

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Lo schema di decreto legislativo in esame attua la delega conferita con la legge 25 ottobre 2017 n. 163, recante delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea - legge di delegazione europea 2016-2017 (allegato A, numero 11) e recepisce, secondo i principi e criteri direttivi di cui agli articoli 31 e 32 della legge 24 dicembre 2012, n. 234, la direttiva (UE) 2016/844 della Commissione del 27 maggio 2016, che modifica la direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri.

La direttiva 2016/844/UE, adottata il 27 maggio 2016 e rettificata con il comunicato pubblicato sulla G.U.U.E. 19 luglio 2016, n. 193, reca modifiche alla direttiva 2009/45/CE relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri che, a sua volta, ha codificato e rifiuso la direttiva 98/18/CE del Consiglio del 17 marzo 1998, oggetto di numerose modifiche, anche di natura sostanziale, che hanno interessato i pertinenti strumenti internazionali, quali convenzioni, protocolli, codici e risoluzioni IMO (direttive 2002/25/CE; 2003/24/CE; 2003/75/CE).

Sul versante interno il quadro normativo di riferimento è composto da:

- a) decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45, che ha dato attuazione alla direttiva 98/18/CE;
- b) decreto legislativo 23 dicembre 2002, n. 291 recante sostituzione dell'allegato I al decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45, in attuazione della direttiva 2002/25/CE relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri;
- c) decreto legislativo 8 marzo 2005, n. 52, recante attuazione della direttiva 2003/24/CE relativa ai requisiti di sicurezza per le navi da passeggeri;
- d) decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 12 marzo 2004, recante attuazione della direttiva 2003/75/CE della Commissione del 29 luglio 2003, che modifica l'allegato I della direttiva 98/18/CE del Consiglio, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri, già attuata con decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45.

La recepita direttiva, 2016/844/UE attraverso la revisione dell'allegato I ha introdotto varianti d'ordine tecnico che non ampliano la portata sostanziale della direttiva madre 98/18/CE ma si limitano ad aggiornarla rispetto all'evolversi degli strumenti internazionali.

La modifica si rende necessaria, come previsto dall'art. 10, par. 2, della direttiva 2009/45, in quanto alcune convenzioni internazionali definite all'articolo 2, lettera a), della direttiva stessa sono state modificate. L'art. 10, par. 2 prevede infatti che gli allegati della direttiva possano essere modificati in modo da applicare le modifiche apportate alle convenzioni internazionali.

La direttiva 2009/45/CE all'art. 2, lett. a) fa riferimento alla convenzione SOLAS del 1974 (convenzione internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare), più volte modificata, e alla convenzione internazionale del 1966 sulle linee di massimo carico, unitamente ai rispettivi protocolli e successive modifiche. La Convenzione SOLAS è stata più volte modificata: dopo il disastro nel 1994 del traghetto Estonia, l'Organizzazione marittima internazionale (OMI) l'ha modificata elevando tra l'altro i requisiti di stabilità delle navi ro-ro quando sono danneggiate. Altri incidenti hanno poi indotto l'introduzione, negli ultimi due decenni, di norme supplementari per la sicurezza delle navi passeggeri, tra cui alcune norme specifiche, ad esempio, la registrazione delle persone a bordo.

Le modifiche all'allegato riguardano una serie di regole costruttive da applicare alle navi. In particolare, l'allegato modifica le:

- a) regole costruttive relative alla protezione contro il rumore, per la quale viene aggiunta all'Allegato I, cap. II, una nuova regola, relativa alle navi delle classi B, C e D, costruite a partire dal 1° gennaio 2018, prevedendo che le navi di stazza lorda pari o superiore a 1.600



tonnellate dovranno essere costruite in modo da ridurre i livelli di rumore a bordo e proteggere il personale dai rumori conformemente al codice IMO relativo al livello acustico a bordo delle navi;

- b) regole tecniche relative al timone e alla sua capacità operativa;
- c) caratteristiche delle serrande tagliafuoco e tagliafumo, distinguendo tra serranda tagliafuoco automatica, manuale e telecomandata;
- d) caratteristiche dell'apparecchio autorespiratore ad aria compressa compreso negli equipaggiamenti da vigile del fuoco;
- e) previsioni circa la presenza a bordo di due apparecchi radiotelefonici, ricetrasmittenti portatili per ciascun vigile del fuoco;
- f) caratteristiche di resistenza al fuoco delle paratie e dei ponti, che devono tenere in considerazione il rischio di trasmissione del calore in corrispondenza delle intersezioni e delle estremità delle barriere termiche;
- g) caratteristiche tecniche delle condotte e degli impianti di ventilazione delle navi;
- h) piani e procedure per il recupero di persone dall'acqua.

Per il recepimento della nuova direttiva è stata utilizzata la tecnica della novella legislativa, intervenendo sul richiamato decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45 con l'integrale sostituzione dell'allegato I. Infatti, trattandosi di un testo destinato agli operatori di un settore ad alta vocazione specialistica, come la sicurezza in mare, al fine di non ingenerare dubbi o incomprensioni di sorta, si è ritenuto necessario, procedere alla integrale sostituzione dello stesso, con le necessarie aggiunte o abrogazioni previste dalla direttiva in recepimento. Per quanto riguarda le modifiche relative al recepimento della direttiva 2016/844/UE, si rappresenta che consistono in:

1. **Protezione contro il rumore** (Codice sui livelli sonori a bordo delle navi adottato con la risoluzione dell'IMO A.468 (XIII): dal 1° gennaio 2018, obbligo di costruzione delle navi delle classi B, C, D di stazza lorda pari o superiore a 1.600 tonnellate in modo che siano ridotti i livelli di rumore a bordo e obbligo di proteggere il personale dai rumori (pag. 6). Per le altre navi aventi una stazza inferiore obbligo di misure per la riduzione del rumore delle macchine nei locali macchine a livelli accettabili (isolamento della sorgente dell'eccessivo rumore, realizzazione di un rifugio antirumore e protezioni auricolari per il personale) (pag. 48);
2. **Ulteriori caratteristiche della macchina di governo principale, ausiliaria e dell'asta del timone per le navi nuove delle classi B, C, D + navi esistenti della classe B** (pagg. 40 e 41);
3. **Protezione contro gli incendi, rilevazione ed estinzione degli incendi:**
 - a) Specifica delle caratteristiche tecniche e indicazione del luogo di installazione delle serrande tagliafuoco e delle serrande tagliafumo sulle navi delle classi B, C e D costruite a partire dal 1° gennaio 2013 (pagg. 66 e 67);
 - b) Previsione in ordine alla sistemazione degli impianti per l'estinzione degli incendi nei locali macchine, con particolare riguardo agli impianti antincendio fissi a valenza locale che devono essere posizionati nelle navi B, C, D (sia quelle di lunghezza pari o superiore a 24 metri costruite dal 1° gennaio 2003 che quelle autorizzate a trasportare più di 400 passeggeri costruite anteriormente al 1° gennaio 2003 o esistenti della classe B) in modo tale da proteggere, senza la necessità di arrestare le macchine e far evacuare il personale o sigillare i locali, le parti a potenziale rischio di incendio delle macchine a combustione interna utilizzate per la propulsione principale della nave e per la generazione elettrica; nelle navi costruite a partire dal 1° gennaio 2018, la sistemazione di tali impianti deve



essere tale da proteggere tutte le parti a potenziale rischio di incendio delle macchine a propulsione interna (pag. 80);

- c) Per le navi costruite a partire dal 1° luglio 2019, l'equipaggiamento da vigile del fuoco a bordo delle navi deve essere conforme al codice dei sistemi antincendi; le navi costruite anteriormente al 1° gennaio 2018 devono conformarsi a tale codice entro la data della prima visita di controllo periodica successiva al 1° luglio 2019. Le navi costruite a partire dal 1° gennaio 2018 devono comunque essere dotate di apparecchi ricetrasmittenti portatili per consentire la comunicazione tra i vigili del fuoco a bordo della nave (pagg. 94 e 95);
 - d) Conformità, entro il 1° luglio 2019, dell'apparecchio autorespiratore ad aria compressa compreso negli equipaggiamenti dei vigili del fuoco a bordo della nave al codice dei sistemi antincendio (pag. 94)
 - e) Individuazione delle caratteristiche tecniche dei ponti e delle paratie delle navi nuove delle classi B, C e D che trasportano fino a 36 passeggeri + navi esistenti della classe B che trasportano più di 36 passeggeri specificando che, oltre a soddisfare i requisiti della resistenza al fuoco delle paratie e dei ponti, per le navi costruite dal 1° gennaio 2018 la minima resistenza di tali ponti e paratie deve essere conforme a quella indicata nelle nuove tabelle (5.1. (a) e 5.2 (a)) prevedendo, altresì, che nell'approvare i dettagli della protezione strutturale contro gli incendi sulle navi nuove deve essere considerato il rischio di trasmissione di calore in corrispondenza delle intersezioni e delle estremità delle barriere termiche (pagg. 113, 117, 118 e 119);
 - f) Previsione, per ogni officina principale dei locali macchine delle navi delle classi B, C e D costruite a partire dal 1° gennaio 2018, di due vie di fuga di cui una deve fornire una protezione antincendio continua fino ad un luogo sicuro posto al di fuori del locale macchine (pag. 125);
 - g) Per le navi delle classi B, C e D costruite a partire dal 1° gennaio 2018, indicazione dei locali nei quali deve essere installato un impianto fisso di rilevazione e segnalazione incendi specificando le caratteristiche tecniche che devono avere tali impianti (pagg. 147 e 148);
 - h) Per la protezione dei locali di categoria speciale, applicazione delle disposizioni previste per i mezzi volti a preservare l'integrità delle zone verticali delle navi (ad esempio le serrande tagliafuoco) ai ponti e alle paratie delle navi nuove delle classi B, C e D + navi esistenti della classe B che trasportano più di 36 passeggeri (pag. 148), nonché indicazione dei parametri concernenti le tecniche per isolare che devono essere posseduti dalle paratie a seconda dell'anno di costruzione delle navi (pag. 149);
4. **Impianti di ventilazione della navi:** per le navi delle classi B, C, D costruite a partire dal 1° gennaio 2018 vengono indicate le specifiche tecniche delle diverse condotte di ventilazione che devono essere presenti sulla nave e il loro posizionamento, nonché vengono precisati particolari requisiti che devono soddisfare le serrande tagliafuoco e gli attraversamenti delle condotte e indicati quali dispositivi devono essere sottoposti a prova di conformità al codice delle procedure per le prove antincendio (quali ad esempio le serrande tagliafuoco e i relativi mezzi di azionamento, portelli per ispezione nel caso di serrande tagliafuoco sistemate dietro soffittature, portelli di ispezione e pulizia delle condotte di ventilazione, etc.) (da pag. 132 a pag. 137).



5. Istruzioni, addestramento a bordo ed esercitazioni:

- a) Per le navi delle classi B, C e D costruite a partire dal 1° gennaio 2013 vengono indicati i tempi di ricarica delle bombole d'aria degli apparecchi di respirazione utilizzati durante le esercitazioni (pag. 101);
- b) Definizione dei contenuti delle esercitazioni di abbandono nave e antincendio e stabilito che le modalità la partecipazione a tali esercitazioni da parte dei membri di equipaggio autorizzati all'ingresso in locali chiusi o dei responsabili del soccorso deve tenersi a bordo a intervalli regolari e comunque non meno di una volta l'anno (pag. 175);
- c) Registrazione sul giornale di bordo della data, o di eventuali sue variazioni, delle esercitazioni di abbandono della nave, antincendio, di accesso e soccorso in locali chiusi e di quelle relative agli altri mezzi di salvataggio, nonché dei vari corsi di formazione tenuti a bordo della nave (pag. 175).

6. Mezzi di comunicazione, mezzi collettivi di salvataggio e battelli di emergenza, mezzi individuali di salvataggio:

- a) Per le navi nuove o navi esistenti, sono definiti i quantitativi, le specifiche tecniche e la distribuzione sulle navi delle imbarcazioni di salvataggio e/o battelli di emergenza, nonché delle cinture di salvataggio gonfiabile (da pag. 159 a pag. 161);
- b) Sostituzione, entro la prima visita di carena a secco, dei meccanismi di sganciamento delle scialuppe di salvataggio non conformi al codice International Life-saving Appliance (pag. 172).

7. Recupero di persone nell'acqua: per le navi delle classi B, C e D costruite a partire dal 1° gennaio 2018, introduzione dell'obbligo di disporre di piani e procedure per il recupero delle persone dall'acqua secondo le linee guida elaborate dall'IMO; le navi costruite prima del 1° gennaio 2018 devono adeguarsi a tale obbligo entro la prima analisi periodica o di rinnovo delle attrezzature da sicurezza.

Si precisa, altresì, che sono state effettuate alcune ulteriori modifiche al medesimo allegato I rispetto a quelle di diretta derivazione della direttiva, che non comportano modifiche di natura sostanziale, avendo carattere esclusivamente formale, per correggere sul testo alcuni refusi verificatisi in sede di recepimento della direttiva 2009/45/CE. In particolare, le modifiche formali consistono:

- 1) Sostituzione delle parole: "*sistema di rivelazione*" con le parole: "*sistema di rilevazione*" in tutto il testo;
- 2) Sostituzione alla tabella 4.2 della parola: "*paratie*" con la parola: "*ponti*".

Il termine per il recepimento della direttiva 2016/844/UE è stato fissato al 1° luglio 2017. Al riguardo, si rappresenta, infine, che, con lettera di costituzione in mora ex articolo 258 del TFUE n. C(2017)6500/15 del 25 settembre, la Commissione europea ha avviato nei confronti dell'Italia la procedura di infrazione 2017/0475 per il mancato recepimento della direttiva entro il citato termine.



Lo schema di decreto si compone di **tre articoli e di un allegato**, come di seguito indicato.

L'articolo 1 prevede la modifica dell'Allegato I del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45.

L'articolo 2 reca la clausola di invarianza finanziaria.

L'articolo 3 dispone l'entrata in vigore del decreto legislativo.

L'allegato I trasfonde i contenuti dell'Allegato I della direttiva nell'ordinamento nazionale.



SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO RECANTE ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA (UE) 2016/844 DELLA COMMISSIONE DEL 27 MAGGIO 2016 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/45/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO RELATIVA ALLE DISPOSIZIONI E NORME DI SICUREZZA PER LE NAVI DA PASSEGGERI.

ARTICOLO ED EVENTUALE PARAGRAFO DELLA DIRETTIVA N. 2016/844, DELLA COMMISSIONE DEL 27 MAGGIO 2016.	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO DI RECEPIMENTO	Annotazioni	
Art. 1	Art. 1		
Art. 2, par. 1		La norma impone agli Stati membri di conformarsi ai contenuti della direttiva	
Art. 2, par. 2		La norma impone agli Stati membri di comunicare il testo di recepimento della direttiva	
Art. 3		La norma prevede la data di entrata in vigore della direttiva	
Art. 4		La norma indica i soggetti che sono i destinatari della direttiva	
Allegato I	Allegato I		
Capitolo II-1 Regola II-1/A-1/4	Capitolo II-1 Regola II-1/A-1/4		
Capitolo II-1 Regola II-1/C/6.2.2.2	Capitolo II-1 Regola II-1/C/6.2.2.2		
Capitolo II-1 Regola II-1/C/6.3.2	Capitolo II-1 Regola II-1/C/6.3.2		
Capitolo II-1 Regola II-1/C/15	Capitolo II-1 Regola II-1/C/15		



ARTICOLO ED EVENTUALE PARAGRAFO DELLA DIRETTIVA N. 2016/844, DELLA COMMISSIONE DEL 27 MAGGIO 2016.	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO DI RECEPIMENTO	Annotazioni
Capitolo II-2 Regola II-2/A/2.28	Capitolo II-2 Regola II-2/A/2.28	
Capitolo II-2 Regola II-2/A/2.29	Capitolo II-2 Regola II-2/A/2.29	
Capitolo II-2 Regola II-2/A/6.8.2.1	Capitolo II-2 Regola II-2/A/6.8.2.1	
Capitolo II-2 Regola II-2/A/11.1	Capitolo II-2 Regola II-2/A/11.1	
Capitolo II-2 Regola II-2/A/11.1a	Capitolo II-2 Regola II-2/A/11.1a	
Capitolo II-2 Regola II-2/A/11.1.1.3	Capitolo II-2 Regola II-2/A/11.1.1.3	
Capitolo II-2 Regola II-2/A/11.4a	Capitolo II-2 Regola II-2/A/11.4a	
Capitolo II-2 Regola II-2/A/15.2.6	Capitolo II-2 Regola II-2/A/15.2.6	
Capitolo II-2 Regola II-2/B/5.1	Capitolo II-2 Regola II-2/B/5.1	
Capitolo II-2 Regola II-2/B/5.4 Tabella 5.1(a)	Capitolo II-2 Regola II-2/B/5.4 Tabella 5.1(a)	
Capitolo II-2 Regola II-2/B/5.4 Tabella 5.2(a)	Capitolo II-2 Regola II-2/B/5.4 Tabella 5.2(a)	
Capitolo II-2 Regola II-2/B/6.3.4	Capitolo II-2 Regola II-2/B/6.3.4	
Capitolo II-2 Regola II-2/B/9	Capitolo II-2 Regola II-2/B/9	
Capitolo II-2 Regola II-2/B/9a	Capitolo II-2 Regola II-2/B/9a	

ARTICOLO ED EVENTUALE PARAGRAFO DELLA DIRETTIVA N. 2016/844, DELLA COMMISSIONE DEL 27 MAGGIO 2016.	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO DI RECEPIMENTO	Annotazioni
Capitolo II-2 Regola I-2/B/13.4	Capitolo II-2 Regola I-2/B/13.4	
Capitolo II-2 Regola I-2/B/13.5	Capitolo II-2 Regola I-2/B/13.5	
Capitolo II-2 Regola I-2/B/13.6	Capitolo II-2 Regola I-2/B/13.6	
Capitolo II-2 Regola II-2/B/14.1.1.2	Capitolo II-2 Regola II-2/B/14.1.1.2	
Capitolo II-2 Regola II-2/B/14.1.2.2	Capitolo II-2 Regola II-2/B/14.1.2.2	
Capitolo III Tabella di cui alla regola III/2.6	Capitolo III Tabella di cui alla regola III/2.6	
Capitolo III Regola III/9/2a	Capitolo III Regola III/9/2a	
Capitolo III Regola III/10a	Capitolo III Regola III/10a	
Capitolo III Regola III/13.9	Capitolo III Regola III/13.9	
Capitolo III Regola III/14	Capitolo III Regola III/14	

RELAZIONE TECNICA
Descrizione dell'innovazione normativa
Sezione I

A) Titolo del provvedimento: Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2016/844/UE della Commissione del 27 maggio 2016 che modifica la direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri.

B) Amministrazione e altro soggetto proponente:

Presidente del Consiglio dei ministri, Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con il concerto dei Ministri degli affari esteri e della cooperazione internazionale, della giustizia, dell'economia e delle finanze, della salute.

C) Tipologia dell'atto:

Lo schema di decreto legislativo in esame attua la delega conferita con la legge recante delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea - legge di delegazione europea 2016-2017 (legge xx) - allegato A, numero 11, e recepisce, secondo i principi e criteri direttivi di cui agli articoli 31 e 32 della legge 24 dicembre 2012, n. 234, la direttiva (UE) 2016/844 della Commissione del 27 maggio 2016, che modifica la direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri.

La direttiva 2016/844/UE, adottata il 27 maggio 2016 e rettificata con il comunicato pubblicato sulla G.U.U.E. 19 luglio 2016, n. 193, reca modifiche alla direttiva 2009/45/CE relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri che, a sua volta, ha codificato e rifuso la direttiva 98/18/CE del Consiglio del 17 marzo 1998, oggetto di numerose modifiche, anche di natura sostanziale, che hanno interessato i pertinenti strumenti internazionali, quali convenzioni, protocolli, codici e risoluzioni IMO (direttive 2002/25/CE; 2003/24/CE; 2003/75/CE).

La recepanda direttiva, 2016/844/UE attraverso la revisione dell'allegato I ha introdotto varianti d'ordine tecnico che non ampliano la portata sostanziale della direttiva madre 98/18/CE ma si limitano ad aggiornarla rispetto all'evolversi degli strumenti internazionali.

Per il recepimento della nuova direttiva è stata utilizzata la tecnica della novella legislativa, intervenendo sul richiamato decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45 con l'integrale sostituzione dell'allegato. Infatti, trattandosi di un testo destinato agli operatori di un settore ad alta vocazione specialistica, come la sicurezza in mare, al fine di non ingenerare dubbi o incomprensioni di sorta, si è ritenuto necessario, procedere alla integrale sostituzione con le necessarie aggiunte o abrogazioni previste dalla direttiva in recepimento.

D) Indice delle disposizioni (articolo e commi) rilevanti ai fini della relazione tecnica:

Il provvedimento non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica ed è stata redatta la clausola di invarianza finanziaria (art. 2).

PER LE CONSEGUENZE FINANZIARIE: /

PER LA COPERTURA: /

PER LA CLAUSOLA DI SALVAGUARDIA: /



PER LA CLAUSOLA DI INVARIANZA FINANZIARIA: /

E) Il provvedimento comporta oneri per le Amministrazioni Pubbliche diverse dallo Stato.
Il provvedimento non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

SEZIONE II

QUANTIFICAZIONE DEGLI EFFETTI FINANZIARI

Per quanto di interesse, ai fini della presente relazione, rilevano i contenuti degli articoli.

Il contenuto dell'articolo 2 dello schema che, oltre a recare la rituale norma di chiusura in tema di invarianza finanziaria della spesa, sancisce che, rispetto alle innovazioni del quadro normativo apportate e in linea con gli indirizzi degli organi di vigilanza finanziaria, l'attuazione degli adempimenti discendenti dall'attuazione della direttiva in oggetto comporta l'impiego di risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. Si sottolinea, a tal riguardo, come dal provvedimento non derivano, in effetti, nuovi o maggiori oneri, rispettivamente per il personale, dotazioni ed infrastrutture, rispetto ai limiti degli stanziamenti di bilancio previsti a legislazione vigente che supportano la dotazione organica e l'attività di istituto delle Amministrazioni interessate al presente decreto. Infatti si specifica come la direttiva rinnova, nei suoi contenuti, un allegato tecnico già, di fatto, nelle sue precedenti versioni, pienamente inserito nel novero delle istruzioni operative per la costruzione delle unità navali soggette al decreto legislativo n. 45/2000. Con il recepimento della direttiva 2016/844/UE non sono previsti nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Il provvedimento reca esclusivamente disposizioni di carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. Di seguito, una analitica descrizione degli articoli dello schema di provvedimento.

ARTICOLO 1

L'articolo dispone la sostituzione dell'allegato I del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n.45. La disposizione è di carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

ARTICOLO 2

L'articolo è relativo alla clausola finanziaria. La disposizione è di carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

ARTICOLO 3

L'articolo riguarda l'entrata in vigore del decreto. La disposizione è di carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

A) Descrizione sintetica degli articoli citati nella sezione I.

Nessun articolo del provvedimento è stato citato nella sezione I in quanto lo stesso non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica ed è stata redatta la pertinente clausola di neutralità finanziaria.

B) Effetti finanziari a carico dello Stato

Nuovi o maggiori oneri.

Il provvedimento non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica ed è stata redatta la clausola di invarianza finanziaria (art. 2).

Nuove o maggiori entrate.

Dall'attuazione del provvedimento non derivano nuove o maggiori entrate per le altre amministrazioni pubbliche.



C) Effetti finanziari a carico delle altre pubbliche amministrazioni.

Nuovi o maggiori oneri.

Il provvedimento non comporta nuovi o maggiori oneri per le altre amministrazioni pubbliche. A garanzia di ciò, è stata redatta la clausola di invarianza finanziaria (art. 2).

Nuove o maggiori entrate.

Dall'attuazione del provvedimento non derivano nuove o maggiori entrate per le altre amministrazioni pubbliche.

ALLEGATO

**Prospetto riepilogativo
degli effetti dell' intervento normativo sui saldi di finanza pubblica**

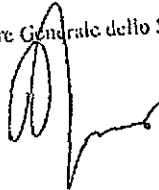
Non viene allegato il prospetto riepilogativo, per gli anni del triennio successivo all'entrata in vigore dell'emanando decreto, degli effetti derivanti dalle disposizioni del provvedimento sul saldo netto da finanziarie, sul saldo di cassa e sull'indebitamento netto delle amministrazioni pubbliche, in quanto - come indicato - dall'attuazione del decreto non derivano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

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

POSITIVO

NEGATIVO

Il Ragioniere Generale dello Stato



11 GIU. 2017



ANALISI TECNICO-NORMATIVA (A.T.N.)
(all. "A" della direttiva P.C.M. del 10 settembre 2008 – G.U. n. 219 del 2008)

Amministrazione proponente: Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Titolo: Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2016/844/UE della Commissione del 27 maggio 2016 che modifica la direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri.

Referente: Ufficio legislativo

PARTE I ASPETTI TECNICO-NORMATIVI DI DIRITTO INTERNO

1) Obiettivi e necessità dell'intervento normativo. Coerenza con il programma di Governo.

Le ragioni del presente provvedimento vanno ricercate nella necessità di dare attuazione alla direttiva 2016/844 della Commissione che modifica la direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri. L'esigenza sistemica è nata dalla necessità, da parte del legislatore europeo, di apportare le modifiche alla direttiva 2009/45/UE, al fine di allinearla alla normativa internazionale di settore. A tal proposito, successivamente all'ultima modifica di natura sostanziale della direttiva della Commissione 98/18/CE (trattandosi la direttiva 2009/45/CE di una mera refusione di un testo già consolidato), sono state apportate modifiche ai pertinenti strumenti internazionali, come convenzioni, protocolli, codici e risoluzioni IMO e, tali modifiche risultano essenziali nell'economia normativa e, pertanto, si è ritenuto necessario emanare una nuova direttiva. L'intervento, pertanto, ha l'obiettivo di assicurare l'attuazione armonizzata delle norme I.M.O. in materia di sicurezza per le navi da passeggeri a vantaggio della tutela della salute e dell'incolumità degli operatori professionali a bordo delle navi. Ulteriori obiettivi sono quelli di migliorare la sicurezza in mare e prevenire l'inquinamento marino mediante l'applicazione uniforme dei pertinenti strumenti internazionali relativi alla sicurezza delle navi da passeggeri. Riguardo al recepimento della direttiva (UE) 2016/844 è stata avviata la procedura di infrazione numero 2017/0475 da parte della Commissione europea, al fine di costituire in mora ex articolo 258 del TFUE lo Stato italiano. L'allegato schema è stato predisposto, pertanto, al fine di dare attuazione alla direttiva in oggetto, che modifica la direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi passeggeri, a sua volta rifusione della direttiva 98/18/CE del Consiglio, nonché per definire la citata procedura di infrazione.

2) Analisi del quadro normativo nazionale

Il quadro normativo nazionale è costituito dalle seguenti fonti:

- a) 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;
- b) legge 25 ottobre 2017, n. 163; recante delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea - Legge di delegazione europea 2016 – 2017 e, in particolare, l'Allegato A, numero 11;
- c) decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45, e successive modificazioni, recante attuazione della direttiva 98/18/CE relativa alle disposizioni e alle norme di sicurezza per le navi da passeggeri adibite a viaggi nazionali;
- d) decreto legislativo 5 giugno 2012, n. 93 recante attuazione della Direttiva 2010/36/UE che modifica la Direttiva 98/18/CE, come rifusa dalla Direttiva 2009/45/CE, relativa a varianti di ordine tecnico riguardanti la navigazione marittima;

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

La direttiva 2010/36/UE modifica, soprattutto nell'allegato tecnico, il preesistente regime normativo delle disposizioni e delle norme di sicurezza per le navi passeggeri adibite a viaggi nazionali, contenuto nella

Direttiva 2009/45/CE di rifusione, a sua volta, della Direttiva 98/18/CE e successive modificazioni, recepite, nell'ordinamento nazionale con il decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45 e successive modificazioni; orbene in questo contesto il decreto legislativo di recepimento della direttiva in parola andrà a modificare la preesistente normativa contenuta nel predetto decreto legislativo n. 45/2000, uniformandosi, così, alle disposizioni comunitarie in materia di norme di sicurezza per le navi passeggeri adibite a viaggi nazionali ivi contenute.

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

Il provvedimento, in virtù della sua natura così come dei contenuti in esso richiamati, non presenta problematiche di rilievo costituzionale. Il provvedimento non presenta profili di incompatibilità costituzionale, investendo la materia di cui all'articolo 117, comma 2, lettera h) della Costituzione (Ordine pubblico e sicurezza, nella fattispecie sicurezza della navigazione) e, pertanto, di competenza legislativa esclusiva dello Stato.

5) Analisi delle compatibilità dell'intervento con le competenze e le funzioni delle Regioni ordinarie e a Statuto speciale nonché degli enti locali.

Il provvedimento appare in linea con l'attuale ripartizione costituzionale di competenze Stato/Regioni, riguardando materie che la Costituzione mantiene in capo allo Stato. Ai sensi dell'art. 104, comma 1, lett. v), del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, sono mantenute all'amministrazione statale le funzioni relative alla disciplina e alla sicurezza della navigazione marittima. La materia è ascrivibile a profili afferenti la sicurezza della navigazione, materia di esclusiva competenza statale. Il provvedimento, avendo come unico destinatario l'amministrazione statale in qualità di Stato di bandiera per la flotta mercantile, non confligge, pertanto, con le attribuzioni regionali.

6) Verifica della compatibilità con i principi di sussidiarietà, differenziazione ed adeguatezza sanciti dall'articolo 118, primo comma, della Costituzione.

Il decreto non attiene ad aspetti ricadenti nell'ambito della disciplina dei principi di sussidiarietà, differenziazione ed adeguatezza di cui all'articolo 118 della Costituzione.

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

La verifica è stata effettuata con esito negativo per i fenomeni di rilegificazioni e delegificazione e con esito positivo in tema di semplificazione normativa. Ciò consente alla disciplina introdotta di inserirsi in modo coerente e sistematico nel quadro giuridico vigente.

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

Non risultano progetti di legge vertenti su materia analoga all'esame del Parlamento.

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

Non risultano pronunciamenti giurisprudenziali nella materia.

PARTE II CONTESTO NORMATIVO COMUNITARIO E INTERNAZIONALE

1) Analisi della compatibilità dell'intervento con l'ordinamento comunitario.

L'intervento non incide su principi e norme derivanti dall'ordinamento comunitario, ma anzi, essendone diretta attuazione, se ne adegua pienamente. Lo schema che si propone è compatibile con l'ordinamento comunitario, in quanto deriva dal recepimento della direttiva 2016/844 della Commissione.

Lo schema di decreto legislativo recepisce pressoché testualmente il contenuto della direttiva, per le parti che richiedono un recepimento nell'ordinamento giuridico.

2) Verifica dell'esistenza di procedure d'infrazione da parte della Commissione Europea sul medesimo o analogo oggetto.

Il termine per il recepimento della direttiva 2016/844/UE è stato fissato al 1° luglio 2017. Al riguardo, si rappresenta, infine, che, con lettera di costituzione in mora ex articolo 258 del TFUE n. C(2017)6500/15 del 25 settembre, la Commissione europea ha avviato nei confronti dell'Italia la procedura di infrazione 2017/0475 per il mancato recepimento della direttiva entro il citato termine. L'allegato schema è stato predisposto, pertanto, al fine di dare attuazione alla direttiva in oggetto, che modifica la direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi passeggeri, a sua volta rifusione della direttiva 98/18/CE del Consiglio, nonché per definire la citata procedura di infrazione.

3) Analisi della compatibilità dell'intervento con gli obblighi internazionali.

Il decreto è pienamente compatibile con gli obblighi internazionali.

4) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte di Giustizia delle Comunità europee sul medesimo o analogo oggetto.

Non sono presenti giudizi innanzi alla Corte di Giustizia delle Comunità europee.

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

Lo schema che si propone deriva dal recepimento della direttiva europea 2016/844 della Commissione e, pertanto, è in linea con la regolamentazione in materia degli altri Stati membri. Non si hanno particolari indicazioni al riguardo, considerato che il recepimento della direttiva è in corso pressoché contestualmente anche in altri Paesi europei e che comunque tutti gli Stati sono vincolati al conforme e corretto recepimento della direttiva stessa

PARTE III ELEMENTI DI QUALITÀ SISTEMATICA E REDAZIONALE DEL TESTO

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

Non sono state introdotte nuove definizioni rispetto a quelle attualmente in uso.

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

È stata verificata la correttezza dei riferimenti normativi e non si evidenziano criticità.

3) Ricorso alla tecnica della novella legislativa per introdurre modificazioni e integrazioni a disposizioni vigenti.

Per il recepimento della nuova direttiva è stata utilizzata la tecnica della novella legislativa, intervenendo sul richiamato decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45 con l'integrale sostituzione dell'allegato. Infatti, trattandosi di un testo destinato agli operatori di un settore ad alta vocazione specialistica, come la sicurezza in mare, al fine di non ingenerare dubbi o incomprensioni di sorta, si è ritenuto necessario, procedere alla integrale sostituzione con le necessarie aggiunte o abrogazioni previste dalla direttiva in recepimento.

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

Non vi sono effetti abrogativi impliciti.

5) Individuazione di disposizioni dell'atto normativo aventi effetto retroattivo o di reviviscenza di norme in precedenza abrogate o d'interpretazione autentica o derogatorie rispetto alla normativa vigente.

Non sussistono disposizioni dell'atto normativo aventi effetto retroattivo o di reviviscenza di norme in precedenza abrogate o d'interpretazione autentica rispetto alla normativa vigente.

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

Non vi sono deleghe aperte sul medesimo oggetto del provvedimento.

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

Non sono previsti decreti di attuazione.

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

Non è stato necessario ricorrere a particolari banche dati o riferimenti statistici in quanto i dati utilizzati dall'Amministrazione sono stati ritenuti sufficienti.

ANALISI DI IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE (A.I.R.)
(all. "A" alla Direttiva P.C.M. 16 gennaio 2013)

Titolo: Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2016/844/UE della Commissione del 27 maggio 2016 che modifica la direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri.

Referente: Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Ufficio Legislativo

SEZIONE 1 - Contesto e obiettivi dell'intervento di regolamentazione

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.

A partire dalla seconda metà del '900 le merci di elevato valore unitario e le persone hanno iniziato a viaggiare sulle lunghe distanze servendosi del trasporto marittimo, utilizzato sino ad allora prevalentemente per le materie prime energetiche e non.

Ad un incremento, pertanto, del trasporto via mare è immediatamente connesso un incremento degli standards di sicurezza per il bene nave a protezione dell'uomo e dell'ambiente, ma anche delle persone trasportate e del prodotto trasportato.

Fatta questa necessaria premessa, l'intervento normativo ha lo scopo di assicurare l'attuazione armonizzata delle norme I.M.O. in materia di sicurezza per le navi da passeggeri a vantaggio della tutela della salute e dell'incolumità degli operatori professionali a bordo delle navi e dei passeggeri delle stesse e al fine di innalzare il livello di sicurezza marittima.

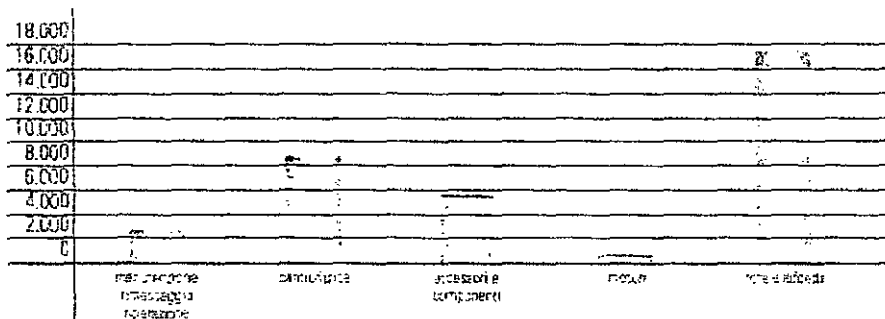
Nello specifico l'intervento concerne una serie di regole costruttive da applicare alle navi passeggeri:

- a) regole costruttive relative alla protezione contro il rumore, per la quale viene aggiunta all'Allegato I, cap. II, una nuova regola, relativa alle navi delle classi B, C e D, costruite a partire dal 1° gennaio 2018, prevedendo che le navi di stazza lorda pari o superiore a 1.600 tonnellate dovranno essere costruite in modo da ridurre i livelli di rumore a bordo e proteggere il personale dai rumori conformemente al codice IMO relativo al livello acustico a bordo delle navi;
- b) regole tecniche relative al timone e alla sua capacità operativa;
- c) caratteristiche delle serrande tagliafuoco e tagliafumo, distinguendo tra serranda tagliafuoco automatica, manuale e telecomandata;
- d) caratteristiche dell'apparecchio autorespiratore ad aria compressa compreso negli equipaggiamenti da vigile del fuoco;
- e) previsioni circa la presenza a bordo di due apparecchi radiotelefonici, ricetrasmittenti portatili per ciascun vigile del fuoco;

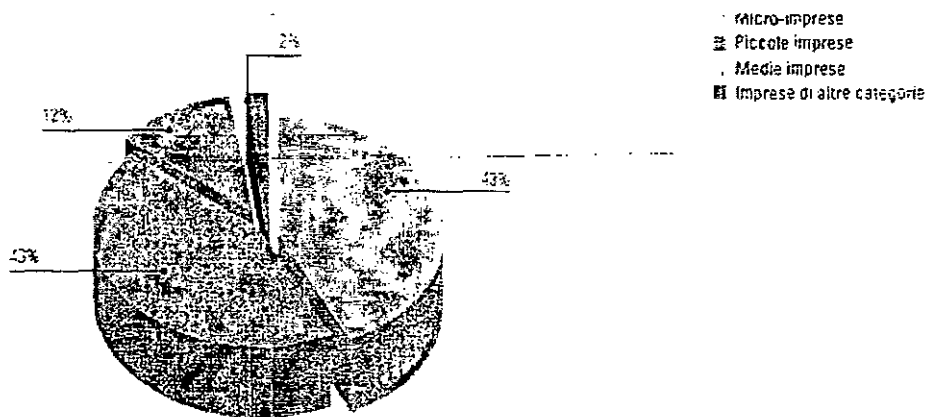
- f) caratteristiche di resistenza al fuoco delle paratie e dei ponti, che devono tenere in considerazione il rischio di trasmissione del calore in corrispondenza delle intersezioni e delle estremità delle barriere termiche;
- g) caratteristiche tecniche delle condotte e degli impianti di ventilazione delle navi;
- h) piani e procedure per il recupero di persone dall'acqua.

Di seguito si riportano alcuni dati e tabelle, tratti dal rapporto sui sinistri marittimi elaborato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti elaborato nell'anno 2012, da cui è possibile evincere il dato relativo alle imprese del settore diviso nelle sue componenti, con annessi i dati degli occupati del settore ed, altresì, i dati circa la consistenza dei sinistri marittimi e il numero di unità navali in essi coinvolte o perdute, nonché la consistenza dei decessi e ferimenti provocati da tali sinistri alle persone a bordo della nave.

Di seguito i dati degli occupati del settore.



Il dato che interessa ai fini del presente studio è quello riferito agli accessori e alla componistica. Nel grafico seguente è riportata la suddivisione delle imprese esaminate in base all'appartenenza alle categorie delle micro-imprese, piccole imprese o medie imprese.



I parametri per attribuire l'appartenenza di una impresa alle categorie suddette, stabiliti dalla raccomandazione 2003/361 della Commissione europea, del 6 maggio 2003, sono i seguenti:

- per la microimpresa: < di 10 occupati e fatturato annuo non superiore a 2 milioni di €;

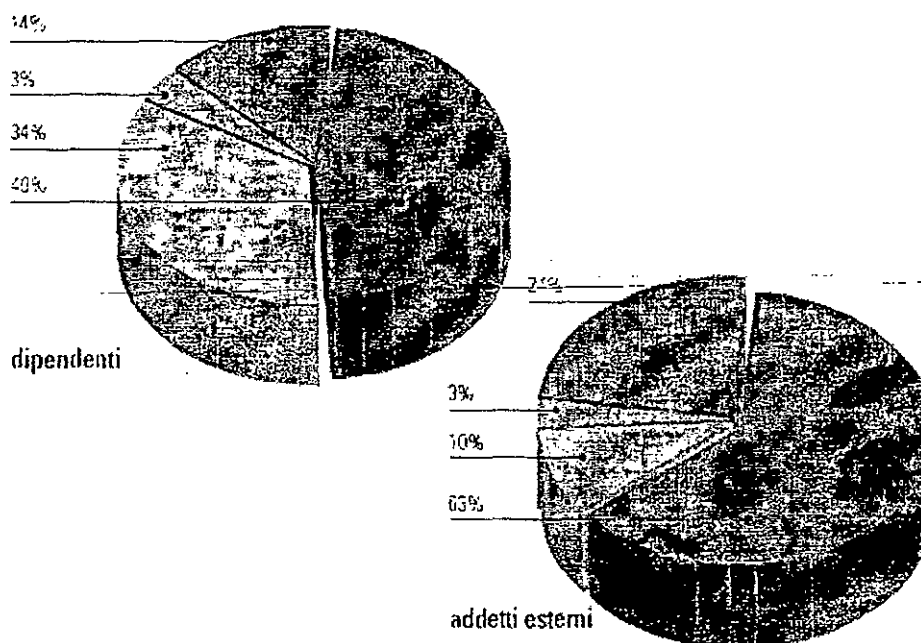
- piccola impresa: < di 50 occupati e fatturato annuo non superiore a 10 milioni di €;
- media impresa: < di 250 occupati e fatturato annuo non superiore a 50 milioni di €.

Come si evince dal grafico soltanto il 2% delle aziende prese in esame non appartengono alla categoria delle Piccole e Medie Imprese (PMI). All'interno delle aziende classificabili come PMI, oltre il 40% sono microimprese e piccole imprese. Questa analisi consente di valutare che le aziende del settore sono quasi totalmente PMI e che la quota delle microimprese è piuttosto rilevante.

Le tabelle che seguono rappresentano gli occupati nell'anno 2014 alla voce accessori e componenti.

I lavoratori dipendenti per il settore complessivamente ammontano a 16.400 unità (contro le 16.293 unità dell'anno precedente), suddivise in 8.030 nel settore della cantieristica, 5.550 nel settore degli accessori e componenti nautici, 570 nel comparto dei motori e 2.250 nel campo del refitting, riparazione e rimessaggio. Gli addetti esterni nel settore ammontano complessivamente a 1.830 unità (contro le 1.786 unità dell'anno precedente), di cui 1.160 nella cantieristica, 180 nel campo degli accessori e componenti nautici, 60 nel comparto dei motori e 430 nel settore del refitting, riparazione e rimessaggio. Gli addetti esterni in media lavorano presso le imprese per un periodo di tempo pari a circa 8 mesi. Degli addetti esterni, il 49% lavora presso le imprese per un periodo di 11 o 12 mesi, mentre il 77% vi lavora per un periodo comunque maggiore di 6 mesi. Il numero degli addetti esterni in esclusiva, che prestano il proprio lavoro presso un'unica impresa, è cresciuto rispetto all'anno precedente, passando da 687 a 710 unità. La ripartizione di dipendenti e addetti esterni nel settore è presentata graficamente nei seguenti grafici.

settore	dipendenti	addetti esterni	% add. est. in esclusiva su tot. addetti est.	dipendenti + add. esterni	n° medio mesi di utilizzo addetti esteri	% utilizzo per + di 11 mesi all'anno	% di lavoro per + di 6 mesi all'anno
Manutenzione							
Rimessaggio e Riparazione	2.250	430	19%	2.680	8	10%	80%
Cantieristica	8.030	1.160	14%	9.190	8	55%	75%
Accessori e Componenti	5.550	180	3%	5.730	9	70%	80%
Motori	570	60	100%	630	12	100%	100%
TOTALI	16.400	1.830	11%	18.230	8	49%	77%



Dall'esame dei due grafici emerge come il primo comparto per numero di addetti, sia dipendenti sia esterni, sia quello della cantieristica, e il settore caratterizzato dal minore impiego di risorse umane sia quello dei motori; questo è comprensibile, sia alla luce del fatturato dei due comparti, sia considerando come la maggior parte dei motori venduti dalle imprese italiane sia di importazione, con conseguente minore necessità di manodopera. Diversa invece la ripartizione di dipendenti e addetti esterni nei comparti degli accessori nautici e dei servizi di refitting, rimessaggio e riparazione: mentre il primo settore è caratterizzato da una certa stabilità dei rapporti di lavoro (il 34% del totale dei dipendenti, solo il 10% degli addetti indiretti), il secondo impiega il 14% dei dipendenti e il 24% degli addetti esterni; si tratta di percentuali cospicue, che confermano che si tratta di un settore con alta densità di manodopera, e caratterizzato da picchi di lavoro che giustificano assunzioni discontinue e per periodi di tempo limitati.

Di seguito i dati relativi ai sinistri marittimi.

In Italia dal 2009 al 2012 sono stati registrati 1.387 sinistri marittimi che hanno coinvolto 1.713 unità navali. Come evidenziato nel grafico 1, la sinistrosità marittima presenta già un trend tendenzialmente decrescente nel corso del periodo esaminato. Nella tabella seguente sono riassunti alcuni dati notevoli relativi al periodo preso in esame, come la consistenza dei sinistri marittimi e il numero di unità navali in essi coinvolte o perdute, nonché la consistenza dei decessi e ferimenti provocati da tali sinistri alle persone a bordo della nave.

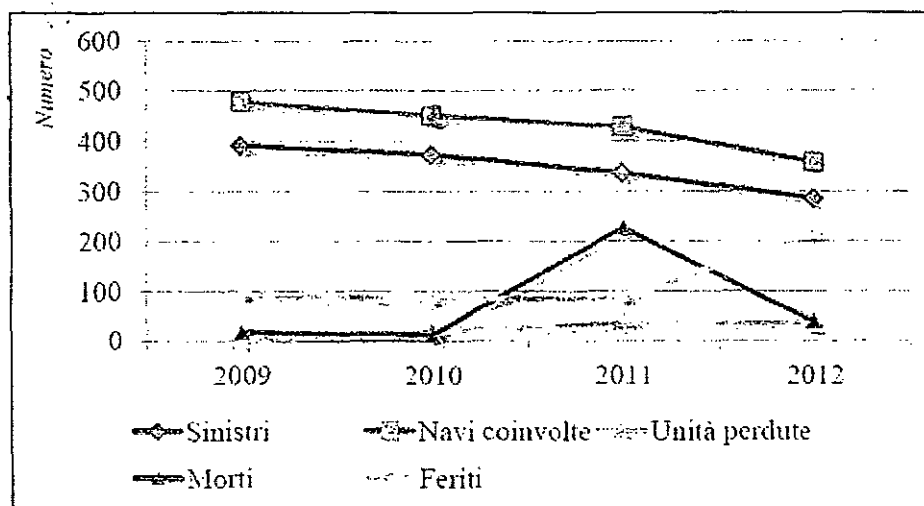
Tabella 1 – Dati relativi ai sinistri marittimi, distinti per anno – Periodo 2009 – 2012.

Numero

Indicatori	2009	2010	2011	2012	Totale periodo
Sinistri	391	373	337	286	1387
Navi coinvolte	477	450	428	358	1713
Unità perdute	1	18	37	36	92
Morti	18	12	227	38	295
Feriti	94	84	87	217	482

Dati MIT – Capitanerie di Porto

Grafico 1 – Dati notevoli relativi ai sinistri marittimi– Periodo 2009 – 2012.



Nella tabella seguente sono riassunti alcuni dati relativi alla distribuzione delle unità navali coinvolte in sinistri marittimi, per tipo di utilizzo dell'unità navale: si osservi come le unità da diporto costituiscano in media più del 50 % delle unità coinvolte in sinistri marittimi.

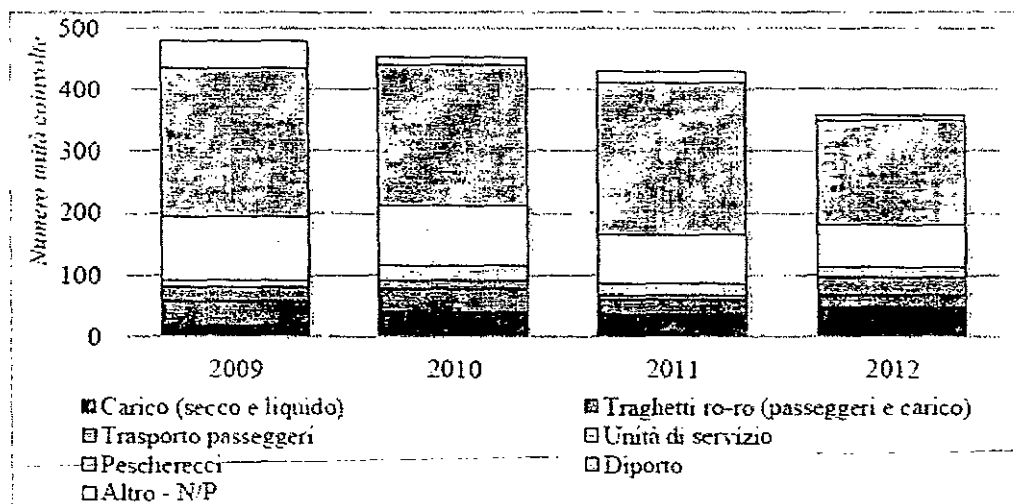
Tabella 2 – Numero di unità coinvolte in sinistri marittimi, distinte per anno e per tipo di unità navale – Periodo 2009 – 2012.

Numero

Tipo di unità navale	2009	2010	2011	2012	Totale
Carico (secco e liquido)	19	39	36	46	140
Traghetti ro-ro (passeggeri e carico)	30	30	23	21	122
Trasporto passeggeri	22	12	9	29	72
Unità di servizio	10	25	19	15	69
Pescherecci	104	98	79	70	351
Diporto	239	224	243	171	877
Altro - N/P	44	13	19	6	82
Totale complessivo	477	450	428	358	1713

Dati MIT – Capitanerie di Porto

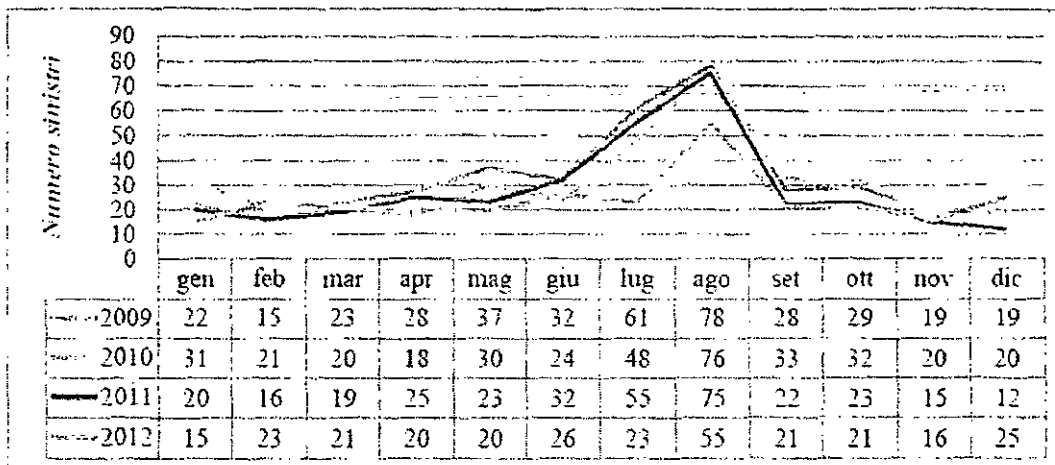
Grafico 2 – Numero di unità coinvolte in sinistri marittimi, distinte per anno e per tipo di unità navale – Periodo 2009 – 2012.



Nel grafico seguente è rappresentata la distribuzione dei sinistri marittimi, distribuiti rispetto al mese e all'anno in cui è avvenuto l'evento incidentale.

Grafico 3 – Sinistri marittimi distinti per anno e per mese dell'evento – Periodo 2009 – 2012.

Numero



Come si può osservare nel grafico precedente, nei mesi estivi, ed in particolare nel mese di agosto, si nota un picco nella frequenza dei sinistri marittimi; si noti inoltre che per l'anno 2012 è stata rilevata una quasi costante diminuzione dei sinistri marittimi, ed in particolare nel periodo estivo, tale da far ipotizzare una parallela diminuzione del traffico marittimo c/o dei tipi di navigazione operati soprattutto in tale periodo, come, ad esempio, la navigazione da diporto. Si noti inoltre che, nei sinistri che coinvolgono le navi da carico, le unità navali di provenienza extra-comunitaria sono maggiormente coinvolte in incidenti rispetto a quelle di provenienza comunitaria, e con una consistenza paragonabile, se non superiore, a quella delle navi da carico battenti bandiera nazionale.

Grafico 10 – Navi da carico coinvolte in sinistri marittimi nelle acque territoriali italiane distinte per anno e per bandiera di appartenenza – Periodo 2009 – 2012.

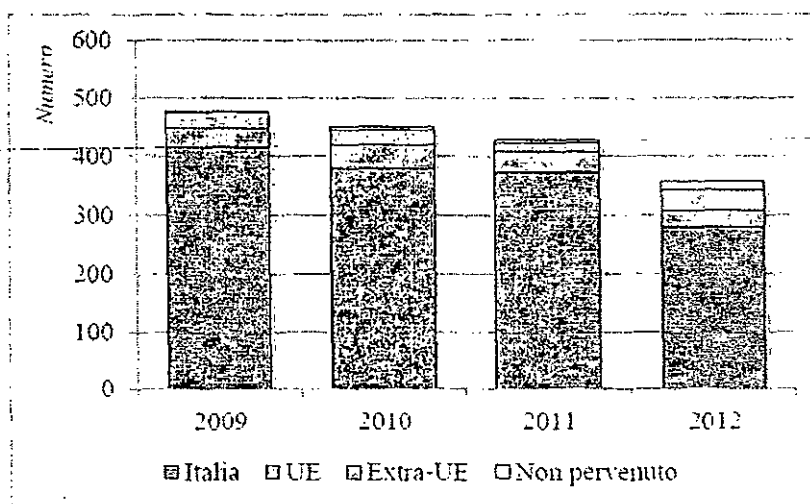


Tabella 3 – Composizione dei sinistri marittimi per anno e per tipo di unità navale – Periodo 2009 – 2012.

Numero

Anno	Dati	Carico (secco e liquido)	Traghetti ro-ro (pass. e carico)	Trasporto passeggeri	Unità di servizio	Pesche-recci	Diporto	Altro - N/P	Totale
2009	Sinistri	15	33	15	6	80	208	34	391
	Unità coinvolte	19	39	22	10	104	239	44	477
	Unità perdute	0	0	0	0	0	1	0	1
	Decessi	0	0	0	0	3	15	0	18
	Feriti	2	8	19	0	14	50	1	94
2010	Sinistri	38	32	9	15	69	198	12	373
	Unità coinvolte	39	39	12	25	98	224	13	450
	Unità perdute	0	0	1	0	5	12	0	18
	Decessi	1	0	0	0	2	9	0	12
	Feriti	4	7	5	9	17	42	0	84
2011	Sinistri	34	16	7	12	48	203	17	337
	Unità coinvolte	36	23	9	19	79	243	19	428
	Unità perdute	0	0	0	2	6	29	0	37
	Decessi	0	0	0	1	5	9	212	227
	Feriti	0	8	2	4	8	62	3	87
2012	Sinistri	42	19	22	4	52	141	6	286
	Unità coinvolte	46	21	29	15	70	171	6	358
	Unità perdute	0	0	1	0	3	32	0	36
	Decessi	0	0	32	0	2	4	0	38
	Feriti	5	12	161	0	5	34	0	217
	Totale Sinistri	129	100	53	37	249	750	69	1387
	Totale unità coinvolte	140	122	72	69	351	877	82	1713
	Totale unità perdute	0	0	2	2	14	74	0	92
	Totale decessi	1	0	32	1	12	37	212	295
	Totale feriti	11	35	187	13	44	188	4	482

Dati MIT – Capitanerie di Porto

Nella tabella 3 sono riassunti alcuni dati notevoli sui sinistri marittimi, come il numero di unità navali coinvolte in sinistri e perdute a seguito degli stessi e il numero di decessi e ferimenti originati dal sinistro, rispetto all'anno dell'evento e al tipo di utilizzo dell'unità navale. Come evidenziato, si conferma il trend in diminuzione nel tempo della consistenza dei sinistri marittimi e delle navi in essi coinvolte, mentre si osserva un progressivo incremento sia nel numero delle navi perdute, che nel numero dei decessi e dei feriti. In particolare, il picco nei decessi rilevato nel 2011 è dovuto maggiormente ad un gravissimo sinistro marittimo occorso ad una unità navale utilizzata per l'immigrazione clandestina, che si capovolse e affondò a causa dell'eccessivo carico trasportato – principalmente esseri umani - e del maltempo. L'affondamento causò il decesso di 212 persone delle circa 265 imbarcate. Analogamente, l'incremento nel numero dei decessi e ferimenti dovuti al sinistro marittimo osservato nel 2012 è in gran parte riconducibile ad un unico evento incidentale, il gravissimo incidente della Costa Concordia, che da solo ha provocato il decesso di 32 esseri umani e il ferimento di 157 persone imbarcate.

Gli indici utilizzati sono stati ottenuti nel modo seguente:

- Indice di mortalità: numero dei decessi avvenuti a seguito di sinistro per ciascun sinistro occorso nel dato anno e per la data tipologia navale;

Indice di mortalità = Numero di morti/Numero di incidenti;

- Indice di lesività: numero dei feriti a causa di sinistri per ciascun sinistro occorso nel dato anno e per la data tipologia navale;

Indice di lesività = Numero di feriti/Numero di incidenti;

- Indice di gravità: indice di composizione dei decessi sul numero complessivo di infortunati a seguito di sinistro per il dato anno e la data tipologia navale;

Indice di gravità = Numero di morti/Numero di morti e feriti.

- Indice di incidentalità: numero di unità coinvolte in sinistri ogni 100 unità naviganti, per il dato anno e la data tipologia navale;

Indice di incidentalità = (Numero di unità coinvolte/Flotta complessiva) x 100.

Tabella 5 – Indicatori caratteristici relativi ai sinistri marittimi – Periodo 2009 – 2012.

Indicatori	Anno	Navi da carico (secco e liquido)	Traghetti ro-ro cargo-pax	Navi per il trasporto di passeggeri	Unità di servizio	Navi da pesca	Unità da diporto	Altro - N/P	Valore medio annuo
Indici di mortalità	2009	0,00	0,00	0,00	0,00	0,04	0,07	0,00	0,05
	2010	0,03	0,00	0,00	0,00	0,03	0,05	0,00	0,03
	2011	0,00	0,00	0,00	0,05	0,10	0,04	12,47	0,07
	2012	0,00	0,00	1,45	0,00	0,04	0,03	0,00	0,13
Indici di lesività	2009	0,13	0,24	1,27	0,00	0,18	0,24	0,03	0,24
	2010	0,11	0,22	0,56	0,00	0,25	0,21	0,00	0,22
	2011	0,00	0,50	0,29	0,33	0,17	0,31	0,15	0,26
	2012	0,12	0,63	7,32	0,00	0,10	0,24	0,00	0,29
Indici di gravità	2009	0,00	0,00	0,00	0,00	0,13	0,13	0,00	0,15
	2010	0,20	0,00	0,00	0,00	0,11	0,13	0,00	0,13
	2011	0,00	0,00	0,00	0,20	0,33	0,13	0,99	0,22
	2012	0,00	0,00	0,17	0,00	0,29	0,11	0,00	0,15

Grafico 4 – Indice di mortalità per tipo di unità navale – Periodo 2009 – 2012.

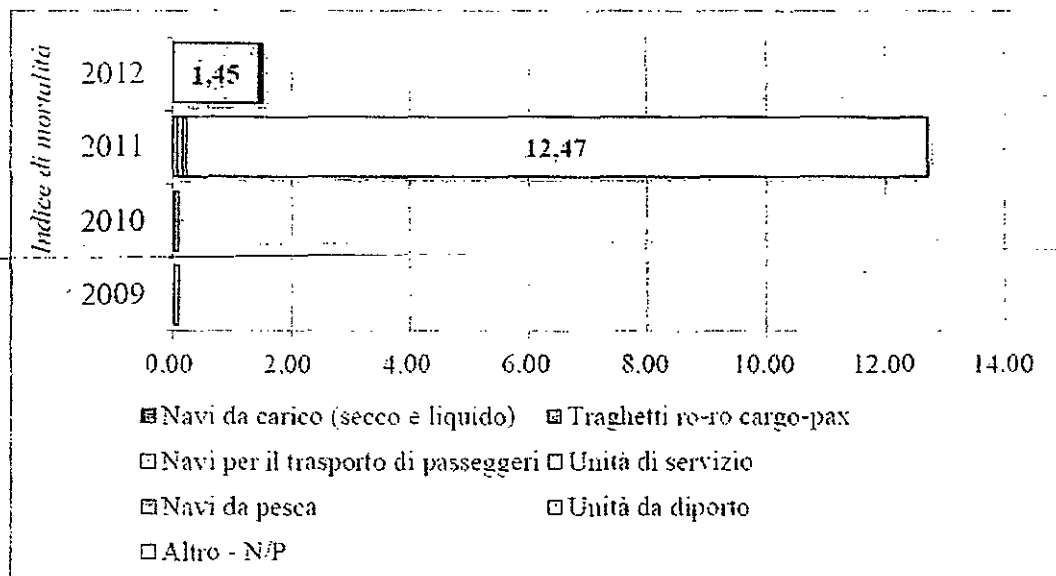


Grafico 5 – Indice di lesività per tipo di unità navale – Periodo 2009 – 2012.

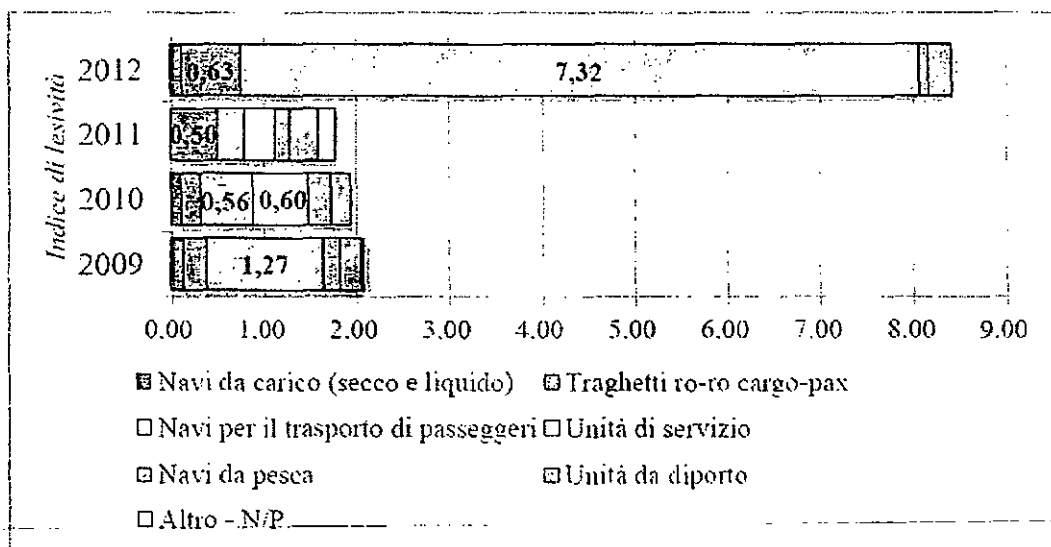


Grafico 6 – Indice di gravità per tipo di unità navale – Periodo 2009 – 2011.

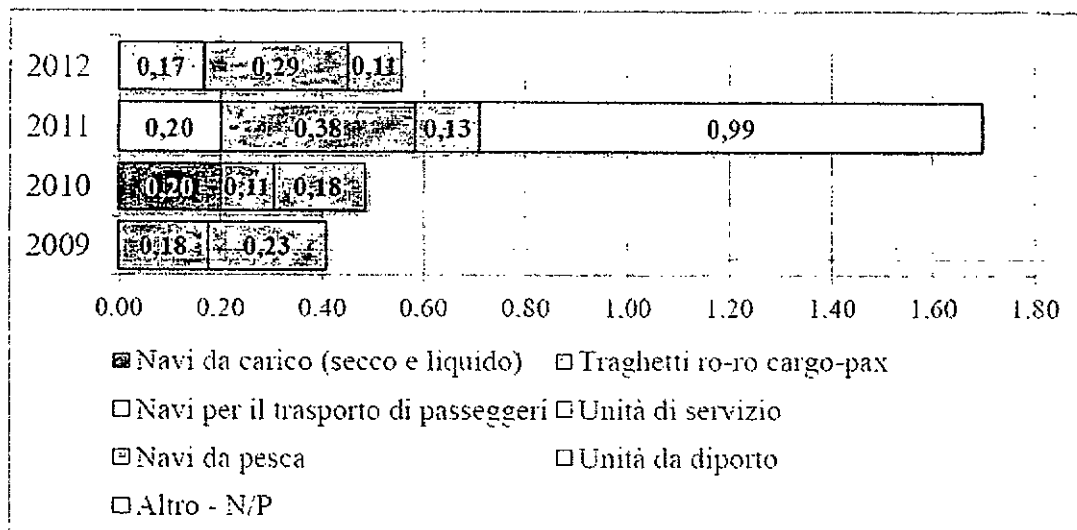


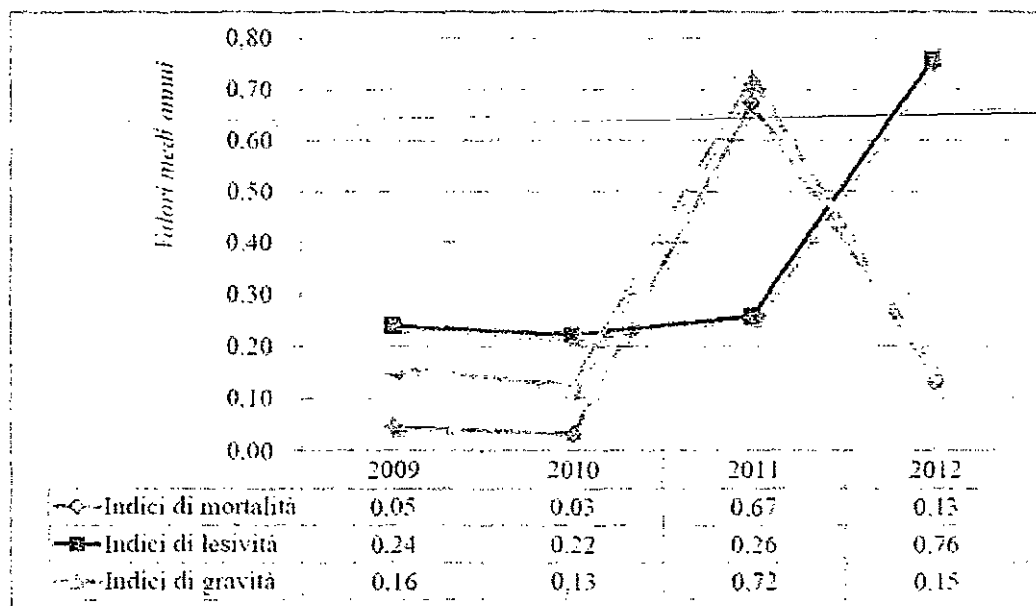
Tabella 5 – Indice di incidentalità relativi ai sinistri marittimi – Periodo 2009 – 2011.

Anno	Carico (secco o liquido)	Trasporto passeggeri e passeggeri e carico	Unità di servizio - ausiliarie	Navi da pesca	Diporto
2009	3,41%	14,36%	3,96%	0,77%	0,29%
2010	4,23%	11,94%	8,66%	0,73%	0,27%
2011	5,69%	5,00%	7,31%	0,61%	0,29%

Come si può verificare nelle tabelle e nei grafici precedenti, negli anni 2009 e 2010 l'indicatore di mortalità risulta inizialmente in flessione, più o meno accentuata, per quasi tutte le tipologie navali, per poi mostrare una inversione di tendenza nel 2011 e 2012 con un notevole accrescimento della mortalità, in particolare dovuto ai due già citati eventi incidentali occorsi nel 2011 e nel 2012, e che hanno comportato un elevato costo in termini di vite umane. Analogamente, nello stesso periodo si osserva una generale flessione dell'indice di lesività per quasi tutte le tipologie navali fino al 2010, che poi si trasforma in un innalzamento generale della lesività in particolare per le navi passeggeri e le navi traghetto. Inoltre, si noti che per tutti gli anni del periodo considerato si rileva una regolarità nella maggiore gravità degli infortuni occorsi a seguito di sinistro su navi da pesca e su unità da diporto, che hanno più spesso esiti mortali rispetto a quelli occorsi su altre tipologie navali, come evidenziato dal grafico 6, eccettuato il caso particolare del sinistro occorso nel 2011 ad una nave non meglio identificata.

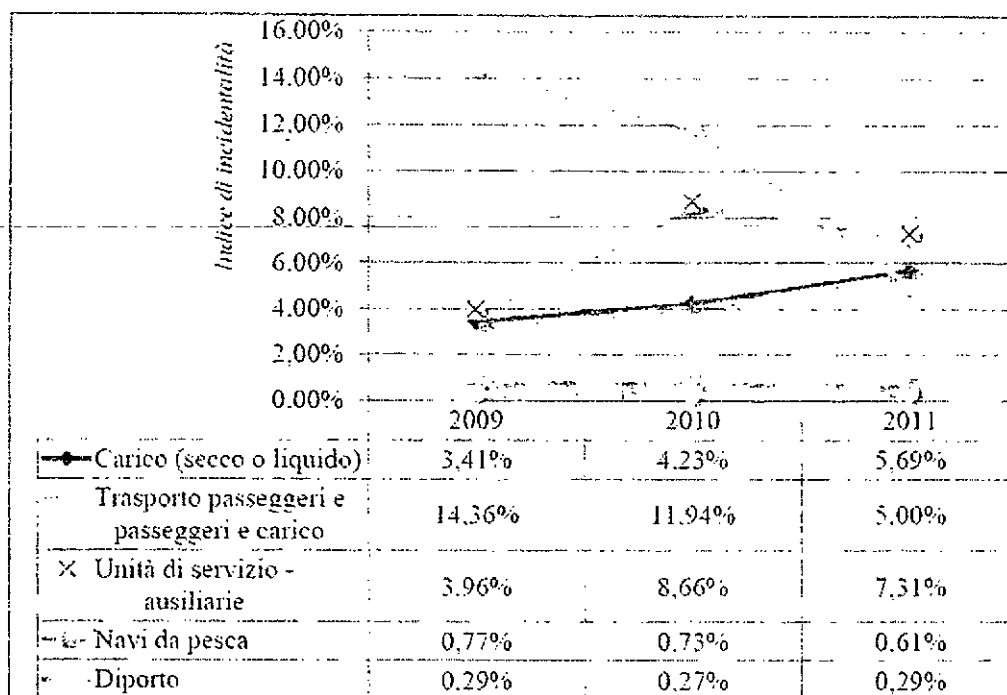
Nel grafico 7 è illustrato l'andamento dei valori annui assunti dai succitati indicatori. Come si può osservare, sono evidenti i picchi negli indici calcolati in corrispondenza dei due gravi sinistri citati precedentemente.

Grafico.7 – Indicatori caratteristici relativi ai sinistri marittimi – Media Periodo 2009 – 2012.



Nel grafico 8 è mostrato l'andamento dell'indice di incidentalità nel periodo 2009 - 2011, inteso come frequenza percentuale delle unità coinvolte in sinistri rispetto alla flotta complessiva relativa al corrispondente tipo di nave e anno. Come si può verificare, fino al 2010 la tipologia navale le cui unità incorrono più frequentemente in sinistri marittimi (nel 2009 oltre 14 navi coinvolte in incidenti ogni 100 naviganti) è quella relativa alle navi per trasporto di passeggeri e passeggeri e carico (comprendente le navi passeggeri e la porzione di navi ro-ro che trasportano passeggeri e passeggeri e carico), mentre nel 2011 le tipologie navali che incorrono più frequentemente in sinistri sono le navi addette ad attività di servizio od ausiliarie (circa 7 navi coinvolte in incidenti ogni 100 naviganti) e le navi da carico. Si osservi infatti che in questo periodo le navi per trasporto di passeggeri e passeggeri e carico mostrano un trend decrescente dell'indice di incidentalità, contrariamente a quanto avviene per le altre due tipologie navali.

Grafico 8 – Indice di incidentalità per tipo di unità navale – Periodo 2009 – 2011.



B) Indicazione degli obiettivi (di breve, medio o lungo periodo) perseguiti con l'intervento normativo.

L'intervento regolatorio si prefigge di modificare la disciplina di settore per renderlo maggiormente aderente agli indirizzi degli organi europei in tema di prevenzione di incidenti in mare e sicurezza del trasporto passeggeri. Occorre mantenere un elevato livello di sicurezza generale nel settore del trasporto marittimo in Europa ed occorre effettuare tutti gli sforzi possibili per ridurre il numero di sinistri e incidenti marittimi. L'aggiornamento delle norme tecniche marittime migliora la sicurezza marittima, in quanto concorre a prevenire sinistri che hanno come conseguenze la perdita di vite umane, di navi e l'inquinamento dell'ambiente marino. L'obiettivo principale nel breve periodo è quello di consentire che le navi da passeggeri siano conformi alle norme di sicurezza previste dagli strumenti internazionali applicabili, comprese le pertinenti norme di prova, al fine di assicurare che tali navi da passeggeri possano navigare in area U.E.. Nel lungo periodo l'obiettivo principale è quello di migliorare la sicurezza in mare e prevenire l'inquinamento marino mediante l'applicazione uniforme dei pertinenti strumenti internazionali. In sintesi con l'intervento si consegue un miglioramento dell'efficacia complessiva del sistema di navigazione mediante organiche e specifiche varianti d'ordine tecnico in conseguenza dell'evolversi degli strumenti internazionali.

L'intervento normativo si propone di innalzare il livello di sicurezza nei trasporti marittimi nel campo:

- b) dei meccanismi di governo delle navi da passeggeri (regole tecniche relative al timone e alla sua capacità operativa);

- c) dei meccanismi atti a prevenire gli incendi (caratteristiche delle serrande tagliafuoco e tagliafumo, distinguendo tra serranda tagliafuoco automatica, manuale e telecomandata);
- d) dei meccanismi atti a contrastare gli incendi (caratteristiche dell'apparecchio autorespiratore ad aria compressa compreso negli equipaggiamenti da vigile del fuoco);
- e) dei meccanismi atti a incrementare il livello di sicurezza degli operatori nella lotta agli incendi a bordo (previsioni circa la presenza a bordo di due apparecchi radiotelefonici, ricetrasmittenti portatili per ciascun vigile del fuoco);
- f) della capacità di resistenza agli incendi delle paratie e dei ponti di bordo (caratteristiche di resistenza al fuoco delle paratie e dei ponti, che devono tenere in considerazione il rischio di trasmissione del calore in corrispondenza delle intersezioni e delle estremità delle barriere termiche);
- g) della capacità atta a garantire una adeguata vivibilità a bordo delle navi da passeggeri (caratteristiche tecniche delle condotte e degli impianti di ventilazione delle navi);
- h) dei piani e delle procedure per il recupero di persone dall'acqua.

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 consentiranno di verificare il grado di raggiungimento degli obiettivi generali sono gli indici di variazione dei dati statistici economici di andamento del settore interessato e dei dati statistici relativi agli incidenti avvenuti a bordo di navi da passeggeri. Gli indicatori che con efficacia possono dimostrare il grado di raggiungimento degli obiettivi sono indicati nelle tabelle di cui alla sezione I B. Al riguardo basterà verificare se con l'introduzione della nuova normativa in materia si determinerà una diminuzione dei sinistri marittimi e di tutti gli indicatori ad esso connessi (numero di morti, numero di feriti, indici di mortalità, lesività e gravità dei sinistri marittimi) e se l'introduzione della nuova normativa comporterà un innalzamento produttivo da parte della cantieristica nazionale con connesso aumento degli occupati del settore.

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

Destinatarie dirette di tale dispositivo sono tutte le unità navali soggette al D.Lgs. 45/2000 strumento, questo, di recepimento della disciplina europea. Il destinatario pubblico diretto è l'Amministrazione marittima nazionale che viene identificata, in questo caso, con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nella sua articolazione del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto. Essa costituisce lo strumento attraverso il quale è possibile una corretta implementazione della intera disciplina sulla materia. Altri soggetti di natura privatistica su cui il presente decreto produce i suoi effetti diretti possono individuarsi in tutti quei soggetti economici che, per la loro attività tipica commerciale, rappresentano la catena di produzione, importazione e/o distribuzione del bene nave nel suo complesso considerato. Infine è possibile annoverare tra i destinatari "indiretti" degli effetti del presente decreto anche gli armatori e le Società di gestione delle navi mercantili di bandiera comunitaria e, in ultimo, i fruitori del bene nave e cioè i passeggeri.

SEZIONE 2 - Procedure di consultazione precedenti l'intervento

Procedure di consultazione effettuate – Modalità seguite e soggetti consultati.

Trattandosi di intervento di modifica di una normativa nazionale per mezzo del recepimento di una direttiva caratterizzata, tra l'altro, dall'ampia presenza di formulazioni pressoché vincolanti, le procedure di valutazione e consultazione, nonché di impatto della regolamentazione sono state oggetto di lunga discussione e partecipazione nella fase ascendente della produzione normativa europea, attraverso il coinvolgimento diretto sia delle diverse amministrazioni competenti che dei principali stakeholders ai tavoli di concertazione e discussione presso le sedi europee. Ciò premesso non si è proceduto a consultazioni formali delle organizzazioni sindacali di categoria nonché dei destinatari dell'intervento regolatorio ritenendo che i profili dello stesso, non incidono sulle problematiche connesse ad aspetti meritevoli di tutela da parte delle medesime organizzazioni. Tale valutazione deriva dalla natura dell'intervento che risulta diretto al miglioramento dell'efficacia complessiva della sicurezza marittima nazionale. Inoltre, la direttiva rinnova, nei suoi contenuti, un allegato tecnico già, di fatto, nelle sue precedenti versioni, pienamente inserito nel novero delle istruzioni operative per la costruzione delle unità navali soggette al decreto legislativo 45/2000. Risulta evidente la natura strettamente tecnica della norma da cui consegue la mancanza di discrezionalità nel recepimento della direttiva.

SEZIONE 3 - Valutazione dell'opzione di non intervento di regolamentazione (opzione zero)

Valutazione Opzione Zero e prevedibili effetti

L'intervento normativo, come già detto, ha lo scopo di migliorare la sicurezza in mare mediante l'applicazione uniforme dei pertinenti strumenti internazionali relativi alla costruzione delle navi da passeggeri nonché assicurare la libera circolazione di tali unità all'interno dell'Unione. Un mancato intervento in materia limiterebbe l'implementazione del livello di sicurezza della navigazione marittima, in quanto il testo prevede l'introduzione e l'attuazione di misure adeguate nel settore dei trasporti marittimi. Trattandosi del recepimento di una direttiva europea, i cui contenuti sono stati già ampiamente concertati in sede europea, non è stata ritenuta percorribile la c.d. opzione zero, in quanto l'adeguamento della normativa nazionale, fatto salvo l'esercizio delle opzioni ivi presenti, risulta formalmente e di fatto obbligatorio per tutti gli Stati membri, nel termine previsto. Peraltro l'opzione zero va scartata anche per motivi sostanziali, in quanto il mancato recepimento di queste nuove prescrizioni europee non consentirebbe di conseguire gli obiettivi evidenziati nelle sezioni precedenti e verrebbe a creare un peggioramento del funzionamento del mercato e, inoltre, esporrebbe l'Italia ad una procedura di infrazione.

SEZIONE 4 - Opzioni alternative all'intervento regolatorio

La direttiva non pone opzioni regolatorie allo Stato membro.

SEZIONE 5 - Giustificazione dell'opzione regolatoria proposta e valutazione degli oneri amministrativi e dell'impatto sulle PMI

A) Gli svantaggi e i vantaggi dell'opzione prescelta, per i destinatari diretti e indiretti, a breve e a medio-lungo termine, adeguatamente misurati e quantificati, anche con riferimento alla possibile incidenza sulla organizzazione e sulle attività delle pubbliche amministrazioni, evidenziando i relativi vantaggi collettivi netti e le relative fonti di informazione.

La mancata attuazione della direttiva potrebbe causare maggiori costi sociali in termini di minor sicurezza delle unità navali con ripercussioni sulla collettività per le ricadute negative in caso di incidenti in mare che causino decessi, ferimenti ed anche casi di inquinamento marino. Al contempo, l'applicazione delle nuove norme, comporterà un miglioramento degli standards di sicurezza. Gli inevitabili costi economici per le imprese del settore per il connesso mantenimento del già elevato livello di sicurezza qualitativo delle navi da passeggeri dovrebbero, nel tempo, essere compensati da maggiori utili connessi ad un prevedibile aumento delle vendite della componentistica delle unità navali. Va evidenziato che la normativa in oggetto si inserisce in un contesto di politica economica non del tutto agevole per un perfetto conseguimento degli obiettivi che la stessa si prefigge di conseguire in quanto il quadro macroeconomico risulta caratterizzato da una prolungata deflazione. Questa particolare situazione politica economica è connessa, altresì, ad una altrettanto particolare situazione geopolitica caratterizzata dalla presenza di aree attraversate da una profonda instabilità politica e ciò potrebbe indurre a privilegiare modalità di trasporto differenti dal trasporto marittimo. Inoltre i vantaggi e gli svantaggi connessi al recepimento della direttiva sono stati analizzati nell'impatto della regolamentazione già a livello ascendente, ed anche in sede di recepimento possono pertanto essere valutati in termine generali sulla base degli effetti correlati o strumentali al mancato conseguimento degli obiettivi già indicati nelle precedenti sezioni della presente relazione. Nella totale assenza della norma di recepimento proposta non si avrebbe pertanto alcun vantaggio per i destinatari diretti ed indiretti della disposizione, mentre, oltre agli effetti negativi sul funzionamento dell'intero mercato europeo per la non conseguita armonizzazione anche per l'Italia delle disposizioni vigenti in questo settore, si avrebbero effetti di incertezza giuridica per gli operatori (potendo la direttiva essere comunque ritenuta dopo la sua scadenza direttamente applicabile) di maggior rischio di presenza di prodotti dannosi o pericolosi nel mercato, di minore credibilità dei nostri organismi notificati e di maggiori difficoltà per le autorità di vigilanza. Ciò premesso, sebbene l'opzione normativa sia, a monte giustificata, quanto agli effetti, dall'obbligo di recepimento della direttiva, si evidenzia che il principale vantaggio auspicato e perseguito con l'intervento normativo è connesso proprio alla maggiore sicurezza per gli utenti del bene nave.

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

L'innalzamento del livello di sicurezza delle navi da passeggeri, sulla base dell'intervento normativo di cui trattasi, potrà consentire la crescita di imprese di piccole e medie dimensioni. Infatti l'immissione in commercio di unità navali con standards elevati di sicurezza della navigazione e di una maggiore protezione ambientale potrà consentire di immettere nel mercato unità navali rispondenti ai requisiti previsti in ambito europeo e quindi permettere una presumibile crescita del fatturato delle imprese coinvolte nel ciclo produttivo e nell'indotto collegato. Una stima concreta allo stato attuale non risulta preventivabile in quanto soggetta a variabili di mercato, gli effetti saranno oggetto di monitoraggio deducibili anche dall'analisi del mercato e dai dati relativi alla immatricolazione di nuove unità navali. Gli effetti dell'opzione prescelta sulle imprese sono favorevoli, in quanto la realizzazione di un mercato sicuro qualifica gli operatori economici, consentendo ai prodotti nazionali di circolare liberamente e legittimamente nel mercato europeo, e più in generale rendendo i prodotti europei più competitivi sui mercati internazionali, sotto il profilo della qualità e della sicurezza degli stessi. In altre parole gli eventuali maggiori costi connessi alla maggiore sicurezza così garantita sono compensati dalla conseguente possibilità di legittima circolazione delle unità navali ad elevato standards di sicurezza. In termini di vantaggi, dunque, la nuova regolamentazione garantirà un assetto di maggiore stabilità e certezza per le imprese che operano nel settore e il maggiore grado di sicurezza potrà risultare vantaggioso in particolare per le micro, piccole e medie imprese.

C) Indicazione della stima degli oneri informativi e dei relativi costi amministrativi, introdotti o eliminati a carico di cittadini e imprese (per onere informativo si intende qualunque adempimento comportante raccolta, elaborazione, trasmissione, conservazione e produzione di informazioni e documenti alla pubblica amministrazione).

Non risultano nuovi ed ulteriori oneri informativi e pertanto maggiori costi amministrativi rispetto al preesistente regime che resta invariato. Inoltre, non sono rilevabili, a seguito dell'intervento normativo, ulteriori oneri informativi a carico di cittadini o imprese connesse alla raccolta, elaborazione, trasmissione, conservazione e produzione di informazioni, ed in ogni caso gli stessi, nella materia, non superano il livello minimo previsto dalla normativa europea. Non sono previsti specifici regimi di esenzione dedicati alle PMI, in quanto comunque il provvedimento introduce un indubbio e generalizzato vantaggio in termini di certezza giuridica.

D) Condizioni e fattori incidenti sui prevedibili effetti dell'intervento regolatorio, di cui comunque occorre tener conto per l'attuazione (misure di politica economica ed aspetti economici e finanziari suscettibili di incidere in modo significativo sull'attuazione dell'opzione regolatoria prescelta; disponibilità di adeguate risorse amministrative e gestionali; tecnologie utilizzabili, situazioni ambientali e aspetti socio-culturali da considerare per quanto concerne l'attuazione della norma prescelta, ecc.).

Le strutture operative, le risorse umane e le professionalità esistenti consentono l'applicazione della norma.

SEZIONE 6 – Incidenza sul corretto funzionamento concorrenziale del mercato e sulla competitività del Paese

La regolamentazione proposta non incide sul corretto funzionamento concorrenziale del mercato e sulla competitività del Paese. Inoltre lo schema di decreto fornisce la base per la libera circolazione delle unità navali da passeggeri all'interno dell'U.E., in virtù del concetto del riconoscimento reciproco tra Stati membri delle stesse conformi ai requisiti della direttiva (e quindi della presente normativa di recepimento). Fatta questa premessa che riassume gli elementi salienti dell'innovazione normativa l'intervento non comporta effetti negativi sul corretto funzionamento concorrenziale del libero mercato e sulla competitività complessiva delle economie legate al settore del naviglio.

Il livello di regolazione previsto, peraltro, è in linea con gli altri modelli esistenti nell'Unione europea.

Tale omogeneità al quadro europeo consente di ottenere due risultati principali consistenti:

- 1) nella possibilità di accesso per il consumatore italiano a beni con stesse caratteristiche di costruzione e sicurezza pur provenienti da paesi esteri;
- 2) nell'opportunità per il costruttore italiano di interfacciarsi ad armi pari con il mercato europeo dando rilievo così al valore aggiunto del "made in Italy" universalmente riconosciuto.

L'intervento comporterà una sicura crescita della competitività del paese atteso che vi sarà, come ampiamente sopra rappresentato, un innalzamento degli standards qualitativi delle navi da passeggeri con un prevedibile aumento della produzione nazionale in materia con benefici effetti sull'indotto ad esso connesso. Il contributo al P.I.L. del settore è determinato dal valore della produzione del settore a prezzi di mercato. Ad esso si giunge sommando: valore aggiunto dei sottosettori (pari al 30% del fatturato totale); costi intermedi dei sottosettori: cantieristica, rimessaggio, accessori-

componenti e motori, al netto degli acquisti che ciascun sottosettore effettua presso gli altri settori (stimati sulla base di una opportuna indagine tramite questionari su campione stratificato per settore di appartenenza) ovvero i costi derivanti dalle transazioni interindustriali riguardanti beni e servizi intermedi affluiti dalle branche di origine alle branche di impiego e da queste ultime utilizzate come input dei rispettivi processi produttivi; margini di intermediazione per collocazione della produzione sul mercato (pari all'11% dei fatturati di cantieristica e refitting/rimessaggio). Il contributo al P.I.L., come valore della produzione a prezzi di mercato, risulta pari a € 1.995.570.000, in aumento del 2% rispetto allo scorso anno. La tabella seguente rappresenta il contributo al P.I.L..

	Valore in €	Peso
Valore aggiunto dei settori	594.100.000	39%
Costi intermedi della cantieristica e riparazioni	659.700.000	
Costi intermedi del settore degli accessori e componenti nautici	221.600.000	
Costi intermedi del settore dei motori marini	52.730.000	
Totale Costi intermedi	1.180.230.000	59%
Margini intermediazione per collocamento produzione sul mercato	221.240.000	11%
Contributo al P.I.L. 2014	1.995.570.000	100%
Contributo al P.I.L. 2013	1.955.760.000	
Variazione contributo al P.I.L. 2014-2013		2,0%
Peso del contributo al P.I.L. della Nautica rispetto al P.I. Nazionale % 2014		1,46%
Peso del contributo al P.I.L. della Nautica rispetto al P.I. Nazionale % 2013		1,43%

SEZIONE 7 - Modalità attuative dell'intervento di regolamentazione

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

L'attuazione delle disposizioni recate dall'intervento regolatorio è affidata al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, attraverso la sua articolazione amministrativa del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera.

B) Eventuali azioni per la pubblicità ed informazione dell'intervento.

Le azioni specifiche per la pubblicità e per l'informazione dell'intervento sono state in parte anticipate nell'attività istruttoria e di concertazione dei meccanismi di snellimento e semplificazione che i competenti servizi del dicastero delle infrastrutture e dei trasporti hanno condotto congiuntamente ai rappresentanti delle categorie professionali e delle associazioni di utenti interessati. Infatti la regolamentazione oggetto della presente AIR, è un provvedimento che incide sui procedimenti legati alla costruzione delle navi da passeggeri. Pertanto è certamente prevedibile che gli stessi soggetti direttamente interessati dalle innovazioni introdotte con il decreto in oggetto, provvederanno essi stessi a dare massima diffusione delle novità attraverso siti internet, stampa di settore, pubblicità, comunicazioni agli associati, ecc. In ogni caso, successivamente alla conclusione dell'iter approvativo del decreto, si darà corso all'inserimento nelle pertinenti pagine web del sito istituzionale del Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera (www.guardiacostiera.gov.it).

C) Strumenti di controllo e monitoraggio dell'intervento regolatorio.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti tramite il Corpo delle capitanerie di porto curerà il controllo sistematico dell'intervento normativo attraverso un monitoraggio periodico. In particolare saranno posti in essere gli ordinari strumenti di controllo e di monitoraggio effettuati dai competenti organi di amministrazione attiva periferica dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (Corpo delle capitanerie di porto). Innanzitutto verrà verificato l'abbassamento del numero di sinistri delle

navi passeggeri e tutti gli indici ad esso correlati (numero di morti, numero di feriti, indici di mortalità, lesività e gravità dei sinistri marittimi) e l'aumento della produzione nazionale relativa alla componentistica navale e il conseguente aumento degli occupati nell'indotto relativo.

D) Eventuali meccanismi per la revisione e l'adeguamento periodico della prevista regolamentazione – Aspetti prioritari da sottoporre eventualmente alla VIR

Il provvedimento non prevede meccanismi per la revisione dell'intervento normativo in oggetto. Va da sé che qualora emergessero eventuali criticità riconducibili a lacune insite nell'intervento, ovvero problemi relativi alla fase di attuazione dello stesso, saranno prese in esame misure integrative e correttive. L'eventuale ulteriore modifica della normativa di settore non potrà che passare attraverso nuove iniziative del legislatore comunitario.

Qualora, a seguito di verifica, dovesse essere rilevato, il mancato raggiungimento degli obiettivi si procederà alla revisione del provvedimento.

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

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti tramite il Corpo delle capitanerie di porto effettuerà la verifica, dopo un biennio alla entrata in vigore dell'intervento normativo, attraverso i periodici controlli sul grado di raggiungimento delle finalità, dei costi e degli effetti prodotti. A cura del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (Corpo delle capitanerie di porto) saranno presi in esame gli indicatori in precedenza indicati quali:

1. diminuzione degli eventi incidentali;
2. incremento della sicurezza in materia di tutela di sicurezza della navigazione;
3. incremento della sicurezza in materia di tutela dell'ecosistema costiero;
4. analisi del rapporto dei costi-benefici dell'intervento regolatorio.

SEZIONE 8 - Rispetto dei livelli minimi di regolazione europea

L'intervento normativo rispetta il criterio direttivo di divieto di introduzione o di mantenimento di livelli di regolazione superiori a quelli minimi richiesti dalle direttive, come definiti dall'articolo 14, comma 24-ter, della legge 28 novembre 2005, n. 246. Non si introducono, pertanto, livelli di regolazione superiori a quelli minimi richiesti. La disciplina individuata consente di conseguire un innalzamento dei livelli di sicurezza in materia di costruzione di navi da passeggeri ed, altresì, un innalzamento degli standards di sicurezza in linea con la direttiva in recepimento. La direttiva che si recepisce con il presente decreto tiene conto dell'evoluzione del mercato e della tecnica costruttiva occorsa negli ultimi anni in materia di costruzione di navi da passeggeri allineando conseguentemente gli standards italiani a quelli europei. Poiché la direttiva 2014/90/UE di cui il presente provvedimento è attuazione nel diritto nazionale costituisce uno strumento essenziale per la realizzazione del mercato interno, le disposizioni recate provvedono ad un'armonizzazione elevata e omogenea per tutti gli Stati dell'Unione, ritenuta necessaria e sufficiente ad accrescere il livello di protezione dei consumatori. In nessun caso sono stati introdotti oneri aggiuntivi per gli utilizzatori e per le imprese non previsti dalla predetta regolazione europea.