

- gli obiettivi relativi alla riduzione delle emissioni ed al miglioramento della qualità dell'aria, come detto, potranno essere verificati dal 2020. L'obiettivo relativo al miglioramento dei controlli si può considerare raggiunto alla luce dei dati in allegato II,
- non risulta l'insorgenza di costi o effetti non previsti,
- non risulta l'opportunità di misure integrative o correttive.

ALLEGATI

I. Relazione AIR

II. Controlli eseguiti dai soggetti competenti l'accertamento delle infrazioni e sanzioni irrogate

24/11/2016

Dott. Mariano Grillo



ALLEGATO I**ANALISI DELL'IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE (AIR)**

Titolo: Schema di decreto legislativo di recepimento della direttiva 2012/33/UE recante modifiche alla direttiva 99/32/CE in materia di tenore di zolfo di alcuni combustibili liquidi

Amministrazione referente: Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.

SEZIONE 1 - IL CONTESTO E GLI OBIETTIVI**A) Rappresentazione del problema da risolvere e delle criticità constatate, anche con riferimento al contesto internazionale ed europeo, nonché delle esigenze sociali ed economiche considerate**

Il presente intervento regolatorio, al fine di recepire direttiva 2012/33/UE, introduce modifiche alla vigente disciplina in materia di combustibili per uso marittimo introdotta in attuazione della direttiva 99/32/CE, come modificata dalla direttiva 2005/33/CE (articoli 292, 295 e 296 del Titolo III della Parte Quinta del decreto legislativo 3 aprile 2006, n.152, e successive modificazioni, e relativo allegato X, parte I, sezione 3).

L'intervento regolatorio in esame, che è da considerarsi, dunque, a tutti gli effetti quale misura necessaria per ottemperare agli obblighi derivanti dall'appartenenza all'Unione europea, si propone di ridurre l'inquinamento atmosferico provocato dalle navi, con l'obiettivo di migliorare i livelli di qualità dell'aria, in particolare nei porti o vicino alle arre costiere, a tutela della salute umana e dell'ambiente. Se non fossero introdotte le misure in esso previste, le emissioni prodotte dai trasporti marittimi supererebbero, infatti, nel breve periodo le emissioni dovute a tutte le fonti terrestri.

Col presente intervento regolatorio, si inteso, altresì, risolvere, attraverso il recepimento della direttiva 2012/33/UE, una serie di criticità emerse nell'attuazione delle disposizioni oggi vigenti in materia di combustibili per uso marittimo.

Si tratta di alcune criticità interpretative legate, per esempio, all'utilizzo, in via sperimentale od a regime, di metodi di riduzione delle emissioni alternativi all'utilizzo di combustibili marittimi a ridotto tenore di zolfo. Tali criticità, rilevate anche a seguito della presentazione di istanze di autorizzazione all'uso dei metodi di riduzione, hanno riguardato, in particolare, il regime autorizzativo nazionale (nonché i rapporti tra tale regime e le procedure di approvazione previste a livello internazionale per gli stessi metodi) e le competenze istruttorie ed i rapporti tra tale regime e le procedure di approvazione previste a livello internazionale per gli stessi metodi.

Altre criticità, emerse in sede di controllo, sono riconducibili ai casi in cui l'utilizzo di un combustibile marittimo fuori norma è imposto da una totale o parziale impossibilità di rifornirsi di combustibile a ridotto tenore di zolfo durante il viaggio. In tali casi, infatti, la vigente norma non ammette deroghe alla sanzionabilità del responsabile.

Le disposizioni della direttiva, come recepite dal presente intervento regolatorio, intervengono anche su questi aspetti critici, chiarendo in modo preciso la disciplina da applicare.

B) Descrizione degli obiettivi (di breve, medio o lungo periodo) da realizzare mediante l'intervento normativo

Considerato che, come anzidetto, se non fossero introdotte le misure previste nel presente intervento regolatorio, le emissioni prodotte dai trasporti marittimi supererebbero presto le emissioni dovute a tutte le fonti terrestri, lo stesso intervento, conformemente alla direttiva che recepisce, si propone di:

- ridurre l'inquinamento atmosferico provocato dalle navi;
- conseguire l'obiettivo di migliorare i livelli di qualità dell'aria, in particolare nei porti o vicino alle aree costiere, a tutela della salute umana e dell'ambiente.

Tali obiettivi saranno raggiunti in modo progressivo, in funzione della futura riduzione dei limiti di tenore di zolfo (prevista per il 2020) e di altri adempimenti, quali l'eventuale istituzione di nuove zone di protezione ecologica e di aree di controllo delle emissioni di SOX.

Ulteriori obiettivi che il presente intervento regolatorio si propone di conseguire sono:

- la diffusione, a determinate condizioni, di metodi di riduzione delle emissioni alternativi ai combustibili marittimi a ridotto tenore di zolfo, come ulteriore strumento di intervento sulle emissioni di ossidi di zolfo;
- il miglioramento della qualità e dell'efficacia dei controlli, mediante una più precisa definizione delle procedure e delle responsabilità dei soggetti controllori e dei soggetti controllati.

C) Descrizione degli indicatori che consentiranno di verificare il grado di raggiungimento degli obiettivi indicati e di monitorare l'attuazione dell'intervento nell'ambito della VIR

Gli indicatori che permetteranno di verificare il raggiungimento degli obiettivi prefissati sono:

- a) la riduzione di SOx nelle emissioni in atmosfera, dovuto all'impiego di combustibili per uso marittimo a basso tenore di zolfo verificata attraverso:
 - un campionamento sufficientemente frequente ed accurato dello stesso combustibile immesso sul mercato o utilizzato dalle navi;
 - controlli periodici dei giornali di bordo e dei bollettini di consegna del combustibile;
 - misurazioni e valutazioni relative alla qualità dell'aria nelle zone soggette all'influenza delle emissioni disciplinate;
- b) il numero delle sanzioni comminate per violazioni al sistema sanzionatorio vigente.

Al fine di utilizzare i predetti indicatori per gli obiettivi e la VIR, si riportano di seguito i dati inerenti gli accertamenti sul tenore di zolfo dei combustibili per uso marittimo effettuati dalle Capitanerie di porto al momento della consegna alle navi e a bordo di queste relativi all'anno precedente l'intervento in oggetto:

Combustibile	Tenore massimo previsto dalla legge % (m/m)	Numero accertamenti effettuati mediante controlli su documenti	Numero accertamenti effettuati mediante campionamento ed analisi	Valore medio del contenuto di zolfo % (m/m)
Gasolio marino (DMA o DMX)	0,1	1225	1	0,06
Gasolio DMA	0,1	777	39	0,06
Olio diesel marino (DMB o DMC)	1,5	2	0	0,95
Olio diesel DMB	1,5	3	0	0,84
Altri combustibili per uso marittimo	1,5	5	1	0,77

Per valutare l'efficacia dell'attuazione dell'intervento in oggetto sul miglioramento dei livelli di qualità dell'aria, in particolare nei porti o vicino alle aree costiere, a tutela della salute umana e dell'ambiente, si utilizzeranno i dati sul trasporto marittimo resi disponibili da ISPRA, nell'ambito dell'elaborazione dell'Inventario nazionale delle emissioni.

D) Indicazione delle categorie dei soggetti, pubblici e privati, destinatari dei principali effetti dell'intervento legislativo

I destinatari principali dell'intervento regolatorio sono:

- tra i soggetti pubblici chiamati ad attuare la nuova norma, le autorità competenti per i controlli, per la raccolta e l'invio di dati e di informazioni e per il rilascio di autorizzazioni in materia di combustibili marittimi (Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, Ministero dello sviluppo economico, Ministero delle infrastrutture e trasporti, Autorità portuali, Capitanerie di porto, Agenzia della dogane);

- tra i soggetti privati, gli operatori del settore navale (in particolare, gli armatori), gli agenti e gli intermediari marittimi, i produttori, gli importatori ed i distributori di combustibili marittimi, nonché le rispettive associazioni di categoria.

Considerato che la finalità dell'intervento regolatorio all'esame è quella di evitare, prevenire o ridurre effetti nocivi per la salute umana e per l'ambiente nel suo complesso, attraverso la definizione di obiettivi di qualità dell'aria e delle emissioni in atmosfera, destinataria dell'intervento legislativo è anche la popolazione italiana nel suo complesso.

SEZIONE 2 – LE PROCEDURE DI CONSULTAZIONE

L'intervento regolatorio è stato preventivamente condiviso, in una serie di riunioni tecniche, con le amministrazioni pubbliche interessate (Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Ministero dello sviluppo economico, Ministero della salute, Agenzia delle Dogane e Corpo delle capitanerie di porto), nonché con le associazioni di categoria del settore marittimo (quali Confitarma, Federagenti, Fedarlinea, Assoporti, Assocostieri ed Unione Petrolifera).

Le osservazioni più significative espresse dalle parti nel corso delle suddette riunioni sono state attentamente vagliate dall'Amministrazione proponente che le ha fatte confluire nella proposta regolatoria e sono di seguito riportate:

- modifica all'art 295 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, (*"Combustibili per uso marittimo"*), attraverso l'introduzione del comma 12-bis, derivante dalla ottemperanza a quanto specificato per il sistema generale delle scorte di emergenza di prodotti petroliferi previsto dal decreto legislativo 31 dicembre 2012, n 249, emanato in attuazione della Direttiva 2009/119/CE, in armonia con quanto previsto dall'Agenzia Internazionale per l'Energia;
- integrazione all'art 295 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, (*"Combustibili per uso marittimo"*), attraverso l'introduzione del comma 7-bis, al fine di individuare il soggetto che deve effettuare la dichiarazione (capitano della nave o l'armatore).

SEZIONE 3 - VALUTAZIONE DELL'OPZIONE DI NON INTERVENTO ("Opzione zero")

L'opzione di non intervento non è percorribile, non solo in considerazione dell'obbligo per gli Stati membri di recepire nel diritto interno le norme comunitarie, pena l'apertura di una procedura d'infrazione, ma, soprattutto, in quanto non si conseguirebbero gli obiettivi di ridurre l'inquinamento atmosferico provocato dalle navi e di migliorare i livelli di qualità dell'aria a tutela della salute umana e dell'ambiente.

SEZIONE 4 - VALUTAZIONE DELLE OPZIONI ALTERNATIVE DI INTERVENTO REGOLATORIO

Non sono state ravvisate opzioni alternative alla regolazione diretta, cioè al recepimento a livello legislativo dei contenuti vincolanti e facoltativi della direttiva, secondo i principi ed i criteri contenuti nella legge delega (legge di delegazione europea 6 agosto 2013).

Nel merito non sono state adottate altre opzioni in quanto avrebbero comportato il superamento dei livelli minimi di regolazione europea.

In ogni caso l'intervento di regolazione non introduce livelli di regolazione superiori a quelli minimi richiesti dalla direttiva comunitaria.

SEZIONE 5 - GIUSTIFICAZIONE DELL'OPZIONE REGOLATORIA, PROPOSTA E VALUTAZIONI DEGLI ONERI AMMINISTRATIVI E DELL'IMPATTO SULLE PMI

A) Svantaggi e vantaggi dell'opzione prescelta

Non risultano svantaggi dall'opzione prescelta.

Al contrario, l'intervento normativo si propone di fornire strumenti efficaci a vantaggio della tutela dell'ambiente e della salute della popolazione. Sono, infatti, predisposte specifiche misure volte a ridurre le emissioni di ossidi di zolfo prodotte dal traffico marittimo e, conseguentemente, a migliorare la qualità dell'aria, ai fini della tutela della salute umana e dell'ambiente.

B) Individuazione e stima degli effetti dell'opzione prescelta sulle micro, piccole e medie imprese

L'intervento regolatorio non introduce livelli di regolazione superiori a quelli minimi previsti dalla direttiva europea e non determina effetti negativi sulle PMI, considerata, anche per quest'ultime, la fattibilità tecnica ed economica dell'impiego di combustibili per uso marittimo con ridotto tenore di zolfo. L'intervento regolatorio prevede, peraltro, a determinate condizioni, la possibilità di ricorrere a metodi di riduzione delle emissioni alternativi ai combustibili marittimi a ridotto tenore di zolfo, come ulteriore strumento di intervento sulle emissioni di ossidi di zolfo.

C) Indicazione e stima degli obblighi informativi e dei relativi costi amministrativi, introdotti o eliminati a carico di cittadini e imprese

L'intervento regolatorio, in conformità a quanto stabilito dalla direttiva, prevede i seguenti nuovi obblighi informativi:

- la possibilità per l'armatore o per il comandante della nave che utilizza combustibile fuori norma di presentare all'autorità competente presso il porto di destinazione (al fine di evitare il controllo o la sanzione), un rapporto nel quale sono indicate tutte le misure adottate per ottenere combustibile a norma nell'ambito del proprio piano di viaggio (art. 296, comma 10-quater, come introdotto dall'articolo 1, comma 3, lett. c). **Tale possibilità è prevista all'art. 4-bis, paragrafo 5-ter della direttiva.**

- l'obbligo per il comandante della nave o per l'armatore di fornire a chi immette sul mercato combustibili per uso marittimo destinati a navi che utilizzano metodi di riduzione delle emissioni basati su sistemi a circuito chiuso, una dichiarazione in cui si attesta che la nave di destinazione utilizza tali metodi (art. 295, comma 6-ter, come introdotto dall'articolo 1, comma 2 lett. g). **Tale obbligo deriva dal recepimento dell'articolo 3-bis della direttiva.**

- l'obbligo per il comandante della nave o per l'armatore di fornire ulteriori elementi informativi nella relazione da allegare alla domanda di autorizzazione ad effettuare esperimenti relativi a metodi di riduzione delle emissioni nel corso dei quali è ammesso l'utilizzo di combustibili non conformi ai limiti previsti dal presente intervento regolatorio (articolo 295, comma 14, lett. e), e-bis) ed e-ter), come introdotto dall'art. 1, comma 2, lett. v). **Tale obbligo deriva dal recepimento dell'articolo 4-sexies della direttiva.**

- l'obbligo dell'armatore e del comandante della nave di tenere a bordo gli atti, rilasciati dalle competenti autorità di bandiera in conformità all'annesso VI alla Convenzione MARPOL 73/78 e notificati sulla base di tale normativa internazionale, attestanti il rispetto dei requisiti relativi ai metodi di riduzione delle emissioni utilizzati su navi non battenti bandiera di uno Stato comunitario (art. 295, comma 20-bis, come introdotto dall'art. 1, comma 2, lett. dd). **Tale obbligo deriva dal recepimento dell'articolo 4-quater della direttiva.**

- l'obbligo dei gestori degli impianti di produzione, dei depositi fiscali che importano i combustibili e dei fornitori di comunicare preventivamente alle autorità le situazioni in cui può verificarsi una significativa riduzione della disponibilità di combustibili per uso marittimo a norma (art. 295, comma 12-bis, come introdotto dall'articolo 1, comma 2, lett. m). **tale obbligo. Tale obbligo discende dal recepimento dell'articolo 4-bis, paragrafo 5-bis della direttiva.**

- l'obbligo dell'armatore o del comandante della nave di comunicare all'autorità marittima competente per territorio i casi in cui sussiste l'impossibilità di ottenere combustibile a norma, in caso di violazioni commesse in Italia (art. 296, comma 10-ter, come introdotto dall'art 1, comma 3, lett. c). Tale obbligo è previsto all'articolo 4-bis, paragrafo 5-ter, lett. b) della direttiva.

- l'obbligo dell'armatore o del comandante della nave battenti bandiera italiana di comunicare al Ministero dell'ambiente, per il tramite del porto di iscrizione, i casi in cui sussiste l'impossibilità di ottenere combustibile per uso marittimo a norma, in caso di violazioni commesse all'estero (art. 296, comma 10-ter, come introdotto dall'art 1, comma 3, lett. c). Tale obbligo è previsto all'articolo 4-bis, paragrafo 5-ter, lett. b) della direttiva.

Obbligo informativo: rapporto misure adottate per ottenere combustibile a norma nell'ambito del proprio piano di viaggio (Art. 296, comma 10-quater, come introdotto dall'articolo 1, comma 3, lett. c)

Rivolto a: IMPRESE

Effetto del provvedimento: INTRODUZIONE

Costo medio:

Predisposizione rapporto	C. Predisposizione di rapporto	B	140
Totale			140

Popolazione: NON DEFINIBILE ALLO STATO

Frequenza: EVENTUALE

Obbligo informativo: dichiarazione fornita dal comandante o dall'armatore attestante utilizzazione sistemi a circuito chiuso in alternativa a combustibili a norma (Art. 295, comma 6-ter, come introdotto dall'articolo 1, comma 2, lett. g)

Rivolto a: IMPRESE

Effetto del provvedimento: INTRODUZIONE

Costo medio:

Predisposizione documento	C. Predisposizione documento tecnico	B	40
---------------------------	--------------------------------------	---	----

tecnico/relazione			
Totale			40

Popolazione: NON DEFINIBILE ALLO STATO

Frequenza: UNA SOLA VOLTA

Obbligo informativo: integrazione a carico del comandante della nave o dell'armatore della relazione da allegare alla domanda di autorizzazione ad effettuare esperimenti relativi a metodi di riduzione delle emissioni nel corso dei quali è ammesso l'utilizzo di combustibili non conformi ai limiti previsti dal presente intervento regolatorio (ART. 295, comma 14, lett. e), e-bis) ed e-ter), come introdotto dall'art. 1, comma 2, lett. v).

Rivolto a: IMPRESE

Effetto del provvedimento: INTRODUZIONE

Costo medio:

Predisposizione documento tecnico/relazione	C. Predisposizione documento tecnico	B	40
Totale			40

Popolazione: NON DEFINIBILE ALLO STATO

Frequenza: UNA SOLA VOLTA

Obbligo informativo: obbligo a bordo atti attestanti rispetto requisiti relativi ai metodi di riduzione delle emissioni utilizzati su navi non battenti bandiera di uno Stato comunitario (Art. 295, comma 20-bis, come introdotto dall'art. 1, comma 2, lett. dd)

Rivolto a: IMPRESE

Effetto del provvedimento: INTRODUZIONE

Costo medio:

Attività / Spese Vive	Attività Standard corrispondente	Onerosità (B/M/A)	Costo (€)
Acquisizione modulistica	A. Acquisizione modulistica	B	10
Totale			10

Popolazione: NON DEFINIBILE ALLO STATO

Frequenza: UNA SOLA VOLTA

Obbligo informativo: obbligo produttori, importatori e fornitori di comunicare preventivamente alle autorità l'impossibilità di ottenere combustibile per uso marittimo a norma (ART. 295, comma 12-bis, come introdotto dall'articolo 1, comma 2, lett. m)

Rivolto a: IMPRESE

Effetto del provvedimento: INTRODUZIONE

Costo medio:

Attività / Spese Vive	Attività Standard corrispondente	Onerosità (B/M/A)	Costo (€)
Comunicazione	C. Predisposizione documento tecnico	B	50
Consegna Documentazione	G. Trasmissione all'autorità	B	5
Totale			55

Popolazione: NON DEFINIBILE ALLO STATO

Frequenza: EVENTUALE

Obbligo informativo: comunicazione da parte dell'armatore o del comandante della nave relativa situazioni in cui può verificarsi una l'impossibilità di ottenere combustibile per uso marittimo a norma di combustibili per uso marittimo a norma nelle acque territoriali (ART. 296, comma 10-ter, come introdotto dall'art 1, comma 3, lett. c)

Rivolto a: IMPRESE

Effetto del provvedimento: INTRODUZIONE

Costo medio:

Attività / Spese Vive	Attività Standard corrispondente	Onerosità (B/M/A)	Costo (€)
Comunicazione	C. Predisposizione documento tecnico	B	50
Consegna Documentazione	G. Trasmissione all'autorità marittima	B	5
Totale			55

Popolazione: • NON DEFINIBILE ALLO STATO

Frequenza: EVENTUALE

Obbligo informativo: comunicazione Ministero dell'ambiente casi in cui sussiste l'impossibilità di ottenere combustibile per uso marittimo a norma, in caso di violazioni commesse all'estero (Art. 296, comma 10-ter, come introdotto dall'art 1, comma 3, lett. c)

Rivolto a: IMPRESE

Effetto del provvedimento: INTRODUZIONE

Costo medio:

Attività / Spese Vive	Attività Standard corrispondente	Onerosità (B/M/A)	Costo (€)
Comunicazione dati	C. Predisposizione di rapporto /Relazione/documento tecnico	B	40
Consegna Documentazione	G. Trasmissione autorità marittima	B	10
Totale			50

Popolazione: NON DEFINIBILE ALLO STATO

Frequenza: EVENTUALE

Totale Costo OI = € 440,00

BILANCIO FINALE DEI COSTI AMMINISTRATIVI ANNUALI

Premesso che il campo di applicazione dell'intervento regolatorio in esame interessa le imbarcazioni a partire dalle 400 tonnellate di stazza lorda, dai dati forniti dalle associazioni di categoria degli operatori di settore risulta che, delle circa 1300 (MILLETRECENTO) imbarcazioni battenti bandiera italiana, circa 1000 (MILLE) unità superano le 400 tonnellate di stazza lorda. Ad oggi non si dispone, invece, di un dato certo circa le imbarcazioni che, fra le rimanenti 300 unità, raggiungono le 400 tonnellate di stazza lorda.

Tanto premesso, limitatamente alla flotta battente bandiera italiana che supera le 400 tonnellate di stazza lorda, il bilancio annuale finale dei costi amministrativi, qualora si verificassero, per tutte le predette unità, tutte le ipotesi previste dal presente intervento regolatorio sarebbe pari a:

Totale Costo OI = € 440.000,00

Il numero annuo di adempimenti ed i costi amministrativi annuali complessivi, che dovranno includere anche quelli riferiti alle navi battenti bandiera italiana che raggiungono le 400 tonnellate di stazza lorda e quelli relativi alle navi non battenti bandiera italiana che transiteranno nelle nostre acque territoriali, potranno essere calcolati solo a consuntivo del primo anno di applicazione dell'intervento regolatorio, sulla base delle segnalazioni pervenute alle amministrazioni pubbliche interessate da parte degli operatori del settore.

D) Condizioni e fattori incidenti sui prevedibili effetti dell'intervento regolatorio

Non esistono condizioni o fattori che possano incidere sull'immediata attuazione del nuovo intervento regolatorio. Difatti, dall'attuazione della sua applicazione non scaturiranno nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica in quanto le attività poste a carico delle pubbliche amministrazioni interessate sono già tutte sostanzialmente previste dalla normativa vigente.

SEZIONE 6 - INCIDENZA SUL CORRETTO FUNZIONAMENTO CONCORRENZIALE DEL MERCATO E SULLA COMPETITIVITA' DEL PAESE

L'intervento regolatorio è volto a realizzare un contesto normativo migliore che sia semplice, comprensibile, efficace e applicabile. Il quadro normativo in cui operano le imprese influisce sulla loro competitività e sulla capacità di crescere e creare occupazione. L'obiettivo di una regolamentazione migliore, del resto, è un elemento importante del partenariato dell'UE per la crescita e l'occupazione (strategia di Lisbona).

L'assetto organizzativo previsto dal presente intervento regolatorio si presenta conforme alle regole della concorrenza del mercato e non avrà ricadute sulla competitività del Paese, tenuto conto che si introducono solo obblighi e divieti previsti a livello comunitario.

SEZIONE 7 - MODALITA' ATTUATIVE DELL'INTERVENTO REGOLATORIO

A) Soggetti responsabili dell'attuazione dell'intervento regolatorio proposto

I soggetti responsabili dell'attuazione del presente intervento regolatorio sono, in quanto titolari di specifiche funzioni amministrative o di controllo, le Autorità portuali, le Capitanerie di porto, l'Agenzia della dogane, il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, il Ministero dello sviluppo economico ed il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

B) Eventuali azioni per la pubblicità e per l'informazione dell'intervento

Il provvedimento sarà pubblicato sul sito istituzionale del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.

C) Strumenti per il controllo ed il monitoraggio dell'intervento regolatorio

Un costante monitoraggio dell'applicazione delle disposizioni introdotte dallo schema di decreto sarà assicurato attraverso l'espletamento degli obblighi informativi imposti dal presente intervento regolatorio a soggetti pubblici e privati al fine di informare il Ministero dell'ambiente e la Commissione europea in merito a vari aspetti rilevanti (come la disponibilità di combustibili a norma sul territorio).

Restano ferme le attività di vigilanza e controllo già previste dalle norme vigenti.

D) I meccanismi eventualmente previsti per la revisione dell'intervento regolatorio

Le procedure per modificare gli allegati tecnici del presente intervento regolatorio sono già previste all'articolo 298, comma 2, del Titolo III della Parte Quinta del decreto legislativo n. 152/2006, che rinvia alle modalità stabilite all'articolo 281, commi 5 e 6, dello stesso decreto legislativo. In particolare, il comma 5 stabilisce che alle predette modifiche si provveda mediante regolamenti da adottare su proposta del Ministro dell'ambiente, di concerto con i Ministri delle infrastrutture e dei trasporti, dello sviluppo economico e della salute, sentita la Conferenza unificata di cui al decreto legislativo n. 281 del 1997. In caso di modifiche introdotte al fine di dare attuazione a successive direttive comunitarie che modificano le modalità esecutive e le caratteristiche di ordine tecnico previste nei predetti allegati, alla modifica si provvede, invece, mediante appositi decreti da adottare ai sensi dell'articolo 13 della legge 4 febbraio 2005, n. 11 (comma 6).

E) Aspetti prioritari da monitorare in fase di attuazione dell'intervento regolatorio e da considerare ai fini della V.I.R.

Il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare curerà l'elaborazione della verifica di impatto avvalendosi dei dati forniti dai soggetti responsabili dell'attuazione dell'intervento regolatorio.

In particolare, saranno specifico oggetto di valutazione ai fini della VIR:

- a) la riduzione del tenore di zolfo nelle emissioni in atmosfera dovuto all'impiego di combustibili per uso marittimo;
- b) il rapporto tra ispezioni effettuate e sanzioni irrogate.

SEZIONE 8 – RISPETTO DEI LIVELLI MINIMI DI REGOLAZIONE EUROPEA

L'intervento regolatorio in esame non introduce livelli di regolazione in materia superiori a quelli minimi imposti, come indicato nella Sezione 5, lettera C.

ALLEGATO II**Premessa**

La Direttiva 2012/33/UE è stata recepita nell'ordinamento nazionale con il Decreto legislativo 16 luglio 2014 n.112¹, che apporta modifiche al Titolo III e all'Allegato X della Parte V del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 "Norme in materia ambientale"²

Nell'Allegato X – *Disciplina dei combustibili* si stabiliscono le condizioni di utilizzo dei combustibili, comprese le prescrizioni finalizzate ad ottimizzare il rendimento di combustione e i metodi di misura delle caratteristiche merceologiche, infine sono indicate le modalità di trasmissione delle informazioni necessarie alla redazione della relazione sul contenuto di zolfo.

Il Titolo III - *Combustibili* del Decreto legislativo 152/2006, disciplina ai fini della prevenzione e della limitazione dell'inquinamento atmosferico, le caratteristiche merceologiche dei combustibili che possono essere utilizzati negli impianti industriali e civili, inclusi gli impianti termici civili di potenza termica inferiore al valore di soglia, e le caratteristiche merceologiche dei combustibili per uso marittimo. L'art. 298 comma 2-bis del decreto stabilisce che il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare invii alla Commissione Europea, una *relazione annuale sul tenore di zolfo dell'olio combustibile pesante, del gasolio e dei combustibili per uso marittimo utilizzati in Italia nell'anno precedente*, sulla base dei dati e delle informazioni fornite dagli operatori del settore e dalle autorità preposte ai controlli, con il supporto dell'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA).

Si riportano di seguito, per le finalità della VIR, i dati relativi ai controlli svolti dalle autorità preposte, per gli anni 2014 e 2015, contenuti rispettivamente nelle relazioni annuali dell'anno 2015 e 2016.

Nella tabella 1 sono riportati, per i vari tipi di combustibile, il numero di controlli eseguiti dai soggetti competenti l'accertamento delle infrazioni, ai sensi dell'art. 296, commi 2 e 9 del DLgs 152/2006, i valori medi, minimi e massimi e la deviazione standard del tenore di zolfo accertato, il valore massimo del tenore di zolfo previsto dalla legge dichiarato e le modalità di accertamento.

Nella tabella 2 è riportato un riepilogo dei campioni non conformi alle specifiche e delle infrazioni accertate dai soggetti di cui all'art. 296 commi 2 e 9, ordinate per soggetto che ha effettuato l'accertamento, con riportato il tipo di combustibile controllato, il valore accertato del tenore di zolfo, quello massimo previsto dalla legge, l'articolo di legge contravenuto e i provvedimenti adottati dichiarati.

¹ Pubblicato su G.U. n.186 del 12.08.2014

² Pubblicato su G.U. n. 88, S.O., del 14.4.2006.

Anno 2014**Tabella 1 – Elaborazione dei dati relativi agli accertamenti eseguiti dai soggetti competenti l'accertamento delle infrazioni, ai sensi dell'art.296, commi 2 e 9**

Combustibile	Tenore massimo di zolfo previsto dalla legge % (m/m)	Numero di accertamenti	Modalità di accertamento ⁽¹⁾	Valore minimo del tenore di zolfo % (m/m)	Valore massimo del tenore di zolfo % (m/m)	Valore medio del tenore di zolfo % (m/m)	Deviazione standard % (m/m)
Gasolio marino DMA	0,1	460	20 A / 440 D	0,0001	0,50	0,05	0,05
Gasolio marino DMX	0,1						
Gasolio marino ⁽³⁾	0,1	829	1 A / 828 D	0,0005	0,10	0,05	0,04
Olio diesel marino DMB	1,5	5	D	0,68	1,50	0,91	0,35
Olio diesel marino qualità DMC	1,5						
Altro combustibile marino ⁽²⁾	0,1						
Altro combustibile marino ⁽²⁾	1	1	D	0,04	0,04	0,04	
Altro combustibile marino ⁽²⁾	3,5/4,5	248	9 A / 239 D	0,76	3,90 ⁽⁴⁾	2,28	0,70

(1) A: Mediante campionamento e analisi; D: Mediante controllo sui documenti

(2) Combustibili per uso marittimo diversi da gasolio marino e olio diesel marino

(3) Dati forniti senza indicazione della qualità del combustibile

(4) Il valore massimo fa riferimento ad un accertamento eseguito prima del 18 giugno 2014

Tabella 2 – Riepilogo campioni risultanti non conformi alle specifiche e infrazioni accertate dai soggetti competenti l'accertamento delle infrazioni ai sensi dell'art. 296, commi 2 e 9

Soggetto	Combustibile	Tenore di zolfo accertato % (m/m)	Tenore massimo di zolfo previsto dalla legge % (m/m)	Riferimento di legge
Compamare Venezia	Gasolio marino qualità DMA	0,50	0,10	art.295 comma 8 Dlgs 152/06
		0,25	0,10	
		0,23	0,10	
		0,36	0,10	
		0,33	0,10	
		0,08	0,10	art.295 comma 10 Dlgs 152/06