

L'intervento normativo realizzato ha avuto portata limitata e reca soltanto alcune misure di carattere organizzativo, in quanto l'ordinamento nazionale era già sostanzialmente in linea con quello comunitario, sia sotto il profilo della semplificazione procedurale, avendo l'Italia già da tempo istituito uno "sportello unico", presso le prefetture, responsabile dell'intero procedimento relativo all'assunzione di cittadini stranieri per lavoro subordinato, sia sotto il profilo della parità di trattamento con i lavoratori italiani.

Il permesso di soggiorno che autorizza lo straniero tanto a soggiornare quanto a svolgere attività lavorativa, rilasciato secondo il modello introdotto con il regolamento CE n. 1030/2002, reca la dicitura "perm. unico lavoro"

b) Principali indicazioni di contesto quali la menzione di eventuali modifiche della regolamentazione o della materia oggetto di intervento intervenute nel corso del biennio, l'indicazione di eventuali pronunce giurisprudenziali, iniziative parlamentari, pareri di organi di controllo o consultivi, etc.

Il quadro normativo vigente di riferimento è rappresentato dal Testo Unico delle disposizioni concernenti la disciplina dell'immigrazione e norme sulla condizione dello straniero, di cui al D. Lgs. n. 286/1998 e dal relativo regolamento di attuazione (D.P.R. n. 394/1999). Le disposizioni in materia di ingresso e soggiorno per lavoro subordinato contenute nel citato testo unico non sono state oggetto di ulteriori interventi normativi nel biennio di riferimento.

c) Eventuali aspetti ulteriori ritenuti rilevanti nel quadro della VIR.

Nell'ambito delle attività di informazione preordinate alla realizzazione del processo di integrazione e connesse alla sottoscrizione dell'accordo di integrazione di cui all'articolo 4-bis del citato d. lgs. n. 286/1998, ed in particolare nell'ambito di una sessione di formazione civica e di informazione, sono fornite ai cittadini stranieri le informazioni occorrenti anche in materia di servizi sociali, diritti del lavoro, sistema previdenziale, prevenzione e sicurezza del lavoro. I contenuti della sessione, che si svolge presso i centri di istruzione per gli adulti, sono disciplinati sulla base di un accordo quadro stipulato tra il Ministero dell'interno ed il Ministero dell'istruzione.

SEZIONE 1 – RAGGIUNGIMENTO FINALITÀ

Dal 1° gennaio 2014 al 30 ottobre 2016, sono stati rilasciati 155.870 permessi di soggiorno unico, così suddivisi per anno:

Permessi “unico”

-dal 1.1.2014 al 31.12.2014 n. **48.277**

-dal 1.1.2015 al 31.12.2015 n. **63.351**

-dal 1.1.2016 al 30.10.2016 n. **44.242**

Sono in corso le iniziative occorrenti alla modifica dell'applicativo informatico che supporta il processo di emissione dei permessi di soggiorno elettronici per adeguare anche i permessi di soggiorno rilasciati per motivi diversi dal lavoro a contenere l'indicazione relativa alla facoltà di svolgere attività lavorativa. Le attività in parola saranno completate entro giugno 2017.

SEZIONE 2 – COSTI PRODOTTI

L'applicazione delle norme introdotte dal provvedimento non ha prodotto costi sui cittadini e sulle imprese e non ha determinato costi aggiuntivi per il Ministero dell'interno. Le misure adottate infatti si inseriscono nell'ambito di procedimenti già disciplinati dalle norme previgenti.

SEZIONE 3 – EFFETTI PRODOTTI

Le misure introdotte hanno contribuito alla semplificazione dei procedimenti e alla chiarezza dei documenti di soggiorno e lavoro rilasciati ai lavoratori stranieri.

SEZIONE 4 – LIVELLO DI OSSERVANZA DELLE PRESCRIZIONI

Al fine di dare puntuale attuazione all'intervento normativo e di garantirne l'osservanza, è stato predisposto per le Questure, competenti al rilascio del permesso unico, un manuale operativo correlato all'attuazione delle norme in parola disponibile nel sistema informativo “*Stranieri web*”.

SEZIONE 5 – CRITICITÀ

Non sono state rilevate criticità nell'applicazione delle disposizioni del provvedimento.

SEZIONE 6 – SINTESI DELLA VIR – CONCLUSIONI

i) Grado di raggiungimento delle finalità poste a base dell'adozione dell'intervento

Tenendo conto della portata limitata dell'intervento normativo, si ritiene che le misure organizzative adottate siano sufficienti a raggiungere gli obiettivi posti dalle norme europee a cui l'ordinamento nazionale era già sostanzialmente conforme.

ii) Eventuale insorgenza di costi o effetti non previsti

Non sono stati rilevati costi aggiuntivi o effetti non previsti.

iii) Eventuale opportunità di misure integrative e correttive con riferimento all'atto o alle circostanze di attuazione

Non è emersa la necessità di adottare misure integrative o correttive per gli aspetti di competenza del Ministero dell'interno.

ALLEGATI

I. Relazione AIR relativa al provvedimento in oggetto.

NB: Le parti della presente Relazione VIR predisposte da questa Direzione generale per la regolazione ed i contratti pubblici riguardano unicamente l'articolo 12 del decreto legge 28 marzo 2014, n. 47 "Misure urgenti per l'emergenza abitativa, per il mercato delle costruzioni e per Expo 2015", convertito, con modificazioni, in Legge 23 maggio 2014, n. 80, la cui formulazione è stata seguita da questa Struttura.

**VERIFICA DELL'IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE (V.I.R.)
(Allegato A del d.P.C.M. 16 gennaio 2013)**

AMMINISTRAZIONE PROPONENTE: Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

TITOLO: Decreto legge 28 marzo 2014, n. 47 "Misure urgenti per l'emergenza abitativa, per il mercato delle costruzioni e per Expo 2015", convertito, con modificazioni, in Legge 23 maggio 2014, n. 80

DATA DI ADOZIONE: 23 maggio 2014; **DATA DI ENTRATA IN VIGORE:** 28 maggio 2014

REFERENTE: Ing. Pietro Ciaravola

ASPETTI INTRODUTTIVI

(Aspetti introduttivi, lettera a) dell'Allegato a)

L'articolo 12 della legge in argomento reca disposizioni urgenti in materia di qualificazione degli esecutori dei lavori pubblici.

Tale disposizione venne inserita d'urgenza nel provvedimento *de quo* al fine di evitare gravi ripercussioni nel mercato degli appalti pubblici di lavori, a seguito della deregolamentazione in materia di qualificazione degli operatori economici per effetto dell'annullamento, su decisione del ricorso straordinario al Presidente della Repubblica proposto da Associazioni imprese generali (AGI) ed altri, delle disposizioni di cui agli articoli 107, comma 2, e 109, comma 2, del d.P.R. 5 ottobre 2010, n. 207, "Regolamento di esecuzione ed attuazione del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, recante Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE", che avrebbero determinato un aggravio della crisi del sistema imprenditoriale italiano nel settore delle costruzioni.

Come è noto, infatti, il Consiglio di Stato, nell'adunanza del 16 aprile 2013, aveva espresso parere nel senso di parziale accoglimento del suddetto ricorso in quanto aveva ritenuto che le citate disposizioni degli articoli 107, comma 2, e 109, comma 2, del previgente d.P.R. 207/2010 imponevano il ricorso pressoché generalizzato alle competenze delle imprese specialistiche, sacrificando le imprese generali senza realizzare un adeguato punto di equilibrio tra le due opposte esigenze di consentire, da un lato, alle imprese generali di poter svolgere direttamente una serie di lavorazioni complementari e normalmente necessarie per completare gli interventi oggetto principale della loro qualificazione e rendere necessario, dall'altro lato, il ricorso a qualificazioni specialistiche in presenza di interventi, che, per rilevante complessità tecnica o per notevole contenuto tecnologico, richiedono competenze particolari.

Pertanto, con l'annullamento delle citate disposizioni regolamentari sono venute meno le regole che riservavano l'esecuzione di particolari lavorazioni, rientranti nelle categorie a qualificazione obbligatoria, di cui talune individuate come "superspecialistiche", e non è risultata più garantita la finalità di seguire una adeguata esecuzione delle prestazioni richieste per le opere di elevato contenuto specialistico, assicurata dal possesso di una adeguata qualificazione professionale. Al contempo si è prodotta di fatto uno sbilanciamento del mercato favorendo la partecipazione delle cosiddette imprese generali e penalizzando l'accesso al mercato delle imprese specialistiche.

Di qui l'urgenza di intervenire con il provvedimento *de quo* per evitare il disorientamento delle stazioni appaltanti nella redazione dei bandi di gara nonché impatti negativi per le imprese specialistiche operanti nel settore delle costruzioni.

Per effetto di detto intervento normativo il numero delle categorie cosiddette superspecialistiche è stato ridotto da 24 a 13 (precisamente sono state individuate le seguenti categorie: OG 11, OS 2-A, OS 2-B, OS 4, OS 11, OS 12-A, OS 13, OS 14, OS 18-A, OS 18-B, OS 21, OS 25, OS 30) ed è stato disposto che per dette categorie, se di importo superiore al 15% dell'importo dell'appalto devono essere eseguite da imprese in possesso della qualificazione specifica (con obbligo di raggruppamento verticale se la capogruppo mandataria qualificata nella categoria prevalente non è in possesso della qualificazione specifica) e che possono essere subappaltate solo nel limite del 30 per cento del loro importo.

Nella relazione AIR che ha accompagnato il provvedimento *de quo* la verifica del grado di raggiungimento degli obiettivi sopra richiamati è stata demandata alle stazioni appaltanti, a questo Dicastero e all'Autorità per la vigilanza sui contratti pubblici (ora Autorità nazionale anticorruzione).

(Aspetti introduttivi, lettera b) dell'Allegato a)

Nel corso del biennio in esame (2014 - 2015) non sono intervenute modifiche della disposizione oggetto di intervento, né risultano espresse pronunce giurisprudenziali e pareri di organi di controllo o consultivi e né iniziative parlamentari intraprese in tal senso.

(Aspetti introduttivi, lettera c) dell'Allegato a)

Come è noto, nel 2016, le procedure ad evidenza pubblica in materia di lavori, servizi e forniture – disciplinate dal d.lgs. 12 aprile 2006, n. 163 e dal sopra citato Regolamento attuativo adottato d.P.R. n. 207/2010 - sono state oggetto di un complessivo riordino a seguito del recepimento nell'ordinamento nazionale delle direttive europee 2014/24/UE e 2014/25/UE, in materia di appalti pubblici nei settori ordinari e speciali, e della direttiva 2014/23/UE, riguardante le concessioni, mediante l'adozione del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50. L'articolo 216 del nuovo Codice stabilisce, al comma 15, che, fino alla data di entrata in vigore del decreto ministeriale concernente la definizione dell'elenco delle opere di notevole contenuto tecnologico o di rilevante complessità tecnica nonché dei requisiti di specializzazione per la loro esecuzione, di cui all'articolo 89, comma 11, del predetto D.lgs 50/2016, continuano ad applicarsi le disposizioni dell'articolo 12 del D.L. 28 marzo 2014, n. 47, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 maggio 2014, n. 80.

Pertanto, con l'entrata in vigore del predetto decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti *ex* articolo 89, comma 11, del nuovo Codice, il citato articolo 12 della legge in argomento dovrà ritenersi abrogato.

SEZIONE 1 – RAGGIUNGIMENTO FINALITÀ'

L'intervento normativo, individuando le categorie di lavorazioni che richiedono l'esecuzione da parte di operatori economici qualificati, ha raggiunto l'obiettivo di compensare gli interessi delle imprese generali e quelle specialistiche, riducendo in maniera sensibile il numero delle categorie di lavorazione a qualificazione obbligatoria.

Si è, infatti, determinato un adeguato punto di equilibrio tra l'esigenza dell'impresa generalista di potere svolgere direttamente una serie di lavorazioni complementari e normalmente necessarie per completare l'intervento oggetto principale della propria qualificazione e l'esigenza dell'impresa specialistica di poter mettere a disposizione le proprie particolari competenze, necessarie alla realizzazione di interventi di rilevante complessità tecnica o di notevole contenuto tecnologico.

SEZIONE 2 - COSTI PRODOTTI

L'adozione della norma non ha determinato l'insorgere di costi a carico dei cittadini, degli operatori economici del settore, con particolare riferimento alle PMI, e delle strutture della Pubblica Amministrazione.

SEZIONE 3 - EFFETTI PRODOTTI

Relativamente all'applicazione della disposizione in argomento è stata svolta da questa Amministrazione una ricognizione dei contratti di appalti di lavori pubblicati nella banca-dati del portale *web* del Servizio contratti pubblici (www.serviziocontrattipubblici.it) di questo Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, dove sono archiviati i bandi di gara, gli avvisi e gli esiti di gara pubblicati dalle stazioni appaltanti.

Al riguardo si è preso a riferimento il biennio 2014-2015 e si sono esaminati 9.634 affidamenti, andando ad individuare, per ciascuna delle 13 categorie "superspecialistiche" indicate nell'elenco riportato al comma 1 dell'articolo 12 del provvedimento in parola il numero complessivo di contratti nei quali (nell'ambito dell'intero arco temporale preso a base della rilevazione) dette categorie sono state previste nei relativi contratti come categorie scorporabili.

Nella seguente tabella sono riportati i risultati di detta ricognizione. Per completezza, accanto a ciascuna delle 13 categorie, è stato riportato il dato relativo al numero complessivo delle imprese in possesso della relativa attestazione SOA, come ricavato dal motore di ricerca del sito *web* <http://www.attestazione-soa.it>, che consente di effettuare la ricerca di imprese in possesso di attestazione SOA in corso di validità, filtrando per Provincia, categoria, classifica e con la possibilità di restringere la ricerca alle sole aziende in possesso di Certificazione ISO 9001. I dati sono ricavati dal Casellario ANAC, aggiornati con cadenza settimanale.

Sulla base di quanto rilevato, si osserva che:

- il numero dei contratti nei quali, nel biennio 2014-2015, le suddette 13 categorie superspecialistiche sono state inserite nei contratti come scorporabili, è risultato abbastanza limitato; in alcuni casi si tratta addirittura di qualche unità o al più di qualche decina di unità di contratti/anno;
- per le categorie superspecialistiche OG 11, OS 21 e OS 30, che risultano quelle comparse più frequentemente nei contratti oggetto della ricognizione, il corrispondente numero di imprese qualificate, che perciò possono partecipare alle gare anche nell'ambito di raggruppamenti verticali, non è trascurabile.

	Categorie superspecialistiche (art. 12 della legge 80/2016)	Numero di imprese in possesso di attestazione SOA nella relativa categoria superspecialistica, tra parentesi quelle con ISO 9001	Numero dei contratti nel biennio 2014-2015 nelle quali le categorie superspecialistiche sono risultate come scorporabili	Percentuale dei contratti nel biennio 2014/2015 con categorie superspecialistiche (indicate come scorporabili) sul totale di 9.634 affidati in detto biennio
1	OG11	4668 (4328)	671	6,96%
2	OS2-A	505 (302)	54	0,56%
3	OS2-B	9 (3)	1	0,01%
4	OS4	410 (352)	80	0,83%
5	OS11	233 (226)	57	0,59%
6	OS12-A	710 (679)	134	1,39%
7	OS13	228 (219)	39	0,40%
8	OS14	180 (172)	4	0,04%
9	OS18-A	962 (842)	81	0,84%
10	OS18-B	206 (181)	7	0,07%
11	OS21	2756 (2547)	236	2,45%
12	OS25	257 (222)	25	0,26%
13	OS30	3581 (2660)	657	6,82%

In considerazione di quanto sopra osservato, si può ritenere che l'attuazione del provvedimento in argomento non ha prodotto distorsioni nel settore degli appalti pubblici di lavori.

SEZIONE 4 - LIVELLO DI OSSERVANZA DELLE PRESCRIZIONI

Non sono pervenute segnalazioni relative all'inosservanza della norma adottata da parte dei destinatari.

SEZIONE 5 - CRITICITA'

Non si sono evidenziate lacunosità relative alla norma adottata, né riscontrate criticità nella fase attuativa della stessa.

SEZIONE 6 - SINTESI DELLA V.I.R. – CONCLUSIONI

Conclusivamente si può ritenere che la disposizione dell'articolo 12 della legge 80/2016 ha realizzato appieno l'obiettivo che si era prefissato, tant'è che nell'emanando citato decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, *ex* articolo 89, comma 11, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, si è ritenuto di dover ribadire nella sostanza le previsioni di detta disposizioni, confermando, salvo due integrazioni riguardanti le categorie OS 12-B e OS 32, le categorie super specialistiche a suo tempo individuate dal provvedimento *de quo*.

Infine, si osserva che detta disposizione non ha comportato costi o imprevisti tali da dover suggerire una sua revisione ovvero misure integrative/correttive della norma adottata, anche in fase attuativa delle stesse.

ALLEGATI

1. Relazione AIR

INDICATORI:

1. Numero dei contratti nel biennio 2014-2015 nelle quali le categorie cosiddette "superspecialistiche" sono risultate come categorie scorporabili
2. Numero di Imprese in possesso di attestazione SOA nella relativa categoria "superspecialistica"

FONTI:

1. Banca-dati del portale *web* del Servizio contratti pubblici (www.serviziocontrattipubblici.it) del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
2. Sito *web* <http://www.attestazione-soa.it>.

(Data) e (firma) del responsabile



**Ministero delle infrastrutture e dei trasporti
Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto – Guardia
Costiera**

Reparto II – Ufficio 1°

Relazione sulla verifica dell'impatto della regolamentazione (VIR), ai sensi dell'articolo 14, comma 4, della legge 28 novembre 2005, n. 246 e del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 19 novembre 2009, n.212.

1) DM di attuazione dell'art. 5 D.Lgs. 45/2000, in attuazione della direttiva 98/18/CE come rifusa nella Direttiva 2009/45/CE e modificata dalla Direttiva 2010/36/CE in tema di disposizioni norme sicurezza navi passeggeri adibite viaggi nazionali di cui al DM 3 settembre 2013.

• **ASPETTI INTRODUTTIVI**

Il decreto produce i suoi effetti, così come ben evidenziato nell'articolo 2, sulle navi passeggeri e roll on-roll off passeggeri (c.d. traghetti) di bandiera nazionale e ricadenti nell'ambito di applicazione del d.lgs. 4 febbraio 2000, n. 45 (ricadenti nelle classi B, C e D come definite dallo stesso d.lgs.) e del D.P.R. 8 novembre 1991, n. 435 e sulle navi da carico di bandiera nazionale, ricadenti nel regime del D.P.R. 435/91.

L'obiettivo principale stabilito dal decreto oggetto di valutazione è quello di agevolare lo shipping nazionale ricadente nelle categorie come individuate nell'ambito di applicazione dello stesso strumento normativo.

Con risoluzione MSC 282 (86) del 5 giugno 2009 l'IMO, l'Organizzazione Internazionale sulla Sicurezza Marittima, ha adottato alcuni emendamenti alla Convenzione sulla salvaguardia della vita umana in mare – SOLAS '74 che hanno introdotto, a partire dal 1 luglio 2011, attraverso una prestabilita calendarizzazione, l'obbligo di installare a bordo di specifiche classi di unità navali l'equipaggiamento denominato *bridge navigational watch alarm system* (di seguito denominato BNWAS).

In considerazione delle problematiche emerse in sede di applicazione pratica della citata norma a bordo di unità navali già esistenti alla data di entrata in vigore del precetto ed impiegate in viaggi di breve durata, il Comando generale del corpo delle capitanerie di porto, in qualità di Amministrazione marittima nazionale, ha individuato le condizioni operative attraverso le quali si è ritenuto di poter derogare alle prescrizioni previste, mantenendo, allo stesso tempo, un equivalente livello di sicurezza della navigazione a bordo e, pertanto, in forza del combinato disposto degli articoli 9.2 e 9.4 della Direttiva 2009/45/CE, è stata interessata la Commissione Europea per una richiesta di esenzione su specifiche categorie di unità navali.

Al termine della favorevole istruttoria ed al fine di equiparare le unità ricadenti nell'ambito di applicazione del D.lgs. 45/2000 con quelle rientranti nel D.P.R. 435/91, è stato predisposto il D.M. oggetto della presente VIR, attraverso il quale sono state individuate le unità che possono essere esentate dall'obbligo di installare il sistema di allarme attivabile dal ponte (BNWAS) e le condizioni che le navi devono rispettare per ottenere la citata esenzione.

- **SEZIONE 1- RAGGIUNGIMENTO FINALITÀ**

Le finalità perseguite appaiono raggiunte in modo soddisfacente, in quanto si è agevolato lo shipping nazionale, senza diminuire il mantenimento dei livelli di sicurezza previsti dal diritto vigente nazionale e comunitario.

- **SEZIONE 2 - COSTI PRODOTTI**

Nel periodo di riferimento, è stato riscontrato che numerose società di navigazione hanno usufruito del beneficio concesso dall'Amministrazione, ed indicato nel decreto in parola, relativo all'esenzione dalla installazione a bordo del dispositivo (BNWAS), con notevole risparmio in termini economici e gestionali del personale di bordo.

In considerazione del campo di applicazione della esenzione oggetto del decreto è possibile affermare che i maggiori beneficiari del provvedimento sono state le medie e piccole imprese armatoriali nazionali, proprietarie di quelle unità che è possibile esentare dal tenere a bordo il dispositivo (BNWAS).

Oneri amministrativi supplementari non si ritiene possano calcolarsi, in quanto a fronte del notevole beneficio sopradescritto si richiede alle Società di armamento di predisporre una istanza di inizio al procedimento amministrativo, nella quale si dimostra il possesso

dei requisiti richiesti per l'ottenimento del beneficio, che si conclude entro il termine ordinario di trenta giorni (ma in tal caso i tempi concreti per la conclusione del provvedimento non superano mai i dieci giorni) con l'emissione del provvedimento finale da parte della Autorità Marittima ove le unità risultano iscritte.

E' possibile individuare la quantificazione degli oneri finanziari nel costo diretto relativo all'assolvimento degli oneri erariali, come previsti dal Decreto del Presidente della Repubblica del 26 ottobre 1972 n. 642 e nel costo indiretto relativo al tempo dedicato alla presentazione dell'istanza presso gli uffici dell'Amministrazione; in tale ultimo caso, tuttavia, tali costi sono notevolmente ridotti in quanto l'intera pratica viene sviluppata attraverso processi informatici (utilizzo della PEC e ricorso a database dell'Amministrazione) che, a meno di contingenze non gestibili da postazioni remote, permettono di concludere il procedimento senza alcun ulteriore aggravio burocratico.

- **SEZIONE 3 - EFFETTI PRODOTTI**

In relazione alla già accennata *ratio*, nonché alla portata applicativa del decreto in questione, si rileva come quest'ultimo abbia effetti positivi sia sui cittadini, in quanto contribuisce al mantenimento dei livelli di sicurezza delle navi per il trasporto passeggeri, mediante l'indicazione nello stesso decreto di misure alternative ed equivalenti di sicurezza che garantiscono alle unità sprovviste del dispositivo (BNWAS) un livello di tutela dell'incolumità della vita umana in mare pari al resto del naviglio nazionale, sia sulle imprese armatoriali, in ragione della già menzionata possibilità di esenzione.

Infine, si rileva che, il decreto in esame, non contiene disposizioni in tema di semplificazione normativa e/o amministrativa, né produce incidenze sfavorevoli sul corretto funzionamento concorrenziale del mercato, sui processi di liberalizzazione e sull'ampliamento delle libertà dei soggetti dell'ordinamento giuridico.

- **SEZIONE 4 - LIVELLO DI OSSERVANZA DELLE PRESCRIZIONI**

Da una valutazione generale della situazione in atto è possibile apprezzare un puntuale ricorso al procedimento, così instaurato, di esenzione, da parte di tutte quelle unità che ricadono nell'ambito di applicazione del D.M. in esame.

- **SEZIONE 5 - CRITICITÀ**

Dai dati in possesso di questa Amministrazione, attraverso la valutazione dei provvedimenti di esenzione già rilasciati a cura delle Capitanerie di Porto di iscrizione

delle unità navali, non sono state riscontrate criticità attuative da parte degli utilizzatori finali (armatori e Società di navigazione delle unità navali destinatarie degli effetti del decreto) che ne hanno usufruito.

- **SEZIONE 6 – SINTESI DELLA VIR - CONCLUSIONI**

Come rilevato in precedenza, la normativa in esame ha prodotto un soddisfacente grado di raggiungimento delle finalità perseguite e non ha manifestato criticità alcuna, né comportato costi ultronei non previsti.

2) D.P.R. 104/2014. Elevazione dell'Ufficio Locale marittimo di Loano ad Ufficio Circondariale marittimo di Loano – Albenga.

- **ASPETTI INTRODUTTIVI**

Trattasi di una norma di natura regolamentare finalizzata alla modifica del livello organizzativo periferico dell'Amministrazione delle Infrastrutture e dei Trasporti attraverso mutamenti di rango, soppressioni ovvero ricollocazioni di taluni Uffici Marittimi.

- **SEZIONE 1- RAGGIUNGIMENTO FINALITÀ**

Il predetto decreto, finalizzato all'ottimizzazione locale della qualità dei servizi resi, ha conseguito in modo soddisfacente le finalità perseguite dall'Amministrazione marittima.

- **SEZIONE 2 - COSTI PRODOTTI**

Il summenzionato decreto non produce aggiuntivi costi in capo ai cittadini e alle imprese.

- **SEZIONE 3 - EFFETTI PRODOTTI**

Il richiamato decreto non ha provocato effetti sia sulla semplificazione normativa ed amministrativa e sia sul corretto funzionamento concorrenziale del mercato, oltre che sui processi di liberalizzazione e sull'ampliamento delle libertà dei soggetti dell'ordinamento giuridico vigente, in quanto trattasi di mera riorganizzazione amministrativa.

Si evidenzia, inoltre, che la rimodulazione territoriale ha prodotto degli effetti benefici permettendo una maggiore presenza del personale in un porto caratterizzato da un crescente traffico diportistico.

- **SEZIONE 4 - LIVELLO DI OSSERVANZA DELLE PRESCRIZIONI**

Le prescrizioni previste dall'atto normativo in esame sono rispettate *in toto*, in quanto trattasi di rimodulazione del livello organizzativo periferico dell'Amministrazione marittima.

- **SEZIONE 5 - CRITICITÀ**

Il richiamato decreto non ha provocato alcuna criticità nella sua attuazione o in altri ambiti di rilevanza.

- **SEZIONE 6 – SINTESI DELLA VIR - CONCLUSIONI**

La rimodulazione territoriale ha prodotto degli effetti benefici, permettendo una maggiore presenza del personale in un porto caratterizzato da un crescente traffico diportistico, perseguendo, dunque, le finalità ricercate dall'Amministrazione marittima, cioè nell'intento di ottimizzarne, localmente, la qualità dei servizi resi.

Si sottolinea, inoltre, che il Comune di Loano ha, positivamente, accolto l'elevazione dell'Ufficio marittimo del proprio territorio, tenuto conto che il porto di Loano è il maggiore nell'ambito dell'intero Circondario marittimo, anche in virtù dei lavori di ampliamento funzionali all'aumento qualitativo e quantitativo del locale traffico navale.

3) D.P.R. 18 agosto 2015, n.152. Rimodulazione delle circoscrizioni territoriali relative alle Direzioni marittime di Bari e di Napoli.

- **ASPETTI INTRODUTTIVI**

Trattasi di una norma di natura regolamentare mediante la quale si modifica il livello organizzativo periferico dell'Amministrazione delle Infrastrutture e dei Trasporti attraverso mutamenti di rango, soppressioni ovvero ricollocazioni di taluni degli Uffici Marittimi nelle circoscrizioni territoriali delle Direzioni Marittime di Bari e di Napoli.

In particolare, per quanto concerne la Direzione Marittima di Napoli, l'Ufficio Locale Marittimo di Sorrento è ora dipendente dalla Capitaneria di porto di Castellammare di Stabia e non più da quella di Napoli, mentre per quel che riguarda la Direzione Marittima di Bari si è provveduto alla soppressione della Delegazione di spiaggia di Casalabate, fermi restando i limiti delle circoscrizioni territoriali marittime degli Uffici marittimi di Otranto e di Brindisi.

- **SEZIONE 1- RAGGIUNGIMENTO FINALITÀ**

Il predetto decreto, finalizzato all'ottimizzazione locale della qualità dei servizi resi, ha conseguito in modo soddisfacente le finalità perseguite dall'Amministrazione marittima.

- **SEZIONE 2 - COSTI PRODOTTI**

Tale provvedimento non ha prodotto costi a carico dei cittadini, né sull'organizzazione e sul funzionamento delle strutture pubbliche.

- **SEZIONE 3 - EFFETTI PRODOTTI**

Sulla base degli elementi forniti, l'atto normativo in esame ha prodotto effetti sicuramente positivi per i cittadini-utenti locali ed ha suscitato l'apprezzamento, in particolare, sia della civica Amministrazione che del ceto peschereccio, con riferimento alla rimodulazione ricadente sulla Direzione Marittima di Napoli.

Inoltre, quale elemento comune ad entrambe le Direzioni Marittime, si sottolinea che il Decreto in parola non contiene disposizioni in tema di semplificazione normativa e/o amministrativa, nè si rilevano incidenze negative circa il corretto funzionamento concorrenziale del mercato, i processi di liberalizzazione e l'ampliamento delle libertà dei soggetti dell'ordinamento giuridico, in quanto trattasi di mera riorganizzazione amministrativa

- **SEZIONE 4 - LIVELLO DI OSSERVANZA DELLE PRESCRIZIONI**

Le prescrizioni previste dall'atto normativo in esame sono rispettate *in toto*, in quanto trattasi di rimodulazione del livello organizzativo periferico dell'Amministrazione marittima.

- **SEZIONE 5 - CRITICITÀ**

Con particolare riferimento alla modifica dell'Ufficio Marittimo rientrante nella circoscrizione giurisdizionale della Direzione Marittima di Napoli, non si ravvisano, pertanto, criticità o lacune insite nell'atto normativo, nè problemi relativi alla fase di attuazione dello stesso.

Per quel che attiene, invece, l'Ufficio Marittimo rientrante nella circoscrizione giurisdizionale della Direzione Marittima di Bari, quale unico possibile elemento di criticità, è stato rilevato l'imperfetto allineamento dei limiti del circondario marittimo di Otranto, come stabiliti con il D.P.R. in esame e quelli determinati dal nuovo assetto

territoriale disciplinato con Decreto del Presidente della Giunta Regionale del 15/05/2012, n. 388, con conseguente necessità di diverso riparto della giurisdizione degli uffici marittimi.

- **SEZIONE 6 – SINTESI DELLA VIR - CONCLUSIONI**

La rimodulazione territoriale ha prodotto degli effetti benefici, conseguendo in modo soddisfacente le finalità perseguite.

GRIGLIA METODOLOGICA PER LA STESURA DELLA RELAZIONE DELLA VERIFICA DELL'IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE (VIR)

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 responsabile dell'adozione dell'atto: Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.

Data di adozione; entrata in vigore: adozione 16 luglio 2014; pubblicazione in Gazzetta Ufficiale 12 agosto 2014; entrata in vigore 27 agosto 2014.

Indicazione del referente dell'Amministrazione: dott. Mariano Grillo, Direttore Generale della Direzione Generale Rifiuti e Inquinamento, Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.

ASPETTI INTRODUTTIVI

L'AIR prevede i seguenti obiettivi del decreto, da raggiungere in modo progressivo in funzione della futura riduzione dei limiti di tenore di zolfo dei combustibili marittimi (prevista per il 2020) e di altri nuovi adempimenti:

- ridurre l'inquinamento atmosferico provocato dalle navi;
- migliorare i livelli di qualità dell'aria, in particolare nei porti o vicino alle aree costiere;
- diffondere metodi di riduzione delle emissioni alternativi ai combustibili marittimi a ridotto tenore di zolfo;
- migliorare la qualità e l'efficacia dei controlli, mediante una più precisa definizione delle procedure e delle responsabilità dei soggetti controllori e dei soggetti controllati.

Gli indicatori previsti dall'AIR per la verifica del raggiungimento degli obiettivi sono:

- a) la riduzione di ossidi di zolfo nelle emissioni in atmosfera delle navi verificata attraverso:
 - il campionamento del 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 delle navi;
- b) il numero delle sanzioni comminate per violazioni degli adempimenti introdotti.

Nel corso dei due anni di applicazione del decreto sono intervenuti, sul piano normativo, il decreto del Ministro dell'ambiente 29 marzo 2016, n. 79, che ha stabilito le tariffe dei controlli sul tenore di zolfo dei combustibili marittimi, e la decisione comunitaria 2015/253/UE, che ha stabilito una serie di criteri e modalità per l'effettuazione di tali controlli. Sul piano giurisprudenziale sono inoltre intervenute pronunce relative al tenore di zolfo dei combustibili utilizzati dalle "navi passeggeri", quale previsto dal decreto e dalla direttiva recepita (sentenza della Corte di Giustizia europea 23 gennaio 2014, in C-537/11, e sentenza del Tribunale di Genova 247/2016 del 22 gennaio 2016).

SEZIONE 1 - RAGGIUNGIMENTO FINALITA'

L'obiettivo di ridurre l'inquinamento atmosferico provocato dalle navi e pertanto migliorare i livelli di qualità dell'aria, in particolare nei porti o vicino alle aree costiere, per effetto del decreto, potrà essere verificato a partire dal 2020, anno in cui entreranno in vigore di nuovi limiti di tenore di zolfo dei combustibili marittimi. Allo stesso modo, da tale data potrà essere verificato l'obiettivo di

diffondere metodi di riduzione delle emissioni alternativi, i quali risultano più vantaggiosi se sono alternativi a combustibili marittimi caratterizzati da un minore tenore di zolfo e, pertanto, da un più oneroso costo di approvvigionamento.

L'obiettivo di migliorare la qualità e l'efficacia dei controlli può essere fin d'ora verificato alla luce dei dati relativi ai controlli ed alla violazioni in materia di tenore di zolfo dei combustibili marittimi, risultanti dalle attività del Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera per gli anni 2014 e 2015 (allegato II).

SEZIONE 2 - COSTI PRODOTTI

Per tutti gli operatori e le imprese (incluse le PMI), quali armatori, agenti e intermediari marittimi, produttori, importatori e distributori di combustibili marittimi, i costi nascenti del decreto in relazione al combustibile marittimo a basso tenore di zolfo da utilizzare a partire dal 2020 potranno essere valutati, come logico, solo in un periodo prossimo a tale data futura. Invece, gli oneri informativi indicati nell'AIR si riferiscono a comunicazioni, tenuta di dati, ecc., da porre in essere solo in specifiche circostanze che non risultano ad oggi essersi verificate.

Per i soggetti pubblici chiamati ad attuare la nuova norma (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, come Autorità portuali, Capitanerie di porto, Agenzia della dogane) non si sono prodotti nuovi oneri per effetto del decreto in quanto tali attività erano interamente previste e disciplinate già dalle norme precedenti.

SEZIONE 3 - EFFETTI PRODOTTI

Gli effetti del decreto sui cittadini, sulle imprese e sulle amministrazioni potranno essere verificati a partire dal 2020, quando l'entrata in vigore e l'applicazione dei nuovi limiti di tenore di zolfo dei combustibili marittimi avranno un'incidenza in termini di riduzione dell'inquinamento atmosferico provocato dalle navi, in termini di miglioramento dei livelli di qualità dell'aria, in particolare nei porti o vicino alle aree costiere (con conseguenze anche sulle politiche di risanamento della qualità dell'aria nelle zone interessate), nonché in termini di sviluppo di metodi di riduzione delle emissioni alternativi.

SEZIONE 4 - LIVELLO DI OSSERVANZA DELLE PRESCRIZIONI

I dati relativi ai controlli ed alla violazioni in materia di tenore di zolfo dei combustibili marittimi, risultanti dalle attività del Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera per gli anni 2014 e 2015 (allegato II) rappresentano un idoneo indice del livello di osservanza del decreto in quanto permettono di verificare, rispetto al numero totale dei controlli, i casi di non conformità (in percentuale) ed i casi oggetto di sanzione.

SEZIONE 5 - CRITICITA'

Non risultano criticità specificamente connesse al decreto. Non risultano inoltre contenziosi aperti in materia, diversi da quelli derivanti da norme già vigenti all'epoca dell'adozione del decreto.

SEZIONE 6 - SINTESI DELLA VIR – CONCLUSIONI

In sintesi: