria, il modello deve soddisfare le scale di dislocamento e le marche di bordo libero corrette (TA, TM, TF, a dritta e a sinistra) con una tolleranza massima di + 2 mm per qualsiasi marca di bordo libero. Le marche di bordo libero a proravia e a poppavia dovrebbero essere collocate il più possibile vicino a FP e AP;



3.2.4. tutti i compartimenti e gli spazi ro/ro danneggiati devono essere riprodotti nel modello con le permeabilità di superficie e di volume corrette (valori e distribuzioni effettivi) per assicurare la corretta rappresentazione della massa di acqua e della sua distribuzione;

3.2.5. le caratteristiche del modello devono riprodurre fedelmente le caratteristiche della nave reale e particolare attenzione va riservata alla tolleranza della distanza metacentrica in condizioni di integrità e ai raggi di inerzia longitudinale (beccheggio) e trasversale (rollio). Entrambi i raggi devono essere misurati fuori dell'acqua e devono essere compresi tra 0,35B e 0,4B per il movimento trasversale e 0,2LOA e 0,25LOA per quello longitudinale;

3.2.6. i principali elementi strutturali, quali paratie stagne, prese d'aria, ecc., al di sopra e al di sotto del ponte delle paratie, che possono determinare un allagamento asimmetrico, devono essere riprodotti correttamente nel modello in modo da rappresentare, per quanto possibile, la realtà; i dispositivi di ventilazione e bilanciamento trasversale devono avere una sezione trasversale di almeno 500 mm².

3.2.7. La falla deve avere la forma seguente:

1) profilo trapezoidale con lato inclinato a 15° sulla verticale e estensione longitudinale alla linea di galleggiamento stabilita conformemente alla regola II-1/8.4.1 della convenzione SOLAS;

2) profilo triangolare isoscele sul piano orizzontale con altezza pari a B/5, conformemente alla regola II-1/8.4.2 della convenzione SOLAS. Nel caso in cui siano sistemate casse laterali in B/5, la lunghezza dell'avaria lungo le casse laterali non può essere inferiore a 25 mm;

3) nonostante le disposizioni dei precedenti sottoparagrafi 3.2.7.1 e 3.2.7.2, tutti i compartimenti considerati danneggiati nel calcolo dell'avaria più grave, di cui al paragrafo 3.1, devono essere allagati nelle prove su modello.

3.3. Il modello in equilibrio dopo l'allagamento deve essere inclinato di un angolo addizionale corrispondente a quello creato dal momento di sbandamento $M_h = \max(M_{pass}^s; M_{aufsch}^s) - M_{wind}^s$, ma in nessun caso l'inclinazione finale può essere inferiore a 1° nel lato della falla. M_{pass}^s , M_{aufsch}^s e M_{wind}^s sono conformi a quanto specificato nella regola II-1/8.2.3.4 della convenzione SOLAS. Per le navi esistenti questo angolo può essere considerato pari a 1°.

4. Svolgimento delle prove.

4.1. Il modello deve essere sottoposto a prove in vasca con moto ondoso irregolare a creste lunghe (spettro JONSWAP) con altezza d'onda significativa H_s , coefficiente di aumento del picco $\gamma = 3,3$ e periodo di picco $T_p = 4\sqrt{H_s}$ ($TZ = TP/1,285$). H_s è l'altezza d'onda significativa per l'area di operazione, per la quale esiste una probabilità di superamento annuo non superiore al 10%; detta altezza non può superare 4 m.

Inoltre,

4.1.1. la larghezza del bacino deve consentire di evitare il contatto o qualsiasi altra interazione del modello con i bordi del bacino (valore raccomandato non inferiore a $L_{BP} + 2$ m);

4.1.2. la profondità del bacino deve essere tale da consentire una modellizzazione adeguata dell'onda e comunque non dovrebbe essere inferiore a 1 m;

4.1.3. per riprodurre in maniera rappresentativa una serie di onde, le misurazioni dovrebbero essere effettuate prima della prova in tre punti diversi nell'area di deriva;

4.1.4. il sensore per la misurazione delle onde più vicino all'ondogeno deve essere collocato nel punto in cui si trova il modello all'inizio della prova;

4.1.5. la variazione dei valori H_s e T_p non deve variare più di $\pm 5\%$ nei tre punti; e

4.1.6. durante le prove di omologazione, deve essere consentita una tolleranza di $\pm 2,5\%$ per H_s , $\pm 2,5\%$ per T_p e $\pm 5\%$ per T_z per il sensore di misurazione più vicino all'ondogeno.

4.2. Il modello deve poter andare alla deriva liberamente ed essere posto in mare al traverso (prua 90°) con la falla orientata verso le onde in arrivo e non legato a nessun sistema di ormeggio. Per mantenere una direzione di circa 90° in mare al traverso durante la prova devono essere soddisfatti i seguenti requisiti:

4.2.1. le linee di controllo della prua, destinate a effettuare piccole correzioni, devono essere posizionate nell'asse prua-poppa, in modo simmetrico, tra la posizione di KG e la linea di galleggiamento dopo l'avaria; e

4.2.2. la velocità del carrello deve essere uguale alla velocità di deriva vera del modello, con adeguamenti della velocità ove necessario.

4.3. Devono essere realizzate almeno 10 prove. La durata di ciascuna prova deve essere sufficiente per permettere al modello di raggiungere uno stato stazionario e in ogni caso non dovrebbe essere inferiore a un periodo corrispondente a 30 minuti per la nave reale. Per ciascuna prova deve essere utilizzata una serie di onde diversa.

5. Criteri di sopravvivenza.

Si deve considerare il modello sopravvissuto, se giunge a uno stato stazionario nella serie di prove successive di cui al punto 4.3. Si deve considerare il modello capovolto, in caso di angoli di rollio superiori a 30° rispetto all'asse verticale o di angolo di sbandamento costante (medio) superiore a 20° per un periodo di oltre 3 minuti nella nave reale, anche se il modello ha raggiunto uno stato stazionario.

6. Documentazione relativa alle prove.

6.1. Il programma di prove in vasca deve essere approvato preventivamente dall'amministrazione, sentito un *organismo riconosciuto*.

6.2. Le prove devono essere documentate da un'apposita relazione e da registrazione su supporto video, anche di tipo informatico (o altra registrazione visiva) contenenti tutte le necessarie informazioni sul modello e sui risultati delle prove, che devono essere approvati dall'amministrazione. I dati devono comprendere almeno gli spettri d'onda teorici e misurati (H_s , T_p , T_z) dell'altezza d'onda nei tre diversi punti del bacino per ottenere una serie rappresentativa di onde e, per le prove in vasca, le serie temporali delle principali statistiche sull'elevazione dell'onda misurata vicino all'ondogeno e le registrazioni dei movimenti di rollio, sussulto e beccheggio del modello, nonché della velocità di deriva.»

Note all'art. 11:

— Si riporta il testo dell'allegato II del citato decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65, come modificato dal presente decreto:

«Allegato II

(previsto dall'articolo 5, comma 5)

Orientamenti indicativi per gli enti tecnici

PARTE I

Applicazione

I presenti orientamenti sono destinati ad assistere gli enti tecnici nell'applicazione dei requisiti specifici di stabilità fissati nell'allegato I, per quanto possibile e compatibile con le caratteristiche strutturali della nave in questione. La numerazione dei seguenti paragrafi corrisponde a quella impiegata nell'allegato I, sezione A.

Paragrafo 1

Tutte le navi ro/ro da passeggeri di cui all'articolo 2.1, del decreto, devono innanzitutto rispettare la norma SOLAS 90 in materia di stabilità residua, applicabile a tutte le navi da passeggeri costruite a partire dal 29 aprile 1990 compreso. L'applicazione di tale requisito permette di definire il bordo libero (f_l), necessario ai fini del calcolo di cui al paragrafo 1.1.

Paragrafo 1.1

1. Il presente paragrafo riguarda il caso in cui un determinato volume di acqua si è accumulato sul ponte delle paratie (ro/ro). Si ipotizza che l'acqua sia penetrata sul ponte attraverso una falla. Il paragrafo dispone che la nave, oltre a soddisfare tutti i requisiti della norma SOLAS 90, soddisfi anche i criteri di tale norma SOLAS 90 di cui ai paragrafi da 2.3 a 2.3.4 della regola II-1/B/8, in presenza della quantità d'acqua sul ponte ivi definita. Al fine di tale calcolo non occorre tenere conto di nessun altro requisito della regola II-1/B/8. Ad esempio, ai fini del calcolo, la nave non deve rispettare i requisiti relativi agli angoli di equilibrio o alla non immersione della linea di bordo libero.

2. L'acqua accumulata va considerata un carico di liquido aggiunto con una superficie libera comune a tutti i compartimenti che si presumono allagati sul ponte garage. L'altezza dell'acqua (h_w) sul ponte dipende dal bordo libero residuo (f_l) dopo l'avaria ed è misurata in funzione dell'avaria stessa (cfr. fig. 1). Il bordo libero residuo (f_l), è la distanza minima fra il ponte ro/ro danneggiato e la superficie del piano di galleggiamento all'equilibrio della nave danneggiata (dopo le eventuali correzioni dell'assetto se questo tipo di provvedimenti sono stati presi) in funzione del danno ipotizzato e dopo aver esaminato tutte le possibili condizioni di avaria in conformità dei requisiti della norma SOLAS 90, come indicato nel paragrafo I dell'allegato I. Nel calcolare fr non va tenuto conto degli effetti dell'ipotetica massa d'acqua che si presume si sia accumulata sul ponte ro/ro.



3. Se f_t è pari o superiore a 2 metri, va ipotizzato che sul ponte ro/ro non si accumuli acqua. Se f_t è pari 0,3 metri o meno, va ipotizzato che l'altezza (h_w) sia di 0,5 metri. Le altezze intermedie dell'acqua si ottengono per interpolazione lineare (cfr: fig. 2).

Paragrafo 1.2.

I sistemi di drenaggio dell'acqua potrebbero essere considerati efficienti solo se avessero la capacità di impedire l'accumulo di un notevole volume d'acqua sul ponte considerato, vale a dire diverse migliaia di tonnellate all'ora, il che supera notevolmente la capacità degli impianti installati alla data di adozione dei regolamenti in questione. Simili sistemi altamente efficienti potranno essere sviluppati ed omologati in futuro (in base ad orientamenti che saranno sviluppati dall'Organizzazione marittima internazionale).

Paragrafo 1.3.

1. La quantità d'acqua che si ipotizza accumulata sul ponte, oltre ad essere ridotta a norma del paragrafo 1.1, potrà essere ulteriormente ridotta in considerazione del fatto che la nave opera solo in zone geografiche ben delimitate. Tali zone sono designate conformemente all'altezza significativa d'onda (h_s) tipica della zona stessa, a norma dell'articolo 3 del presente decreto.

2. Se nella zona considerata l'altezza significativa d'onda (h_s) è pari a 1,5 metri o meno, va ipotizzato che sul ponte ro/ro danneggiato non si accumulino altra acqua. Se l'onda significativa nell'area considerata è uguale o superiore a 4,0 metri, l'altezza ipotizzata dell'acqua accumulata va calcolata a norma del paragrafo 1.1. Le altezze intermedie dell'acqua si ottengono per interpolazione lineare (cfr: fig. 3).

3. L'altezza h_w è mantenuta costante e la quantità d'acqua addizionale risulta quindi variabile, in quanto dipende dall'angolo di sbandamento e dal fatto che ad un particolare angolo di sbandamento l'angolo del ponte risulti immerso o meno (cfr: fig. 4). Va notato che la permeabilità presunta degli spazi sul ponte garage deve essere fissata al 90% (MSC/Circ. 649 refers), mentre la permeabilità degli altri spazi presunti allagati è quella stabilita dalla convenzione SOLAS.

4. Se i calcoli volti a rimostrare la conformità con il presente decreto fanno riferimento ad un'altezza significativa d'onda inferiore ai 4 metri, tale altezza inferiore deve essere registrata sul certificato di sicurezza della nave passeggeri.

Paragrafi 1.4/1.5

In alternativa alle prove di conformità con i nuovi requisiti di stabilità di cui al paragrafo 1.1 o 1.3., l'Amministrazione, sentito l'organismo riconosciuto, può accettare i risultati di prove in vasca. I requisiti delle prove in vasca sono indicati in dettaglio nell'appendice dell'allegato I. Note orientative sullo svolgimento delle prove su modello sono riportate nella parte II del presente allegato.

Paragrafo 1.6

Le curve operative limite (KG o GM), stabilite dalla norma SOLAS 90, possono risultare non applicabili nel caso in cui si consideri gli effetti dell'«acqua sul ponte» come previsto dal presente decreto e può pertanto rendersi necessario determinare curve limite rivedute che tengano conto degli effetti di tale acqua aggiuntiva. Occorre a tal fine effettuare i necessari calcoli per un numero sufficiente di immersioni ed assetti operativi.

Nota: Le curve operative limite rivedute KG/GM possono essere stabilite per iterazione, aggiungendo il GM il minimo in eccesso, che risulta dai calcoli della stabilità in condizioni di avaria con l'acqua sul ponte, al KG iniziale (o dedotto dal GM) da utilizzare per determinare il bordo libero in condizioni di avaria (f_t), impiegato per determinare il volume d'acqua sul ponte, e ripetendo tale processo fintanto che il GM in eccesso diventi trascurabile.

È da prevedere che gli operatori inizino tale iterazione con il rapporto KG massimo/GM minimo che può ragionevolmente essere riscontrato in servizio, cercando quindi di modificare la relativa sistemazione del ponte delle paratie per ridurre al minimo il GM in eccesso derivante dai calcoli di stabilità in presenza di acqua sul ponte.

Paragrafo 2.1.

Ai sensi dei requisiti della convenzione SOLAS, le paratie interne alla linea B/5 sono da considerare intatte nel caso di avaria da collisione laterale.

Paragrafo 2.2.

Se devono essere installate casse laterali esterne per garantire la conformità con la regola II-1/B/8 il regolamento in oggetto, la larghezza (B) della nave risulta maggiorata e quindi anche la distanza B/5 dai bordi della nave; tali modifiche non esigono tuttavia il ricollocamento delle parti strutturali esistenti o di eventuali attraversamenti delle principali paratie stagne orizzontali al disotto del ponte delle paratie (cfr: fig. 5).

Paragrafo 2.3.

1. Paratie e barriere trasversali e longitudinali appositamente sistemate e di cui si è tenuto conto al fine di limitare il movimento dell'acqua che si ipotizza accumulata sul ponte ro/ro non devono essere «a tenuta stagna» nel senso stretto del termine. Piccole perdite possono essere tollerate se il sistema di drenaggio è tale da impedire l'accumulo di acqua dall'altra parte della paratia o della barriera. Nel caso in cui gli ombrinali, in mancanza del necessario dislivello, non dovessero più funzionare occorre prevedere un altro sistema passivo di drenaggio.

2. L'altezza (B_w) delle paratie/barriere trasversali e longitudinali non deve essere inferiore a $(8 \times h_w)$ metri, ove h_w è l'altezza dell'acqua accumulata calcolata in base al bordo libero residuo e all'altezza significativa d'onda di cui ai (paragrafi 1.1. e 1.3). In ogni caso, tale altezza non deve mai essere inferiore al maggiore dei seguenti valori:

a) 2,2 metri, oppure

b) l'altezza fra il ponte delle paratie ed il punto inferiore della struttura inferiore dei ponti garage intermedi o sospesi, quando si trovano in posizione abbassata. Va notato che qualsiasi spazio fra il lato superiore delle paratie e la parte inferiore del fasciame metallico deve essere chiuso da piastre trasversali o longitudinali a seconda dei casi (cfr: fig. 6).

Possono essere accettate paratie di altezza inferiore a quella specificata se vengono effettuate le prove in vasca descritte nella parte II del presente allegato, per dimostrare che la soluzione alternativa garantisce adeguate possibilità di sopravvivenza. Nel fissare l'altezza delle paratie/barriere va inoltre garantito che esse siano tali da limitare il progressivo allagamento entro i limiti di stabilità richiesti. Tali limiti non devono essere influenzati dalle prove in vasca.

Nota: Il dominio positivo della curva di GZ può essere ridotto sino a 10 gradi, se la corrispondente area sottesa alla curva è opportunamente aumentata di cui a (MSC 64/22 refers).

Paragrafo 2.5.1.

L'area «A» fa riferimento ad aperture permanenti. Va notato che non può essere fatto ricorso all'opzione «aperture a murata» se la galleggiabilità delle sovrastrutture è in tutto o in parte necessaria per permettere alla nave di rispettare i criteri. Le aperture a murata devono essere provviste di battenti che impediscano all'acqua di entrare, pur permettendole di uscire.

I battenti non devono dipendere da un sistema attivo di chiusura. Essi devono funzionare autonomamente e non devono ridurre significativamente il flusso in uscita. Ogni eventuale riduzione significativa deve essere compensata dalla presenza di aperture aggiuntive, affinché risulti mantenuta l'area complessiva richiesta.

Paragrafo 2.5.2.

Le aperture a murata sono da considerarsi efficienti se la distanza minima fra il lato inferiore dell'apertura e la linea di galleggiamento in caso di avaria è di almeno 1 metro. Il calcolo della distanza minima non deve tenere conto dell'effetto dovuto alla presenza di un eventuale volume d'acqua aggiuntivo sul ponte (cfr: fig. 7).

Paragrafo 2.5.3.

Le aperture a murata devono essere situate il più in basso possibile nell'impavesata laterale o nel fasciame esterno. Il lato inferiore delle aperture a murata non deve essere oltre 2 cm al di sopra del ponte delle paratie ed il suo lato superiore non deve trovarsi oltre 0,6 metri al di sopra di esso (cfr: fig. 8).

Nota: Gli spazi cui si applica il paragrafo 2.5, ovvero gli spazi dotati di aperture a murata o simili aperture, non devono essere compresi fra gli spazi intatti ai fini del calcolo delle curve di stabilità a nave integra e in condizioni di avaria.

Paragrafo 2.6.

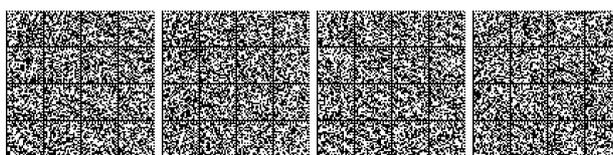
1. L'estensione della falla va applicata nel senso della lunghezza della nave. A seconda delle suddivisioni presenti, la falla può non interessare alcuna paratia, può interessare solo paratie al di sotto del ponte delle paratie, solo paratie al di sopra di tale ponte o le une e le altre.

2. Le paratie/barriere trasversali ed orizzontali che arginano la massa d'acqua che si ipotizza accumulata devono essere sempre chiuse ed opportunamente assicurate quando la nave prende il mare.

3. Nel caso in cui le paratie/barriere sono danneggiate, l'acqua accumulata sul ponte deve avere lo stesso livello, pari a h_w , ai due lati della paratia/barriera danneggiata (cfr: fig. 9).

PARTE II

Linee guida per le prove in vasca



Scopo delle presenti linee guida è assicurare l'uniformità dei metodi impiegati per costruire e verificare il modello, nonché svolgere e analizzare le prove mediante il commento ad alcuni paragrafi dell'appendice «Prove in vasca» dell'allegato I.

Paragrafo 3 - Modelli di nave.

3.1. Il materiale impiegato per costruire il modello non è di per sé importante, purché il modello risulti, sia a nave integra che in condizioni di avaria, sufficientemente rigido da garantire che le proprietà idrostatiche siano identiche a quelle della nave reale e che la flessione dello scafo al contatto con le onde sia trascurabile.

È inoltre importante garantire che i compartimenti danneggiati siano ricostruiti nel modello nel modo più accurato possibile, in modo che il volume d'acqua rappresentato sia corretto.

Poiché la penetrazione di acqua (anche in quantità minime) nelle parti intatte del modello ne influenzerebbe il comportamento, occorre adottare le necessarie misure perché ciò non si verifichi.

Nelle prove in vasca riguardanti le avarie più gravi previste dalla convenzione SOLAS vicino alle estremità della nave, si è osservato che l'allagamento progressivo non era possibile a causa della tendenza dell'acqua sul ponte ad accumularsi vicino alla falla e quindi a defluire verso l'esterno.

Questi modelli sono riusciti a sopravvivere in condizioni di mare molto agitato, ma si sono capovolti in condizioni di mare meno agitato, dopo aver subito avarie meno gravi di quelle previste dalla convenzione SOLAS, lontano dalle estremità. Per evitare questa situazione è stato introdotto il limite di $\pm 35\%$.

Ricerche approfondite, volte all'elaborazione di criteri adeguati per le navi nuove, hanno chiaramente dimostrato che, oltre all'altezza metacentrica e al bordo libero, per valutare le possibilità di sopravvivenza delle navi passeggeri è importante tenere conto anche dell'area sottesa dalla curva di stabilità. Pertanto, il caso di avaria più grave previsto dalla convenzione SOLAS, da considerare per soddisfare i requisiti di cui al paragrafo 3.1, deve essere quello in cui l'area sottesa dalla curva di stabilità residua risulta minima.

3.2. Dettagli del modello.

3.2.1. Visto che gli effetti di scala possono influenzare notevolmente il comportamento del modello durante le prove, è opportuno garantire la minimizzazione di questi effetti. Il modello deve essere più grande possibile, in quanto è più agevole ricostruire fedelmente i compartimenti danneggiati in modelli più grandi, con conseguente riduzione degli effetti di scala. Si raccomanda pertanto di adottare per il modello una scala non inferiore a 1:40 ovvero non inferiore a 3 m, a seconda di quale dei due valori è maggiore.

Durante le prove è stato rilevato che la dimensione verticale del modello può influenzare i risultati delle prove dinamiche. È pertanto necessario che l'altezza del modello al di sopra del ponte delle paratie (bordo libero) corrisponda ad almeno tre altezze standard di una sovrastruttura, affinché le onde più grosse della serie non possano infrangersi sul modello.

3.2.2. Nel punto dell'ipotetica avaria, il modello deve essere quanto più possibile sottile per assicurare che la quantità di acqua penetrata e il suo centro di gravità siano correttamente rappresentati. Lo scafo deve avere uno spessore non superiore a 4 mm. Talvolta potrebbe risultare impossibile ricostruire, in modo sufficientemente dettagliato, lo scafo del modello e gli elementi di compartimentazione primaria e secondaria nel punto del danno, in tal caso sarebbe impossibile calcolare accuratamente la permeabilità ipotizzata dello spazio.

3.2.3. È fondamentale misurare e verificare il pescaggio del modello non soltanto a nave integra ma anche in condizioni di avaria, per confrontare i risultati con quelli ottenuti con il calcolo di stabilità in condizioni di avaria. Per ragioni pratiche, una tolleranza di $+ 2$ mm può essere accettata per i pescaggi.

3.2.4. Dopo aver misurato il pescaggio in condizioni di avaria, può risultare necessario modificare la permeabilità del compartimento danneggiato, aggiungendo volumi integri o pesi supplementari. Occorre inoltre fare in modo che il centro di gravità dell'acqua penetrata sia rappresentato correttamente. Gli eventuali adeguamenti devono avere per effetto di aumentare i margini di sicurezza.

Se il modello deve essere dotato di barriere sul ponte e se tali barriere sono di altezza inferiore a quella indicata qui di seguito, il modello deve essere dotato di telecamere a circuito chiuso, in modo che sia possibile tenere sotto controllo eventuali proiezioni e accumuli di acqua nell'area non danneggiata del ponte. In tal caso questa videoregistrazione costituisce parte integrante della documentazione di prova.

L'altezza delle paratie trasversali o longitudinali giudicate efficaci per contenere il volume ipotetico di acqua marina accumulata nel compartimento in questione sul ponte ro/ro danneggiato dovrebbe essere pari

ad almeno 4 metri, a meno che l'altezza dell'acqua sia inferiore a 0,5 m. In questi casi l'altezza della paratia può essere calcolata con la seguente formula:

$$B_h = 8_{hw} \text{ in cui } B_h = \text{altezza della paratia e } h_w = \text{altezza dell'acqua.}$$

In ogni caso, le paratie devono avere un'altezza minima non inferiore 2,2 m. Nel caso di navi dotate di ponti garage sospesi, tuttavia, l'altezza minima della paratia non deve essere inferiore a quella dell'altezza libera del ponte sospeso, quando è abbassato.

3.2.5. Per garantire che le caratteristiche del movimento del modello rispettino quelle della nave reale, è importante che il modello sia sottoposto a test di inclinazione e rollio a condizioni di nave integra, in modo che l'altezza metacentrica (GM) a nave integra e la distribuzione della massa possano essere verificati. La distribuzione della massa deve essere misurata al di fuori dell'acqua. Il raggio di inerzia trasversale della nave reale deve essere compreso tra 0,35B e 0,4B e quello longitudinale tra 0,2L e 0,25L.

3.2.6. Si presume che il sistema di ventilazione del compartimento danneggiato della nave reale sia tale da non ostacolare l'allagamento né il movimento dell'acqua imbarcata. Tuttavia, la riproduzione su scala più piccola dei sistemi di ventilazione della nave reale potrebbe comportare effetti di scala indesiderati. Per evitare tali effetti, si raccomanda di costruire il sistema di ventilazione su una scala maggiore rispetto a quella impiegata nel modello, accertandosi che ciò non influenzi il flusso dell'acqua sul ponte garage.

3.2.7. Si ritiene opportuno considerare un'avaria con una forma che sia rappresentativa della sezione trasversale della nave speronante nella regione di prua. L'angolo di 15° è basato su uno studio della sezione trasversale a una distanza di B/5 dalla prua per una selezione rappresentativa di navi di tipo e dimensioni diversi.

Il profilo triangolare (isoscele) della falla con forma prismatica corrisponde al galleggiamento a pieno carico.

Inoltre, nel caso in cui siano sistemate casse laterali interne di larghezza inferiore a B/5 e al fine di evitare eventuali effetti di scala, la lunghezza della falla non deve essere inferiore a 25 mm.

3.3. Nella prova in vasca originaria descritta nella risoluzione n. 14 della conferenza SOLAS del 1995, l'effetto di sbandamento prodotto dal momento massimo derivante dall'addensamento dei passeggeri, dalla messa in mare dei mezzi di salvataggio, dal vento e dalla rotazione della nave non è stato preso in considerazione, sebbene questi fattori siano considerati dalla convenzione SOLAS. Tuttavia, i risultati di uno studio hanno dimostrato che sarebbe prudente tenere conto di questi effetti e conservare, per ragioni pratiche, un'inclinazione minima di 1° di sbandamento dal lato della falla. Occorre notare che lo sbandamento dovuto alla rotazione non è stato ritenuto pertinente.

3.4. Nei casi in cui l'altezza metacentrica comporti un margine, nelle condizioni di carico reali, rispetto alla curva limite dell'altezza metacentrica (stabilita dalla norma SOLAS 90), l'amministrazione può accettare che detto margine sia usato nella prova in vasca. In questi casi la curva limite dell'altezza metacentrica dovrebbe essere adattata secondo la seguente formula:

$$d = d_s - 0,6 (d_s - d_{LS})$$

in cui: d_s è il pescaggio di compartimentazione e d_{LS} è il pescaggio della nave vacante.

La curva modificata è una linea retta tra l'altezza metacentrica usata nella prova in vasca all'immersione di compartimentazione e l'intersezione della curva originaria della norma SOLAS 90 e l'immersione d.

Nota: sul modello le prove di inclinazione e di rollio in condizioni di avaria possono essere accettate quale prova di verifica della curva di stabilità residua, ma tali prove non sono ammissibili in sostituzione di quelle a nave integra.

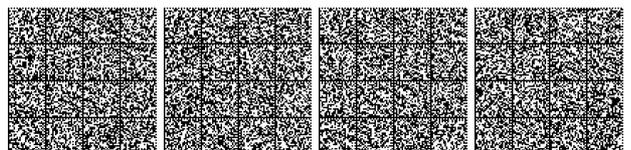
Paragrafo 4 - Svolgimento delle prove.

4.1. Spettro dell'onda.

Deve essere utilizzato lo spettro JONSWAP, in quanto descrive condizioni di mare limitate in estensione e durata, che corrispondono alla maggior parte delle condizioni osservate a livello mondiale. A tal fine, è importante verificare non solo il periodo di picco della serie di onde, ma anche controllare che il periodo di passaggio al livello medio (zero-crossing) sia corretto.

Lo spettro dell'onda deve essere registrato e documentato per ciascuna serie di prove. Le misurazioni devono essere effettuate in prossimità del sensore più vicino all'ondogeno.

Il modello deve essere inoltre dotato di sensori che permettano di controllare e registrare tutti i suoi movimenti (rollio, sussulto e beccheggio) e il suo comportamento (angolo di sbandamento, immersione e assetto longitudinale) nel corso della prova.



Si è constatato che non risulta opportuno fissare limiti assoluti per le altezze d'onda significativa, il periodo di picco e il periodo per il passaggio al livello medio (zero-crossing) degli spettri dell'onda del modello. È stato pertanto introdotto un margine accettabile.

4.2. Per evitare interferenze tra il sistema di ormeggio e la dinamica della nave, il carrello da rimorchio (al quale è fissato il sistema di ormeggio) deve seguire il modello alla sua reale velocità di deriva. In caso di mare con onde irregolari, la velocità di deriva non è costante; una velocità di rimorchio costante genererebbe oscillazioni di deriva di bassa frequenza ed elevata ampiezza, creando così una situazione che può influire sul comportamento del modello.

4.3. È necessario eseguire un numero sufficiente di prove con serie di onde diverse per garantire l'affidabilità statistica dei risultati: l'obiettivo è determinare con un elevato grado di certezza che una nave che non risponde ai criteri di sicurezza si capovolge nelle condizioni scelte per le prove. Si ritiene che sia necessario un minimo di 10 prove per garantire un livello ragionevole di affidabilità.

Paragrafo 6 - Omologazione.

Alla relazione presentata all'amministrazione vanno allegati i seguenti documenti:

a) calcoli sulla stabilità in condizioni di avaria nell'ipotesi peggiore prevista dalla convenzione SOLAS e (se diverso) con avaria a centro nave;

b) piani generali del modello, dettagli di costruzione e informazioni sulla strumentazione;

c) prova di inclinazione e misurazioni dei raggi di rotazione;

d) spettri d'onda nominali e misurati (nei tre punti diversi per ottenere dati rappresentativi e, per le prove in vasca, rilevati al sensore più vicino all'ondogeno);

e) registrazione rappresentativa dei movimenti, del comportamento e della deriva del modello;

f) videoregistrazioni pertinenti.

Nota:

Un rappresentante dell'*organismo riconosciuto* della nave deve assistere a tutte le prove.»

Note all'art. 13:

— Si riporta il testo dell'articolo 4-bis del citato decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45, come modificato dal presente decreto:

«Art. 4-bis (Requisiti di stabilità e ritiro progressivo dal servizio delle navi ro/ro da passeggeri). — 1. Fermi restando i pertinenti requisiti di sicurezza di cui all'articolo 4, le navi ro/ro da passeggeri di classe C, la cui chiglia è stata impostata o si trova a un equivalente stadio di costruzione il 1° ottobre 2004 o in data successiva, e tutte le navi ro/ro da passeggeri di classe A e B, devono essere conformi agli articoli 5, 7 e 8 del decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65, come modificati dal decreto legislativo di recepimento della direttiva (UE) 2023/936 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 maggio 2023.

1-bis. Nel corso delle ispezioni di cui all'articolo 3 del decreto legislativo 22 aprile 2020, n. 37, l'autorità marittima accerta che le navi ro/ro da passeggeri battenti bandiera italiana, prima di essere adibite a viaggi nell'ambito di servizi di linea nel tratto di mare A di cui all'articolo 3, comma 1, lettera a), del presente decreto, siano pienamente conformi ai requisiti di cui all'articolo 5 del decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65. Nell'effettuare la verifica di cui al presente comma, l'autorità marittima, riconosce i certificati rilasciati dall'amministrazione dello Stato di bandiera di altri Stati membri ai fini dell'applicazione dei requisiti specifici di stabilità previsti dall'articolo 5 del decreto legislativo n. 65 del 2005 e dall'allegato I al medesimo decreto.

2. Le navi ro/ro da passeggeri ritirate dal servizio non possono operare nei tratti di mare "A" e "B".».

24G00195

DECRETI, DELIBERE E ORDINANZE MINISTERIALI

MINISTERO DELL'INTERNO

DECRETO 22 novembre 2024.

Approvazione del modello di certificazione, relativo al 2024, per la richiesta da parte dei comuni del contributo erariale per le spese non ancora sostenute a seguito di sentenze di risarcimento esecutive, conseguenti a calamità naturali o cedimenti strutturali, o ad accordi transattivi ad esse collegate, verificatesi entro il 25 giugno 2016.

IL DIRETTORE CENTRALE

PER LA FINANZA LOCALE

Visto il comma 1, dell'art. 4 del decreto-legge n. 113 del 24 giugno 2016, convertito con modificazioni dalla legge 7 agosto 2016, n. 160, così come modificato dall'art. 4, comma 2-bis, lettera a), del decreto-legge 11 gennaio 2023, n. 3, convertito con modificazioni dalla legge, del 10 marzo 2023, n. 21, che stabilisce: «Al fine di garantire la sostenibilità economico-finanziaria e prevenire situazioni di dissesto finanziario dei comuni, è istituito presso il Ministero dell'interno un fondo denominato "Fondo per i contenziosi connessi a sentenze esecutive relative a calamità o cedimenti" con una dotazione di 20 milioni di euro per ciascuno degli anni 2016-2019, e di 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2020-2022. Per gli anni dal 2023 al 2025 la

dotazione del fondo è pari a 420.000 euro per il 2023, 450.000 euro per il 2024 e 450.000 euro per il 2025. Le risorse sono attribuite ai comuni che, a seguito di sentenze esecutive di risarcimento conseguenti a calamità naturali o cedimenti strutturali, o ad accordi transattivi ad esse collegate, sono obbligati a sostenere spese di ammontare complessivo superiore al 50% della spesa corrente sostenuta come risultante dalla media degli ultimi tre rendiconti approvati. Le calamità naturali, o i cedimenti strutturali di cui al precedente periodo, devono essersi verificati entro la data di entrata in vigore della presente disposizione»;

Visto il successivo comma 2, del richiamato art. 4, del decreto-legge 24 giugno 2016, n. 113, modificato dal decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito con modificazioni dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, e dal decreto-legge 14 dicembre 2018, n. 135, coordinato con la legge di conversione 11 febbraio 2019, n. 12, che recita: «I comuni di cui al comma 1 comunicano al Ministero dell'interno, entro il termine perentorio di quindici giorni successivi alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto per l'anno 2016, entro il 31 marzo per ciascuno degli anni dal 2017 al 2018, ed entro il 20 dicembre per ciascuno degli anni dal 2019 al 2025, la sussistenza della fattispecie di cui al comma 1, ivi incluse le richieste non soddisfatte negli anni precedenti, con modalità telematiche individuate dal

