



TRASPORTO NAVALE RIFIUTI SOLIDI URBANI.

**ANALISI DI IMPATTO DELLA REGOLAZIONE (AIR)
SCHEDA DI RILEVAZIONE
REGIONE SICILIA**

2003

INDICE

ATTUALE QUADRO NORMATIVO

A ESIGENZE SOCIALI, ECONOMICHE E GIURIDICHE PROSPETTATE DALLE AMMINISTRAZIONI E DAI DESTINATARI AI FINI DI UN INTERVENTO NORMATIVO

A.1 RAGIONI DI OPPORTUNITÀ DELL'INTERVENTO

A.2 RISCHI CHE L'INTERVENTO MIRA AD EVITARE O RIDURRE

A.3 CONSULTAZIONE

B OBIETTIVI GENERALI E SPECIFICI, IMMEDIATI, DI MEDIO E LUNGO PERIODO DEL PROVVEDIMENTO

B.1 OBIETTIVO GENERALE

B.2 OBIETTIVO SPECIFICO

C AMBITO DELL'INTERVENTO

C.1 CONFINI OGGETTIVI

C.2. CONFINI SOGGETTIVI

D OPZIONI

D.1 OPZIONE ZERO

D.2 OPZIONE “UNO”

D.3 OPZIONE “DUE”

E PRESUPPOSTI ATTINENTI ALLE SFERE ORGANIZZATIVA, FINANZIARIA, ECONOMICA, SOCIALE E CRITICITÀ

E.1. OPZIONI RILEVANTI (OPZIONE 0)

E.2. OPZIONI RILEVANTI (OPZIONE 1)

E.3. OPZIONI RILEVANTI (OPZIONE 2)

E.4. ELENCAZIONE DEI COSTI E BENEFICI DELL'OPZIONE ZERO

E.5 QUANTIFICAZIONE DEI COSTI E I BENEFICI PIÙ RILEVANTI PER I SOGGETTI DESTINATARI

E.6. ELENCAZIONE DEI COSTI E BENEFICI DELL'OPZIONE UNO

E.7 QUANTIFICAZIONE DEI COSTI E I BENEFICI PIÙ RILEVANTI PER I SOGGETTI DESTINATARI

E.8. ELENCAZIONE DEI COSTI E BENEFICI DELL'OPZIONE DUE

E.9. QUANTIFICAZIONE DEI COSTI E I BENEFICI PIÙ RILEVANTI PER I SOGGETTI DESTINATARI

E.10 OPZIONE “X” - RISULTATI E PROSECUZIONE DELL'AIR

F. STRUMENTO TECNICO-NORMATIVO EVENTUALMENTE PIÙ APPROPRIATO

ATTUALE QUADRO NORMATIVO

- Con il decreto legislativo 5 febbraio 1997, n. 22 (cd. Decreto Ronchi), lo stato italiano ha recepito nel suo ordinamento in materia di gestione e smaltimento dei rifiuti le direttive europee 91/156 (rifiuti) 91/689 (rifiuti pericolosi) 94/62 (imballaggi) che hanno innovato profondamente la regolazione di settore.
- La più recente normativa, il summenzionato d.lgs n. 22 e il DPCM 3 dicembre 1999 (che integra e modifica il d.lgs n. 22), recepisce le direttive comunitarie e pone come obiettivo della sua regolamentazione la complessiva gestione dei rifiuti, ossia la raccolta, il trasporto, il recupero, lo smaltimento, il controllo di tutte queste operazioni ed il controllo degli impianti di smaltimento e delle discariche obbligando gli enti responsabili ad effettuare operazioni di bonifica e recupero per i 50 anni successivi alla chiusura.
- Per la realizzazione di questi obiettivi il d.lgs n. 22 impone il raggiungimento di risultati minimi di raccolta differenziata e di riciclaggio, la produzione e l'utilizzo di combustibile da rifiuto;
- Il disposto normativo prevede il coinvolgimento diretto delle Regioni. L'articolo 22 del d.lgs n. 22, infatti, affida alle Regioni la predisposizione di piani regionali per la "gestione integrata" dei rifiuti. Sempre il d.lgs n. 22 prevede, in caso di mancata ottemperanza da parte delle regioni, l'intervento sostitutivo da parte dello Stato. Circostanza verificatasi nella Regione Sicilia che con l'ordinanza n. 2983 del 31 maggio 1999 è entrata in regime di emergenza con la nomina di un Commissario, individuato nell'attuale Presidente della Regione, Salvatore Cuffaro (di recente prorogato sino al 31 dicembre 2004. D.P.C.M. 11 gennaio 2002 e O.M. 22 marzo 2002, n. 3190 con cui sono stati confermati i poteri del commissario sino alla cessazione dello stato di emergenza).
- È quindi competenza del Commissario predisporre ed attuare il piano per l'emergenza rifiuti, per le bonifiche delle aree inquinate e la realizzazione di interventi che, oltre a far fronte allo stato di emergenza ne permetta il superamento. Con il DPR 150 del 25 luglio 2000 è stato, infatti, approvato il PIER (Piano Integrato per l'Emergenza Rifiuti).
- Specificatamente per le Isole minori risultano ancora più stringenti gli obiettivi generali del PIER in considerazione della maggiore tutela ambientale necessaria per contesti ambientali e demografici particolarmente delicati in cui è presente una forte vocazione turistica, con le tensioni demografiche collegate.
- L'art. 45 della legge regionale 7 marzo 1997, n. 6, (modificato da ultimo dall'art. 76 della legge regionale n. 2/2002) ha previsto l'erogazione di fondi a favore dei comuni a titolo di sostegno allo sviluppo delle attività delle autonomie locali, nello specifico "per il trasporto dei rifiuti solidi urbani alla terraferma".
- Nel 2001 il D.P.R. n. 712 del 31 luglio ha disposto la concessione ai comuni delle isole minori della somma di £ 6 miliardi.
- Nel 2002 il D.A. 17 maggio 2002 ha assegnato ai comuni delle isole minori la somma di 392.182,39 € a saldo del DPR 712 attestando la quota di finanziamento della Regione a circa l'80%.
- Con decreto del Presidente del Consiglio è stato recentemente rinnovato lo stato di emergenza per le isole Eolie che ha permesso all'amministrazione comunale di Lipari di emanare un'ordinanza con cui è stato fatto pagare un tributo di entrata ai turisti (l'incasso per il mese di agosto 2002 è stato di circa 1 miliardo di £ anche se non deriva esclusivamente dal tributo di accesso all'isola, ma anche dal biglietto di entrata alla riserva).
- Nel mese di gennaio è stato pubblicato sul sito web del Commissario straordinario per l'emergenza rifiuti il Piano di gestione dei rifiuti in Sicilia e adottato con ordinanza commissariale n. 1166 del 18 dicembre 2002 e successivamente pubblicato sulla Gazzetta ufficiale della Regione Sicilia.

- Con il decreto 5 dicembre 2002, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale della Regione Sicilia, viene autorizzato il riparto del contributo per il trasporto dei rifiuti solidi urbani in favore di comuni delle isole minori per l'esercizio finanziario 2002, per un complessivo ammontare €3.000.000,00 che copre l'85,89% dei costi sostenuti dai comuni.
- Infine con la legge 16 aprile 2003, n. 4 (Disposizioni programmatiche e finanziarie per l'anno 2003) all'articolo 64 (Assegnazioni agli enti locali) si dispone l'assegnazione "agli enti locali la somma di 3.000 migliaia di euro viene destinata quale contributo ai comuni delle Isole minori, per il finanziamento del servizio di trasporto rifiuti via mare".
- Reg. CE 178/2002; introduce il "principio della rintracciabilità" di tutti i prodotti alimentari. Riflette il "principio di precauzione" e quello della "responsabilità del produttore".

A. ESIGENZE SOCIALI, ECONOMICHE E GIURIDICHE PROSPETTATE DALLE AMMINISTRAZIONI E DAI DESTINATARI AI FINI DI UN INTERVENTO NORMATIVO

A.1. RAGIONI DI OPPORTUNITÀ DELL'INTERVENTO

Esigenze sociali ed economiche

Il provvedimento in oggetto riguarda un disegno di legge presentato all'Assemblea regionale siciliana nel corso del 2002 e relativo all'erogazione a favore dei comuni delle isole minori siciliane di un contributo per la copertura di parte delle spese sostenute per il trasporto navale dei Rifiuti solidi urbani. Tale percentuale è prevista nella misura dell'80%. La necessità di trasporto dei RSU deriva ai comuni dall'obbligo imposto di conferimento dei rifiuti in strutture (discariche attrezzate) autorizzate dalla Regione Sicilia e localizzate sull'isola madre. A fronte di quest'obbligo i comuni delle isole minori siciliane si trovano annualmente di fronte alla necessità di impegnare ingenti risorse di bilancio nel pagamento di armatori privati per il trasporto navale dei RSU. A livello regionale gli obblighi per i comuni (chiusura delle discariche, trasporto navale, attivazione di un piano di gestione integrato dei RSU, diminuzione nella quantità dei rifiuti prodotti e trasportati, etc.), derivano dal PIER (Piano Integrato per l'Emergenza Rifiuti) e dalle numerose ordinanze commissariali e da ultimo dal piano operativo di applicazione del PIER, pubblicato sul sito Web del commissario per i rifiuti nel gennaio di questo anno. Appare evidente che le esigenze che il provvedimento intende soddisfare sono quelle che derivano dal PIER e complessivamente relative alla salvaguardia delle isole minori. Proprio in relazione alla loro valenza naturalistica e alla loro capacità di attrazione turistica, con gli evidenti risvolti di carattere socio-economico, le isole minori sono al centro di alcuni importanti interventi normativi da parte della Regione Sicilia tutti finalizzati alla loro salvaguardia e valorizzazione.

Il combinato delle disposizioni previste per la salvaguardia dell'ecosistema delle isole minori e di quelle per la complessiva gestione dei rifiuti impone un divieto tassativo relativamente allo smaltimento dei rifiuti in sito, tramite discariche, con la conseguente necessità e obbligo, in capo ai comuni, di trasferirli, attraverso il ricorso a navi private, in discariche autorizzate e attrezzate localizzate, appunto, al di fuori delle isole minori (il quadro attuale è definito in base al Decreto commissariale n. 280 del 19 aprile 2001 – "Approvazione degli ambiti e dei sub-ambiti territoriali provinciali per gli impianti di selezione e valorizzazione della frazione secca e di quella umida"). Il PIER impone una progressiva diminuzione delle quantità di RSU prodotte e conferite all'isola madre attraverso l'avvio e il potenziamento di un processo di gestione integrata (differenziazione nella raccolta, compostaggio, trattamento locale dei rifiuti, ecc.) del rifiuto. Da ciò si evince la necessità del superamento del sistema delle discariche attualmente allo studio della Commissione Europea; ad esempio una legge in Germania impone la chiusura delle discariche nel proprio territorio entro il 2010. Tuttavia tali obblighi hanno comportato, e comportano, per i comuni isolani, e ancor di più nel medio e lungo periodo, una volta pienamente attuato il PIER, un onere finanziario aggiuntivo rispetto all'ordinaria gestione amministrativa dell'ente. Onere che in parte deriva proprio dalla necessità di trasportare fuori isola i rifiuti attraverso il trasporto navale privato e in parte dalla realizzazione di una

A.1. RAGIONI DI OPPORTUNITÀ DELL'INTERVENTO

filiera per la gestione locale del rifiuto. Occorre tuttavia sottolineare che, allo stato attuale dello sviluppo tecnologico di questo settore, non è possibile pensare ad un azzeramento della quantità di rifiuti da conferire in discarica in quanto esiste sempre una certa quantità, comunque rilevante, di rifiuti non trattabili e l'esigenza di far stazionare i rifiuti presso le isole minori prima del trasporto in terraferma. Inoltre, da una ricognizione di tipo desk appare evidente che la discarica rappresenta oggi l'alternativa di gran lunga più economica anche alla luce degli interventi di bonifica necessari nei decenni successivi alla messa in chiusura della discarica. Infatti la direttiva dell'Unione europea prevede che il prezzo applicato dal gestore per lo smaltimento in discarica deve essere uguale alla somma derivante dai costi reali complessivi (costi di investimento, costi di esercizio e quelli relativi alle opere di bonifica che deve coprire un periodo di almeno 30 anni successiva alla chiusura).

Esigenze giuridiche

L'esigenza giuridica deriva dalla necessità di fornire ai Comuni una normativa stabile, relativamente alla dotazione finanziaria di sostegno al trasporto via mare dei rifiuti solidi urbani, consolidando una forma di intervento che sino ad oggi è dovuta passare attraverso l'approvazione della legge finanziaria regionale (spesso negli ultimi anni la Regione Sicilia è entrata in esercizio provvisorio). Intervento che, tuttavia è stato approvato nel corso del 2000 e le cui somme relative sono state saldate soltanto nel 2002. Nel febbraio di quest'anno la Regione Sicilia ha approvato nuovamente lo schema di contributo a favore dei comuni delle isole minori per l'esercizio finanziario 2002 (il testo integrale è presente negli allegati). Inoltre, secondo quanto previsto dalla Direttiva 1999/31/CE lo smaltimento deve rappresentare solo una fase residuale della gestione dei rifiuti, relativa a quella parte di rifiuti non trattabile, almeno sulla base delle attuali condizioni tecniche ed economiche.

A.2. RISCHI CHE L'INTERVENTO MIRA A EVITARE O RIDURRE

Ridurre l'inquinamento di contesti ad alto valore naturalistico e turistico attraverso la delocalizzazione dei rifiuti solidi urbani

A.3. CONSULTAZIONE

- **Obiettivi della consultazione:** Come dato di sfondo, registrare le valutazioni degli esperti sullo strumento regolativo scelto dalla Regione Sicilia, nella fattispecie il PIER; come dato particolare, le valutazioni sul disegno di legge oggetto della sperimentazione; nonché verificare l'esistenza di alternative tecniche agli strumenti previsti dal PIER e al trasporto marittimo dei RSU. Attraverso l'intervista al Commissario per l'Emergenza rifiuti si intendeva approfondire la conoscenza del PIER, registrare una sua valutazione sul disegno di legge presentato all'ARS, nonché sulle opzioni identificate, reperire alcune informazioni sui costi e i benefici previsti dall'attuazione del Piano di gestione integrata dei rifiuti e la documentazione utile per una più approfondita valutazione delle opzioni identificate dal GdL. Infine, attraverso la consultazione dei sindaci si è cercato di conoscere la loro valutazione sugli effetti complessivi (in termini di risorse umane e di bilancio) per le amministrazioni comunali e sui benefici per il territorio nel suo complesso, del disegno di legge presentato all'ARS, nonché sulle eventuali opzioni alternative.
- **Tecniche di consultazione adottate:** [Interviste ad esperti] Intervista libera agli esperti focalizzata sulle tematiche relative all'oggetto della sperimentazione (valutazione complessiva del PIER; valutazione del provvedimento regolativo presentato all'ARS; esistenza di alternative tecniche; esistenza di alternative regolative possibili. [Intervista a Sindaci]

A.3. CONSULTAZIONE

- Questionario semi-strutturato inoltrato utilizzando la posta elettronica secondo quanto preventivamente concordato personalmente con tutti i sindaci delle Isole minori siciliane.
- **Soggetti consultati** 1. Prof. Aurelio Angelini (Università degli Studi di Palermo – Sociologia dell’ambiente e del territorio); 2. Ing. Monteleone (ENEA – sede di Palermo); 3. Ing. Landolfo (ENEA – sede di Roma); 4. Dott. Scialabba (SubCommissario per l’Emergenza Rifiuti Regione Sicilia); 5. I sindaci dei comuni di Lipari, Salina, Pantelleria, Lampedusa, Favignana, Ustica, Leni, Malfa.)
- **Partecipanti, durata, oggetto e risultati del focus group** (cfr. allegato n. 1)

B. OBIETTIVI GENERALI E SPECIFICI; IMMEDIATI, DI MEDIO E LUNGO PERIODO DEL PROVVEDIMENTO

B.1. OBIETTIVO GENERALE	INDICATORE QUANTITATIVO
<p>Salvaguardia e valorizzazione di contesti a forte valenza naturalistica e a vocazione turistica attraverso la riduzione del tempo di residenza dei rifiuti nel contesto ambientale delle isole minori (obiettivo di lungo periodo) attraverso il trasporto navale in discariche attrezzate ed autorizzate dalla Regione Sicilia (obiettivo di breve periodo)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Miglioramento della qualità della vita Valutazione di impatto ambientale (VIA). - Apprezzamento del valore economico dei terreni e delle abitazioni isolate. - Riduzione delle quantità di rifiuti da conferire in discarica. - Aumento delle quote di rifiuto trattato e riutilizzato
B.2. OBIETTIVO SPECIFICO 1	INDICATORE QUANTITATIVO
<ul style="list-style-type: none"> - Ridurre i costi di trasporto a carico dei comuni. - Trasferimento della spesa di trasporto navale a carico dei comuni sul bilancio regionale. 	<ul style="list-style-type: none"> - Somme annualmente trasferite dal bilancio regionale ai comuni delle isole minori.

C. AMBITO DELL'INTERVENTO

C.1. CONFINI OGGETTIVI	
ATTIVITÀ INTERESSATE DALL'INTERVENTO	- Gestione complessiva dei rifiuti solidi urbani con particolare riferimento al trasporto marittimo dei RSU
AMBITO TERRITORIALE DI RIFERIMENTO	- Isole minori della Sicilia.
SETTORI DI ATTIVITÀ ECONOMICA COINVOLTI	- Trasporti marittimi privati

C.2. CONFINI SOGGETTIVI	
DESTINATARI DIRETTI	- Amministrazioni comunali delle isole minori siciliane.
SOGGETTI COINVOLTI	- Società private di trasporto marittimo; - Cittadini residenti nelle isole minori; - Turisti.
AMMINISTRAZIONI DESTINATARIE DIRETTE	- Amministrazione regionale - Amministrazioni comunali
AMMINISTRAZIONI DESTINATARIE INDIRETTE	- Aziende municipalizzate per la raccolta rifiuti

D. OPZIONI

D.1. OPZIONE ZERO

Caratteristiche

L'attuale situazione normativa assicura ai comuni un sostegno per il trasporto via mare dei RSU che copre circa l'80% dei costi effettivamente sostenuti dai comuni (e per i quali devono produrre apposita documentazione) per un ammontare complessivo, al 2002, di 6 miliardi di lire. È un provvedimento che potremmo definire prassi ormai amministrativamente consolidata e politicamente accettata da maggioranza ed opposizione. Tuttavia ogni legge deve essere approvata in sede di finanziaria regionale. I comuni hanno chiesto una previsione normativa definitiva (il disegno di legge n. 316 di cui si dirà nell'opzione 1). Tale sostegno si inserisce nel PIER ed è uno degli strumenti, insieme alla raccolta differenziata, al recupero, alla sensibilizzazione, ecc., che applica il piano.

L'obiettivo di trasferimento viene realizzato mediante il trasporto via mare, su navi di compagnie private, dei Rifiuti Solidi Urbani.

Commenti e possibilità di attuazione

Ci siamo posti il problema di come selezionare l'opzione 0. Di fatto il disegno di legge in esame comporta delle modifiche sostanzialmente marginali. Tuttavia la metodologia della sperimentazione AIR indica quale opzione 0 l'attuale disciplina normativa, senza la modifica del disegno di legge n. 316. In questo caso l'applicazione della normativa di aiuto economico ai comuni per il trasporto via dei RSU è affidata al suo inserimento annuale in apposite voci di bilancio (in legge finanziaria regionale) con assegnazione confermata di anno in anno, privando di certezza di risorse i comuni isolani. Le differenze con l'eventuale approvazione del disegno di legge n. 316, comunque, appaiono assolutamente marginali in termini di efficacia, di costi e benefici.

Sinteticamente l'attuale quadro normativo ha raggiunto gli obiettivi e si è dimostrata certamente efficace.

D.2. OPZIONE UNO

Caratteristiche

Lascia pressoché inalterata l'attuale situazione normativa, modificando il quadro giuridico e ritoccando al rialzo sia in termini assoluti (la dotazione finanziaria passa da sei a otto miliardi) che in termini percentuali (da circa l'80% al 90% dei costi effettivamente sostenuti dai comuni) le risorse da destinare alle isole minori per aiutarle a sostenere il costo del trasporto via mare. Inoltre, per gli anni successivi al 2002 il disegno di legge n. 316 dispone, all'art. 2 comma 6, che si provvederà ai sensi dell'art. 4 della legge regionale 8 luglio 1977, n. 47. È certamente un sistema consolidato che ha dimostrato una sua efficacia rispetto all'obiettivo minimo, relativamente alla politica ambientale nel suo complesso, di trasferimento in altro sito dei RSU e perfettamente coerente con le linee guida del PIER.

Il disposto del disegno di legge pone come proprio obiettivo di permettere ai comuni di assolvere agli obblighi derivanti sia dalla legislazione nazionale (in termini di smaltimento rifiuti, di vincoli paesaggistici) sia dalla legislazione regionale (in termini di chiusura delle discariche ancora attive e allestimento di stazioni di trasferimento). Il Disegno di legge parte anche dalla considerazione dell'impossibilità per i comuni di far fronte all'onere finanziario collegato.

L'obiettivo di trasferimento verrà realizzato tramite il trasporto via mare dei rifiuti solidi urbani. Entro la prima decade del mese di gennaio i comuni dovranno presentare una relazione finanziaria comprovante il maggiore onere finanziario; dovranno presentare attestazione di congruità contabile resa dal collegio dei revisori dei conti con cui si convalidi la maggiore spesa. Entro i successivi quindici giorni dal ricevimento della documentazione prevista dal disegno di legge l'Assessorato regionale agli Enti Locali istruisce la richiesta e dispone l'assegnazione del relativo contributo.

Commenti e possibilità di attuazione

Come detto precedentemente, di fatto il disegno di legge in esame comporta delle modifiche sostanzialmente marginali. È facile ritenere che tale opzione rafforzerebbe l'efficacia dell'attuale impianto normativo stante la maggiore certezza formale, la maggiore dotazione finanziaria a favore dei comuni, l'aumento della percentuale dei costi finanziata dalla Regione, a fronte di una pressoché immutata documentazione che i comuni devono presentare a giustificazione dei costi sostenuti.

Anche in questo caso è possibile prevedere il raggiungimento degli obiettivi di delocalizzazione dei rifiuti solidi urbani per contesti ambientali particolarmente sensibili, quali le isole minori.

D.3. OPZIONE DUE

Caratteristiche

Tributo di ingresso a carico dei turisti che sbarcano nelle isole minori. Il tributo va pagato all'atto di acquisto del biglietto di ingresso (aereo o marittimo). L'ammontare sarà comunque di lieve entità (da un minimo di 1 € ad un massimo di un paio €) e sarà pagato da tutti i turisti a prescindere dal mese di ingresso.

Un tale tributo opera un trasferimento soltanto di una percentuale dei costi per il trasporto navale sopportati dal bilancio regionale (per la quota di sua competenza prevista dal disegno di legge) e da quello comunale (per la quota spettante) al turista. Tale percentuale dipende dall'ammontare del tributo di ingresso che necessariamente deve essere tenuto basso.

Per i turisti che approdano con barconi o barche di proprietà i comuni devono prevedere un sistema di riscossione su molo svolto dai vigili urbani o altri tutori dell'ordine gratuitamente. È prevedibile che un certo numero, limitato, di turisti riuscirà ad eludere il controllo. Il dato è sicuramente trascurabile.

Le cifre riscosse saranno vincolate al potenziamento dei sistemi di raccolta, di raccolta differenziata e di sensibilizzazione e informazione;

Dovrà essere effettuata una verifica periodica del gradimento del tributo presso target di turisti attraverso rilevazioni in loco o telefoniche mediante tecniche quale la *customer satisfaction*.

Da quanto detto risulta che gli indicatori di risultato dovrebbero essere: gradimento, quantità della somma incassata, risparmio netto per il bilancio della Regione e dei comuni.

Commenti e possibilità di attuazione

L'opzione è di immediata fattibilità (già sperimentata nel 2002 nel comune di Lipari) e non presenta controindicazioni circa la disponibilità dei turisti al pagamento di una somma di lievissima entità che può essere percepita con una valenza positiva fortemente simbolica.

**E. PRESUPPOSTI ATTINENTI ALLE SFERE ORGANIZZATIVA, FINANZIARIA,
 ECONOMICA, SOCIALE E CRITICITÀ**

E. PRESUPPOSTI ATTINENTI

E.1 OPZIONI RILEVANTI (OPZIONE 0)		
PRESUPPOSTI		CRITICITÀ
ORGANIZZATIVI E FINANZIARI	<ul style="list-style-type: none"> - Nessun presupposto organizzativo particolare. - Previsione nel bilancio regionale della somma di 6 miliardi quale sostegno assegnato ai comuni. - Documentazione dei comuni comprovante la spesa da sostenere 	Non si rileva nessuna criticità
ECONOMICI E SOCIALI	<ul style="list-style-type: none"> - Salvaguardia della salubrità dell'ambiente delle isole minori. - Esecuzione del PIER - Alleggerimento del carico finanziario dei comuni 	
COMMENTI	Il provvedimento appare di immediata attuazione. L'attuazione non comporta nessun particolare adempimento per i comuni; la categoria dei costi, secondo la terminologia AIR, è lieve e in sede di approvazione in Assemblea regionale il provvedimento è passato tranquillamente. Sono evidenti e positivi anche i presupposti economici e sociali. Non si sono rilevate particolari di criticità.	

E.2 OPZIONI RILEVANTI (OPZIONE 1)		
PRESUPPOSTI		CRITICITÀ
ORGANIZZATIVI E FINANZIARI	<ul style="list-style-type: none"> - Nessun presupposto organizzativo particolare. - Previsione nel bilancio regionale della somma di 8 miliardi quale sostegno da dare ai comuni. - Documentazione dei comuni comprovante la spesa da sostenere 	Non si rileva nessuna criticità
ECONOMICI E SOCIALI	<ul style="list-style-type: none"> - Salvaguardia della salubrità dell'ambiente delle isole minori. - Esecuzione del PIER - Alleggerimento del carico finanziario dei comuni 	
COMMENTI	<p>Anche in questo caso il provvedimento appare di immediata attuazione, in quanto si caratterizza quale continuazione di una prassi già operante e per cui è stata annualmente prevista la relativa copertura finanziaria in bilancio regionale. L'attuazione non comporta nessun nuovo adempimento per i comuni neanche relativamente alla documentazione, che i comuni erano obbligati a presentare; la copertura finanziaria non presenta alcuna problematicità data la lieve entità del contributo e la convergenza di maggioranza e opposizione sulla natura del provvedimento previsto dal disegno di legge n. 316. Sono evidenti e positivi anche i presupposti economici e sociali. Considerata la pacifica attuazione del sistema di contributo a favore dei comuni negli anni passati, non è possibile evidenziare alcun tipo di criticità.</p>	

E.3 OPZIONI RILEVANTI (OPZIONE 2)		
	PRESUPPOSTI	CRITICITÀ
ORGANIZZATIVI E FINANZIARI	<ul style="list-style-type: none"> - Nessun presupposto organizzativo particolare a carico della Regione. - I comuni devono distaccare personale per la riscossione del tributo presso gli imbarcaderi (ad esempio vigili o ausiliari) per le imbarcazioni (c.d. barconi) e per il controllo biglietti delle compagnie navali. Ciò può avvenire tramite ordinanza sindacale vincolante per tutte le forze dell'ordine senza onere alcuno per il comune. È prevista una multa per i trasgressori (compagnie navali e turisti) 	<p>Occorre monitorare gli effetti di lungo periodo sulla soddisfazione del turista</p>
ECONOMICI E SOCIALI	<ul style="list-style-type: none"> - Salvaguardia della salubrità dell'ambiente delle isole minori. - Esecuzione del PIER - Alleggerimento del carico finanziario dei comuni - Alleggerimento del carico finanziario della Regione - Attuazione di campagne di sensibilizzazione e informazione. 	
COMMENTI	<p>Il provvedimento appare di immediata attuazione. Nel corso del 2002 il tributo a carico dei turisti è stato sperimentato nel comune di Lipari, senza che le autorità registrassero alcun episodio di irritazione per il pagamento dovuto all'atto di stacco del biglietto di trasporto marittimo. Risulta difficile pensare a criticità per la semplicità del provvedimento sia da un punto di vista normativo che da quello applicativo. Tuttavia a lungo termine potrebbe determinare una insofferenza per i turisti.</p>	

E.4 ELENCAZIONE DEI COSTI E BENEFICI DELL'OPZIONE ZERO	
COSTI	<p>Costi sostenuti dalle amministrazioni comunali: In pratica i costi sono rappresentati dalla differenza tra il totale delle spese sostenute e l'ammontare del contributo regionale. I comuni devono limitarsi a presentare apposita domanda alla regione accompagnata dalla documentazione probatoria delle spese sostenute.</p> <p>Costi sostenuti dalla Regione Sicilia: L'unica voce di costo è rappresentata dal contributo a favore dei comuni delle isole minori previsto in finanziaria.</p>
BENEFICI PER I DESTINATARI DIRETTI	I beneficiari diretti del provvedimento sono principalmente le amministrazioni comunali che riducono le spese gravanti direttamente sul bilancio comunale.
BENEFICI PER I DESTINATARI INDIRETTI	<p>Tra i beneficiari indiretti possono essere inseriti sia i residenti che i turisti che vedono ridotte le cause di inquinamento e quindi valorizzato il territorio.</p> <p>Inoltre sono coinvolti anche i gestori degli impianti di discarica laddove presenti (ad esempio nell'isola di Lipari). Altri beneficiari sono le imprese di trasporto marittimo a cui è affidato il trasporto dei Rsu che incassano il contributo che la regione trasferisce alle amministrazioni comunali (per loro comunque aumenta soltanto la certezza di incasso in quanto le spese di trasporto i comuni dovrebbero comunque sostenerli).</p>

E.5 QUANTIFICAZIONE DEI COSTI E I BENEFICI PIÙ RILEVANTI PER I SOGGETTI DESTINATARI	
COSTI	<p>Costi sostenuti dai comuni (anno 2003): 394.267,54 €</p> <p>Costi sostenuti dalla Regione Sicilia (anno 2003) 2.399.974,40 €</p>
BENEFICI ATTESI PER I DESTINATARI DIRETTI	Benefici per i comuni (anno 2003) 2.399.974,40 €
BENEFICI ATTESI PER I DESTINATARI INDIRETTI	Benefici per le aziende di trasporto marittimo (anno 2003) 2.794.241,94 €

E.6 ELENCAZIONE DEI COSTI E BENEFICI DELL'OPZIONE UNO	
COSTI	<p>Costi sostenuti dalle amministrazioni comunali: In pratica non c'è differenza tra l'opzione zero e uno. Anche in questo caso il contributo è esclusivamente a carico della regione Sicilia e una piccola parte (circa il 15%) rimane a carico dei comuni. Per ottenere il contributo fissato su base annua da legge regionale comuni devono allegare alla domanda alla regione i giustificativi di spesa.</p> <p>Costi sostenuti dalla Regione Sicilia: L'unica voce di costo è rappresentata dal contributo a favore dei comuni delle isole minori previsto in finanziaria.</p>
BENEFICI PER I DESTINATARI DIRETTI	I beneficiari diretti del provvedimento sono principalmente le amministrazioni comunali che riducono le spese gravanti direttamente sul bilancio comunale
BENEFICI PER I DESTINATARI INDIRETTI	<p>Tra i beneficiari indiretti possono essere inseriti sia i residenti che i turisti che vedono ridotte le cause di inquinamento e quindi valorizzato il territorio.</p> <p>Inoltre sono coinvolti anche i gestori degli impianti di discarica laddove presenti (ad esempio nell'isola di Lipari). Altri beneficiari sono le imprese di trasporto marittimo a cui è affidato il trasporto dei Rsu che incassano il contributo che la regione trasferisce alle amministrazioni comunali (per loro comunque aumenta soltanto la certezza di incasso in quanto le spese di trasporto i comuni dovrebbero comunque sostenerli).</p>

E.7 QUANTIFICAZIONE DEI COSTI E I BENEFICI PIÙ RILEVANTI PER I SOGGETTI DESTINATARI	
COSTI	<p>Costi sostenuti dai comuni (anno 2003): 367.258,23 €</p> <p>Costi sostenuti dalla Regione Sicilia (anno 2003) 3.305.324,08 €</p>
BENEFICI ATTESI PER I DESTINATARI DIRETTI	Benefici per i comuni (anno 2003) 3.305.324,08 €
BENEFICI ATTESI PER I DESTINATARI INDIRETTI	Benefici per le aziende di trasporto marittimo (anno 2003) 3.672.582,32 €

E.8 ELENCAZIONE DEI COSTI E BENEFICI DELL'OPZIONE DUE	
COSTI	<p>Costi sostenuti dalle amministrazioni comunali: In questo caso nessun costo è previsto in capo ai comuni in quanto anche i possibili costi da sostenere per l'incasso può essere fatto su base gratuita. Infatti, il tributo sarà pagato all'atto di acquisto del biglietto presso le società di navigazione già a Milazzo. Nel caso di diportisti il controllo sarà effettuato tramite tutori dell'ordine o ausiliari del traffico.</p> <p>Costi sostenuti dalla Regione Sicilia: Poiché il tributo di ingresso a carico dei turisti non può coprire il cento per cento dei costi di trasferimento dei RSU la maggior parte rimarrà a carico della regione</p>
BENEFICI PER I DESTINATARI DIRETTI	I beneficiari diretti del provvedimento sono principalmente le amministrazioni comunali che riducono le spese gravanti direttamente sul bilancio comunale, per quanto solo il 15-20% del totale delle spese affrontate
BENEFICI PER I DESTINATARI INDIRETTI	<p>Tra i beneficiari indiretti possono essere inseriti sia i residenti che i turisti che vedono ridotte le cause di inquinamento e quindi valorizzato il territorio.</p> <p>Inoltre sono coinvolti anche i gestori degli impianti di discarica laddove presenti (ad esempio nell'isola di Lipari). Altri beneficiari sono le imprese di trasporto marittimo a cui è affidato il trasporto dei Rsu che incassano il contributo che la regione trasferisce alle amministrazioni comunali (per loro comunque aumenta soltanto la certezza di incasso in quanto le spese di trasporto i comuni dovrebbero comunque sostenerli).</p>

E.9 QUANTIFICAZIONE DEI COSTI E I BENEFICI PIÙ RILEVANTI PER I SOGGETTI DESTINATARI	
COSTI	<p>Costi sostenuti dai comuni (anno 2003): 0 €</p> <p>Costi sostenuti dalla Regione Sicilia (anno 2003) Dipende dall'ammontare del tributo (per il dettaglio si veda allegato n. 1)</p> <p>Costi a carico dei turisti (anno 2003) Con una ipotesi di 2,00 €= 195.826,00 €</p>
BENEFICI ATTESI PER I DESTINATARI DIRETTI	Benefici per i comuni (anno 2003) 3.672.582,31 €
BENEFICI ATTESI PER I DESTINATARI INDIRETTI	Benefici per le aziende di trasporto marittimo (anno 2003) 3.672.582,31 €

E.10 OPZIONE “X” - RISULTATI E PROSECUZIONE DELL' AIR	
RISULTATI DELL' ANALISI	L'opzione due si fa preferire per il risparmio, comunque di modestissima entità, che i comuni realizzerebbero.
EVENTUALE PROSECUZIONE DELL' AIR	
Valgono le considerazioni precedentemente espone sulla natura del provvedimento (trasferimento), sull'entità delle somme (categoria di costi: lieve), sulla presenza di atti di indirizzo e normativi della Regione Sicilia (PIER e Piano di gestione dei rifiuti), sulla mancata partecipazione istituzionale della stessa regione alla sperimentazione.	

F. STRUMENTO TECNICO-NORMATIVO EVENTUALMENTE PIÙ APPROPRIATO

OPZIONE “X”
L'ipotesi di imposizione di un tributo a carico dei turisti di natura non emergenziale (ad esempio un provvedimento di protezione civile) è percorribile attraverso un intervento normativo regionale. Si tratta, in pratica, di un tributo di scopo (di impiego vincolato) per il quale la potestà normativa attiene alla regione. In altre parole è possibile un'apposita normazione regionale. Nel caso del comune di Lipari la natura della tassa di ingresso (che il comune ha fatto pagare ai visitatori negli ultimi due anni) ha natura emergenziale e annuale e basato su un provvedimento autorizzatorio che è, comunque, atto normativo eccezionale emanato dal governo nazionale con proprio decreto, anche se l'intero processo si avvia su proposta della regione.