



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti
IL CAPO UFFICIO LEGISLATIVO

Capo del Dipartimento per gli affari giuridici e
legislativi della Presidenza del Consiglio dei
Ministri

e, per conoscenza

Presidenza del Consiglio dei Ministri
Ufficio legislativo del Ministro per gli affari
europei, il Sud, le politiche di coesione e il
PNRR

OGGETTO: schema di decreto legislativo recante 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.

Si richiede, ai sensi dell'articolo 7, comma 1, del d.P.C.M. 15 settembre 2017, n. 169, l'esenzione dall'A.I.R. con riferimento allo schema di decreto legislativo in oggetto, che si allega unitamente alla relazione illustrativa, in relazione al ridotto impatto dell'intervento e in presenza delle seguenti condizioni, congiuntamente considerate.

Si premette che l'intervento ha lo scopo di implementare la sicurezza dei trasporti marittimi e dei loro fruitori, al contempo proteggendo l'ambiente, nel rispetto degli indirizzi dell'Unione europea.

La direttiva (UE) 2023/946 è nata dall'esigenza di semplificare e razionalizzare il quadro normativo esistente in materia di sicurezza delle navi da passeggeri nell'Unione europea. Suo obiettivo è quello di fornire un quadro giuridico chiaro, semplice e aggiornato, che consenta facilità di attuazione, monitoraggio e verifica del rispetto delle norme, aumentando così il livello complessivo della sicurezza della navigazione. A tal fine, la direttiva apporta modifiche alla precedente direttiva 2003/25/CE, modifiche di ordine tecnico afferenti alla stabilità per le navi *ro-ro* da passeggeri, in condizioni di falla, e che effettuano servizi di linea da o verso uno Stato membro, indipendentemente dalla bandiera, se impiegate in viaggi internazionali. Dette modifiche si sono rese necessarie, altresì, per allineare la normativa unionale alle norme di stabilità in falla adottate dall'Organizzazione internazionale marittima (IMO) ed entrate in vigore il 1° gennaio 2020.

In definitiva, la direttiva ha la finalità di assicurare che la nave *ro-ro* da passeggeri abbia, in caso di falla allo scafo provocata da collisione, una stabilità residua tale da aumentare le sue possibilità di sopravvivenza, evitandone il repentino capovolgimento. Questi requisiti di stabilità, quindi, si aggiungono a quelli già stabiliti nella Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS), con l'inclusione degli effetti sbandanti dovuti all'acqua accumulata sul ponte *ro-ro*.

Tutto ciò premesso, si evidenzia quanto segue.

- A) I costi di adeguamento sono di scarsa entità in relazione ai singoli destinatari, tenuto conto anche della loro estensione temporale.

La direttiva (UE) 2023/946 mira a semplificare e snellire l'attuale quadro normativo sulla sicurezza delle navi *ro-ro* da passeggeri al fine, principalmente, di allineare le vigenti norme sulla stabilità in falla ai requisiti adottati dall'Organizzazione internazionale marittima.

Obiettivo specifico del provvedimento proposto è la semplificazione dei calcoli che devono essere eseguiti per dimostrare la conformità della nave ai requisiti di stabilità in falla, se la nave medesima è conforme alle disposizioni della Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS). Pertanto, dall'attuazione del provvedimento potrà derivare, al limite, una riduzione degli oneri a carico delle parti interessate (cantieri di costruzione ed armatori) che non dovranno più applicare verifiche diverse in base alla normativa, unionale ed internazionale, di riferimento.

- B) Il numero dei destinatari dell'intervento si presenta come esiguo.

Destinatari specifici dell'intervento sono gli operatori di navi *ro-ro* da passeggeri in servizio di linea. Per motivi di fluttuazione dei dati sui traffici marittimi, non risulta possibile fornire un dato preciso relativamente al numero delle navi che saranno interessate dall'applicazione del nuovo regime ispettivo. Tuttavia, a titolo esemplificativo, si evidenzia che nell'anno 2023 le navi *ro-ro* da passeggeri impiegate in navigazione internazionale e nei tratti di mare A, B e C che hanno scalato i porti nazionali con approdi frequenti e regolari sono state in totale 170 (134 navi nazionali e 36 navi straniere).

Destinatario dell'intervento è inoltre, per la parte pubblica, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nella sua articolazione centrale e periferica (Uffici del Corpo delle Capitanerie di porto), con particolare riferimento al personale individuato come ispettore dello Stato di approdo, incaricato di compiere le visite a bordo (attualmente sono in servizio 135 ispettori nazionali).

- C) L'attuazione delle nuove disposizioni non comporta l'impiego di risorse pubbliche.

L'intervento proposto presenta, infatti, elementi di sostanziale neutralità finanziaria ed elementi di carattere meramente procedimentale, tali da non essere suscettibili di determinare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. L'intervento non comporta, inoltre, costi aggiuntivi a carico degli operatori del settore marittimo.

Il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto ha partecipato attivamente alla predisposizione del provvedimento e procederà al successivo monitoraggio. L'esecuzione delle norme sarà affidata, a livello territoriale, agli Uffici marittimi su tutto il territorio nazionale, che agiranno

sulla base delle indicazioni e del coordinamento del Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto nell'ambito delle competenze attribuite in materia di sicurezza della navigazione.

Anche le attività di controllo da parte delle singole Autorità marittime non comportano costi aggiuntivi, in quanto rientranti nelle attività di verifica e controllo già poste in essere nello svolgimento delle ordinarie attività d'istituto.

- D) L'intervento ha una limitata incidenza sugli assetti concorrenziali del mercato e non comporta aggravii o costi aggiuntivi a carico degli operatori del settore marittimo.

Anche le attività di controllo da parte dell'Autorità marittima non comportano costi aggiuntivi, in quanto rientranti nelle attività di verifica e controllo già espletate.

In definitiva, l'intervento in questione mira a rafforzare la sicurezza della navigazione e, al contempo, ad evitare fenomeni di distorsione della concorrenza e del mercato in ambito comunitario, possibili in caso di mancanza di norme di riferimento comuni. Ne deriva che non si ha alcuna incidenza sugli assetti concorrenziali del mercato.

Infine, si evidenzia, ai sensi dell'articolo 7, comma 5, del d.P.C.M. 15 settembre 2017, n. 169, che l'esenzione AIR viene pubblicata sul sito istituzionale di questa Amministrazione.

IL CAPO DELL'UFFICIO

VISTO: _____

Il Capo del Dipartimento per gli affari
giuridici e legislativi della Presidenza
del Consiglio dei Ministri