



DISEGNO DI LEGGE

**presentato dal Ministro per la protezione civile
e le politiche del mare (MUSUMECI)**
**di concerto con il Ministro degli affari esteri
e della cooperazione internazionale (TAJANI)**
con il Ministro della difesa (CROSETTO)
con il Ministro del lavoro e delle politiche sociali (CALDERONE)
con il Ministro della cultura (GIULI)
con il Ministro dell'istruzione e del merito (VALDITARA)
**con il Ministro dell'agricoltura, della sovranità alimentare
e delle foreste (LOLLOBRIGIDA)**
con il Ministro della salute (SCHILLACI)
con il Ministro dell'università e della ricerca (BERNINI)
con il Ministro dell'economia e delle finanze (GIORGETTI)
con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti (SALVINI)
con il Ministro delle imprese e del *made in Italy* (URSO)
con il Ministro per la pubblica amministrazione (ZANGRILLO)
con il Ministro del turismo (GARNERO SANTANCHÈ)
**con il Ministro per gli affari europei, il PNRR
e le politiche di coesione (FOTI)**
con il Ministro per gli affari regionali e le autonomie (CALDEROLI)

**con il Ministro per lo sport e i giovani (ABODI)
e con il Ministro per le riforme istituzionali
e la semplificazione normativa (ALBERTI CASELLATI)**

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA L'11 AGOSTO 2025

Valorizzazione della risorsa mare

*Disegno di legge collegato alla manovra di finanza pubblica,
ai sensi dell'articolo 126-bis del Regolamento*

I N D I C E

Relazione	<i>Pag.</i>	4
Relazione tecnica	»	44
Analisi tecnico-normativa (ATN)	»	87
Analisi di impatto della regolamentazione (AIR)	»	151
Disegno di legge	»	223

ONOREVOLI SENATORI. —

Il presente disegno di legge, inserito nel piano strutturale di bilancio di medio termine deliberato dal Consiglio dei ministri del 27 settembre 2024 quale collegato alla manovra di bilancio 2025/2027 (quale disegno di legge recante misure in materia di economia del mare), è finalizzato a introdurre disposizioni in materia di coordinamento delle politiche del mare, definizione della zona contigua, turismo subacqueo, navigazione da diporto, navigazione marittima e cantieristica, ambientale, culturale e di pesca nonché introduce misure riguardanti le isole minori.

In particolare, il disegno di legge, nel quadro delle linee strategiche definite dal Piano del mare 2023-2025, approvato dal Comitato interministeriale per le politiche del mare (CIPOM) con delibera del 31 luglio 2024 e pubblicato sul Supplemento ordinario alla "Gazzetta Ufficiale" n. 248 del 23 ottobre 2023 - Serie generale, reca una disciplina funzionale all'aggiornamento e alla semplificazione disposizioni e procedure amministrative.

Le modifiche e le integrazioni apportate con il presente disegno di legge riguardano le seguenti disposizioni:

- decreto-legge 11 novembre 2022, n. 173, convertito in legge, con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, L. 16 dicembre 2022, n. 204, recante "*Disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni dei Ministeri*";
- decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, recante "*Codice dell'ordinamento militare*";
- decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, recante "*Codice della nautica da diporto ed attuazione della direttiva 2003/44/CE, a norma dell'articolo 6 della legge 8 luglio 2003, n. 172*";
- Regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, recante "*Codice della Navigazione*";
- decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, recante "*Approvazione del Regolamento per l'esecuzione del Codice della navigazione*";
- decreto legislativo 1° agosto 2003, n. 259, recante "*Codice delle comunicazioni elettroniche*";
- decreto legislativo 14 giugno 2011, n. 104, recante "*Attuazione della direttiva 2009/15/CE relativa alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime*";

- decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, recante “*Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'articolo 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137*”;
- legge 17 maggio 2022, n. 60, recante “*Disposizioni per il recupero dei rifiuti in mare e nelle acque interne e per la promozione dell'economia circolare*” (legge «SalvaMare»);
- decreto legislativo 9 gennaio 2012, n. 4, recante “*Misure per il riassetto della normativa in materia di pesca e acquacoltura, a norma dell'articolo 28 della legge 4 giugno 2010, n. 96*”.

Il presente disegno di legge reca anche un capo dedicato alle isole minori, territori che vivono una particolare condizione di svantaggio economico e sociale con difficoltà di accesso ai servizi fondamentali: sono introdotte misure specifiche per valorizzare l'attività lavorativa prestata nei territori di cui all'Allegato “A” della legge 28 dicembre 2001, n. 448 e per incentivare la permanenza nelle isole medesime del personale dipendente che ivi presta servizio. Sempre in tema di isole minori, lo schema di disegno di legge reca disposizioni modificative al decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, recante “Codice dell'ordinamento militare”, riguardanti il servizio di rifornimento idrico delle isole minori della Regione Siciliana.

Il provvedimento, inoltre, autorizza l'istituzione della zona contigua conformemente a quanto previsto dalla Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, stipulata a Montego Bay il 10 dicembre 1982, ratificata e resa esecutiva ai sensi della legge 2 dicembre 1994, n. 689, ne definisce l'estensione ed i diritti connessi.

In materia di turismo subacqueo, la disposizione stabilisce i requisiti e i principi fondamentali per l'esercizio dei centri di immersione e di addestramento subacqueo, allo scopo di promuovere l'attività subacquea con finalità ricreative e come strumento di sviluppo sostenibile.

Il disegno di legge si compone di sei Capi:

Capo I disciplina il “Coordinamento delle politiche del mare”;

Capo II disciplina la “Zona Contigua e linee di base”;

Capo III reca “Disposizioni per la valorizzazione dell'attività subacquea a scopo ricreativo e per la tutela della sicurezza e del patrimonio ambientale e culturale”;

Capo IV disciplina la “Navigazione da diporto”;

Capo V disciplina la “Navigazione marittima e cantieristica”;

Capo VI disciplina le “Misure in materia scolastica, sanitaria, culturale, di ricerca e di pesca”.

Il disegno di legge è stato approvato dal Consiglio dei ministri in esame preliminare in data 25 novembre 2024 ed è stato sottoposto all'esame della Conferenza Unificata nella seduta del 30 luglio 2025.

In tale sede sono state accolte alcune proposte emendative formulate dalla Conferenza delle Regioni e delle Province autonome, relative all'articolo 11, comma 1, lettera a) (proposta accolta con

riformulazione, tesa a valorizzare la possibilità di iscrizione presso la camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura anche mediante comunicazione unica d’impresa), all’articolo 13, comma 1 (proposta volta a prevedere l’individuazione di zone di interesse turistico subacqueo in coerenza con la pianificazione paesaggistica e territoriale regionale), all’articolo 21 (proposta di introdurre l’articolo 21-bis accolta con riformulazione, attraverso l’inserimento del nuovo articolo 21 sul sostegno alla cantieristica regionale), all’articolo 22, comma 1 (proposta volta a fare salva la possibilità per le Regioni di destinare risorse proprie per il potenziamento dei servizi nelle isole minori del proprio territorio), all’articolo 26, comma 2 (proposta accolta con riformulazione, volta a comprendere nella portata applicativa della disposizione gli enti di ricerca regionali e le università del territorio) e all’articolo 30 (proposta accolta con riformulazione, oggetto di disamina durante la seduta del 30 luglio 2025 citata, riguardante l’attribuzione, in capo alle associazioni della pesca professionale maggiormente rappresentative riconosciute dal Ministero dell’agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste, del potere di designazione di un esperto nelle commissioni di riserva delle aree marine protette).

Per le proposte emendative non accolte, formulate dalla Conferenza delle Regioni e delle Province autonome durante l’iter istruttorio, è stata fornita apposita motivazione nell’ambito dell’esame svoltosi in sede di Conferenza Unificata.

In particolare, si osserva che, prima della seduta del 30 luglio 2025, il Dipartimento per gli affari regionali e le autonomie aveva diramato alcune proposte emendative della Conferenza delle Regioni e delle Province autonome.

In vista della seduta della Conferenza Unificata del 30 luglio 2025 gli Uffici del Ministro per la protezione civile e le politiche del mare, sentite le Amministrazioni interessate, avevano inviato al Dipartimento per gli affari regionali e le autonomie una griglia recante, altresì, le motivazioni sottese ai pareri contrari resi in relazione ad alcune delle proposte emendative ricevute. Tra tali proposte oggetto di parere contrario risultava anche quella relativa all’articolo 30.

Tali proposte emendative, oggetto di parere contrario, sono state reiterate dalla Conferenza delle Regioni e delle Province autonome in sede di Conferenza unificata, con la precisione che soltanto la proposta riguardante l’articolo 30 è stata considerata dalla Conferenza delle Regioni e delle Province autonome come condizionante il parere favorevole.

In sede di Conferenza Unificata, il Ministro per la protezione civile e le politiche del mare ha accolto la proposta condizionante relativa all’articolo 30, al fine di consentire anche alle associazioni della pesca professionale maggiormente rappresentative riconosciute dal Ministero dell’agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste, di designare un esperto presso la commissione di riserva di cui all’articolo 28, terzo comma, della legge 31 dicembre 1982, n. 979. Il Ministro per la protezione civile

e le politiche del mare ha, invece, preso atto delle osservazioni e delle ulteriori proposte emendative, alcune delle quali erano state già oggetto di parere contrario durante l'iter istruttorio della Conferenza Unificata.

In particolare, risultavano già oggetto di parere contrario le proposte riguardanti:

- l'articolo 1, al fine di consentire l'inserimento di un rappresentante della Conferenza delle Regioni e delle Province autonome nel Comitato interministeriale per le politiche del mare: la proposta non può essere accolta in quanto il CIPOM è un comitato interministeriale, composto dai Ministri competenti nelle materie riconducibili alle linee direttive della politica marittima governativa. La collaborazione e il coordinamento con le Regioni, oltre ad essere assicurati dalle disposizioni settoriali che prevedono forme di consultazioni o di intese, è garantita dall'articolo 12, comma 5, del decreto-legge n. 173 del 2022, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 204 del 2022, che già prevede, quando si trattano materie che interessano le regioni e le province autonome, la possibilità che alle riunioni del CIPOM partecipino il presidente della Conferenza delle regioni e delle province autonome o un presidente di regione o di provincia autonoma da lui delegato e, per i rispettivi ambiti di competenza, il presidente dell'Associazione nazionale dei comuni italiani (ANCI) e il presidente dell'Unione delle province d'Italia (UPI);
- l'articolo 2, comma 2, al fine di prevedere un espresso coinvolgimento della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome ai fini dell'istituzione della zona contigua. La proposta non può essere accolta, tenuto conto che, a prescindere dalla circostanza che la zona contigua è istituita in applicazione di un trattato internazionale (la Convenzione di Montego Bay sul diritto del mare, ratificata con legge n. 689/1994), tale zona marittima non ha alcun effetto ai fini dello sfruttamento economico, in quanto non è una zona istituita per regolare lo sfruttamento economico o la navigazione (commerciale o da diporto), ma esclusivamente un'area nella quale lo Stato può esercitare controlli al fine di prevenire e punire violazioni di proprie leggi e regolamenti doganali, fiscali, sanitari e di immigrazione, nonché la tutela del patrimonio archeologico sottomarino (articoli 33 e 303, paragrafo 2, della UNCLOS). Si aggiunge che la zona contigua rileva, ai fini di tali controlli, esclusivamente nei confronti di navi (ed eventualmente aeromobili) stranieri, in quanto per quelli italiani il controllo delle autorità nazionali non ha limiti spaziali e si estende all'intero alto mare. Non risulta infine conferente il riferimento al demanio marittimo, posto che la zona contigua si estende esclusivamente su zone d'acqua a distanze dalla terraferma non inferiori a 12 miglia (e in alcuni casi a distanze superiori, in particolare nei casi di linee di base che chiudono baie storiche di rilevante estensione). Si osserva infine che i limiti (interni ed esterni) delle zone marittime segnano il limite della giurisdizione della Repubblica, in maniera del tutto analoga ai confini di Stato sulla terraferma e la loro delimitazione è un elemento essenziale nel rapporto dell'Italia con gli altri Stati

e rientra pertanto nell'esclusiva competenza statale in materia di politica estera. Coerentemente, tutte le disposizioni che determinano limiti delle zone marittime (la determinazione delle linee di base, la determinazione dell'estensione del mare territoriale a partire dalle linee di base, l'istituzione e la delimitazione della zona economica esclusiva di cui alla legge n. 91/2021, l'istituzione e la delimitazione delle zone di protezione ecologica di cui alla legge n. 61/2006) prevedono l'esclusiva partecipazione di organi statali;

- l'articolo 15, comma 1, lettera b), finalizzato a consentire alle Regioni di istituire sistemi informativi integrati per la gestione delle procedure amministrative relative alla nautica da diporto, in coordinamento con il Sistema telematico del diporto nazionale. La proposta non può essere accolta, in quanto la gestione delle procedure amministrative relative alla nautica da diporto non può che essere unitaria; peraltro, la gestione del SISTE (di competenza del MIT) non afferisce alla regolamentazione degli usi degli approdi turistici;

- l'introduzione di un nuovo articolo (30-bis) sulla valorizzazione del patrimonio marittimo. La proposta non può essere accolta, laddove si prevede che le iniziative regionali siano ammesse a beneficiare delle risorse del fondo per lo sviluppo e la coesione e dei fondi strutturali europei. A tale riguardo si evidenzia che, relativamente alle risorse del fondo per lo sviluppo e la coesione, la quota di risorse relative al periodo di programmazione 2021-2027 sono già state assegnate alle regioni in attuazione delle previsioni di cui all'art. 1, comma 178, della legge n. 178 del 2020, come modificato dall'art. 1 del decreto-legge n. 124 del 2023. Peraltro, sono già stati sottoscritti gli accordi per la coesione che disciplinano le modalità di impiego delle risorse del fondo sviluppo e coesione 2021-2027 imputato alle regioni e che individuano gli interventi e le linee di azione. Pertanto, la proposta emendativa non risulta assentibile laddove la stessa sia finalizzata non ad utilizzare risorse ulteriori e diverse da quelle già assegnate alle regioni.

La Conferenza delle Regioni e delle Province autonome ha anche svolto osservazioni sulla valorizzazione, all'articolo 6, del sistema di riferimento ETRS89, ritenuto non pertinente rispetto agli scopi del disegno di legge. Al riguardo, si osserva che il riferimento al sistema ETRS89 è operato nel disegno di legge per la determinazione delle linee di base dritte o per la chiusura delle baie naturali e storiche e non per la determinazione delle linee di base normali, che sono definite dalla UNCLOS come le linee di bassa marea: ciò premesso, l'articolo 6 del DDL stabilisce che la zona contigua è tracciata dalle linee di base (riportate nella carta in allegato 1 al DDL) e individua il Sistema ETRS (European Terrestrial Reference System) come sistema di riferimento geodetico ufficiale italiano per la cartografia europea, ai sensi del DPCM del 10 novembre 2011. L'ETRS89 è differente dal WGS84, tipicamente impiegato sulle carte nautiche e di riferimento globale (non solo europeo): le differenze di posizione tra i due sistemi sono minime (max 40 cm) e non apprezzabili a scale come 1:3.700.000,

qual è quella della carta delle linee di base nazionali. I punti delle linee di base nazionali, di cui all'allegato 1 del DDL, sono riferiti all'ETRS89 e sono espressi in coordinate geografiche (latitudine e longitudine) approssimate al primo decimale di secondo (circa 2 metri). Queste coordinate sono perfettamente utilizzabili per la pianificazione dello spazio marittimo sulle carte nautiche ufficiali dell'Istituto Idrografico della Marina e con sistemi CAD/GIS. Per quanto esposto, la richiesta di non considerare il sistema ETRS non è ritenuta condivisibile, anche alla luce del fatto che la trasformazione delle coordinate tra WGS84 ed ETRS89 sarebbe insignificante alle scale considerate e le coordinate fornite sono già idonee, in considerazione delle finalità alla base del DDL.

La Conferenza delle Regioni e delle Province autonome ha anche proposto alcuni emendamenti all'articolo 18 del disegno di legge: tuttavia, dopo l'approvazione del disegno di legge in esame preliminare, la Camera dei deputati ha approvato l'emendamento 7.02 al decreto-legge n. 96 del 2025, che reca una disciplina sulla medesima materia trattata dall'articolo 18 del DDL. Per esigenze di coerenza ordinamentale, l'articolo 18 è stato espunto dal disegno di legge con nuova numerazione degli articoli successivi (risultando gli articoli 19, 20 e 21 rispettivamente rinumerati in 18, 19 e 20, mentre il nuovo articolo 21 corrisponde alla nuova proposta emendativa regionale sul sostegno alla cantieristica regionale, accolta all'esito della Conferenza Unificata). L'emendamento regionale, pertanto, può ritenersi assorbito.

In sede di Conferenza Unificata sono state presentate dalla Conferenza delle Regioni e delle Province autonome anche proposte emendative riguardanti:

- l'articolo 7, comma 2, al fine di valorizzare la competenza statale in materia di professioni;
- l'articolo 14, comma 7, al fine di individuare nel Comune l'autorità competente ad irrogare le sanzioni in materia di turismo subacqueo.

Tali ultime proposte saranno approfondite nel corso dell'iter parlamentare.

CAPO I

COORDINAMENTO DELLE POLITICHE DEL MARE

L'articolo 1 rubricato “**Comitato interministeriale per le politiche del mare**” reca modifiche alle attribuzioni del Comitato interministeriale per le politiche del mare (CIPOM) istituito con il decreto-legge 11 novembre 2022, n. 173, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 dicembre 2022, n. 204.

Il **comma 1** prevede di apportare alcune modifiche all'articolo 12 del decreto-legge 11 novembre 2022, n. 204 convertito con modificazioni, dalla legge 16 dicembre 2022, n. 204.

In particolare, con la lettera a) si precisa la riconducibilità all’ambito oggettivo del Piano del mare anche della valorizzazione della navigazione commerciale e del diporto nautico quali specificazioni delle materie della valorizzazione delle vie del mare e dello sviluppo del sistema portuale.

Si individua, altresì, con la lettera b), capoverso 3-bis, nel CIPOM la sede istituzionale per promuovere il concerto dei Ministri componenti il Comitato, nei casi in cui tale concerto sia previsto in relazione ad atti amministrativi di attuazione del piano del mare, al fine di assicurare il coordinamento degli indirizzi strategici delle politiche del mare. Viene previsto che il concerto può essere espresso dai Ministri nell’ambito di una riunione del CIPOM, a tal fine espressamente convocata su richiesta del Ministro precedente entro 15 giorni dal ricevimento della richiesta.

La disposizione opera, dunque, in relazione a quei procedimenti amministrativi che, da un lato, hanno ad oggetto una delle linee direttive del Piano del mare e, dunque, si qualificano per la loro afferenza ad una delle materie di cui all’articolo 12, comma 3, del decreto-legge 11 novembre 2022, n. 173, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 dicembre 2022, n. 204; dall’altro, richiedono l’acquisizione del concerto di più Ministri componenti del CIPOM (almeno due) per pervenire all’adozione del provvedimento finale. Il coinvolgimento di più Ministri componenti del CIPOM in relazione a materie oggetto del Piano del mare manifesta la rilevanza, ai fini della definizione della politica marittima governativa, del procedimento considerato.

Tenuto conto che il concerto ha la funzione di consentire all’autorità concertata di esprimere “sulla proposta elaborata dall’autorità concertante una valutazione di compatibilità con gli interessi di cui è portatrice” (Consiglio di Stato, parere n. 1623/2023), la disposizione in esame permette all’Amministrazione precedente di sottoporre al CIPOM uno schema di atto amministrativo per favorire, nell’ambito di una discussione collegiale, una tale valutazione di compatibilità, con la possibilità per i Ministri concertati di esprimere il concerto di competenza direttamente in sede di CIPOM.

La ratio sottesa alla norma non è dunque quella di impedire o porre rimedio ad un arresto procedimentale – come avviene con la formazione del titolo *per silentium* di cui all’articolo 17-bis della legge n. 241 del 1990 – ma quella di garantire una compiuta e approfondita disamina di schemi di atto amministrativo di interesse di più Ministeri componenti il CIPOM, per promuovere, prima della formazione del silenzio-assenso, l’adozione di un atto di assenso espresso;

La lettera b), capoverso 3-ter prevede la trasmissione al CIPOM degli schemi di regolamento di cui all’articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, predisposti in attuazione del Piano del mare di cui al comma 3, ai fini del monitoraggio di cui al comma 9. Il CIPOM, entro trenta giorni dal ricevimento della richiesta, può esprimere un parere non vincolante sulla coerenza tra la

disciplina recata nello schema di regolamento sottoposto a parere e gli indirizzi strategici contenuti nel Piano del mare.

In particolare, viene in rilievo un'esigenza analoga a quella alla base della previsione di cui al punto 5.3 Direttiva del Presidente del Consiglio dei ministri del 26 febbraio 2022 sulle misure di coordinamento delle politiche del mare (in GU n. 64 del 16.3.2024), in relazione alla comunicazione degli schemi di disegni di legge di iniziativa governativa.

Il CIPOM, in sede collegiale, è chiamato ad esprimere un parere su un profilo specifico, riferito alla valutazione di coerenza delle proposte normative rispetto alla politica marittima generale del Governo espressa attraverso le linee direttive del Piano del mare, fornendo in tale modo al Consiglio dei Ministri un ulteriore elemento istruttorio utile per la deliberazione conclusiva.

Infine, la lettera c) integra la composizione del CIPOM con la partecipazione del Ministro per l'università e della ricerca. Il Sistema dell'istruzione superiore e della ricerca assume particolare rilevanza anche in relazione alle azioni di sostegno all'economia blu come definita nella Comunicazione della Commissione su un nuovo approccio per un'economia blu sostenibile nell'UE Trasformare l'economia blu dell'UE per un futuro sostenibile (COM(2021) 240 final).

La disposizione prevede un potenziamento del Comitato interministeriale per le politiche del mare (CIPOM) per favorire ulteriormente l'attuazione dell'azione di Governo con riferimento alle politiche del mare definite nel Piano del mare approvato dal CIPOM.

La norma mira ad integrare la composizione del Comitato in cui attualmente siedono le Autorità delegate per le politiche europee, le politiche di coesione e il coordinamento del PNRR nonché i Ministri degli affari esteri e della cooperazione internazionale, della difesa, dell'economia e delle finanze, delle imprese e del made in Italy, dell'agricoltura e della sovranità alimentare e delle foreste, dell'ambiente e della sicurezza energetica, delle infrastrutture e dei trasporti, della cultura e del turismo.

In questo quadro, assume rilevanza la presenza del Ministro dell'Università e della ricerca nel CIPOM per valorizzare l'apporto che le istituzioni della formazione superiore e gli enti pubblici di ricerca possono fornire in termini di formazione, ricerca, trasferimento tecnologico, consulenza tecnico scientifica, condivisione di dati e infrastrutture di ricerca assicurando, tra l'altro, per il tramite del Ministro dell'università e della ricerca, una coerenza sinergica con la Politica nazionale della ricerca definita nella Commissione ricerca del CIPESS coordinata dal Ministro dell'Università e della ricerca.

Tale integrazione è coerente con i principi di sviluppo economico e marittimo sostenibile seguiti a livello di Unione europea ed è volto all'individuazione di strategie condivise guidate dalla conoscenza.

CAPO II

ZONA CONTIGUA E LINEE DI BASE

L’articolo 2 rubricato “**Istituzione della zona contigua**” disciplina l’istituzione della zona contigua.

Il **comma 1** dispone l’autorizzazione all’istituzione della zona contigua al di fuori della fascia del mare territoriale italiano, che si estende per 12 miglia nautiche oltre il limite delle acque territoriali, in attuazione degli articoli 33 e 303 della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, ratificata e resa esecutiva dall’Italia ai sensi della legge 2 dicembre 1994, n. 689 nonché dell’articolo 8 della Convenzione UNESCO sulla tutela del patrimonio culturale subacqueo, ratificata e resa esecutiva dall’Italia ai sensi della legge 23 ottobre 2009, n. 157. L’esigenza di provvedere alla proclamazione della zona contigua è stata recentemente affermata nel paragrafo 2.1.3 del «Piano del mare», adottato ai sensi dell’art. 12, comma 3, del decreto-legge n. 173 del 2022 e approvato con delibera del 31 luglio 2023 del Comitato interministeriale per le politiche del mare (CIPOM), istituito presso la Presidenza del Consiglio dei ministri.

Il **comma 2** demanda l’istituzione della zona contigua ad un decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, su proposta del Presidente del Consiglio dei ministri o del Ministro delegato per le politiche del mare e del Ministro degli Affari esteri e della Cooperazione internazionale, di concerto con i Ministri dell’Economia e delle Finanze, della Difesa, dell’Interno, della Salute e delle Infrastrutture e dei Trasporti, da notificare agli Stati il cui territorio è adiacente al territorio dell’Italia o lo fronteggia. Si ritiene, infatti, opportuno definire i profili di dettaglio afferenti alla concreta individuazione delle aree marittime ricomprese nella zona contigua mediante uno strumento certamente più idoneo, rispetto a una norma primaria, per la determinazione di aspetti di carattere strettamente tecnico (connessi, *in primis*, all’individuazione anche di parametri geografici) e che garantisca, al contempo, un’adeguata flessibilità laddove si renda necessario provvedere a una successiva rimodulazione delle medesime aree alla luce di sopravvenute esigenze. Si tratta, peraltro, di un’impostazione analoga a quella adottata per l’autorizzazione, sempre in attuazione della citata Convenzione internazionale, per l’istituzione della zona economica esclusiva, disposta con la legge 14 giugno 2021, n. 91.

Tali ultime esigenze sono peraltro ricollegabili, già in fase di prima applicazione, alla stregua di quanto già emerso per l’istituzione della zona economica esclusiva, alla particolare configurazione geografica della costa italiana che comporta la necessità di tener conto delle possibili

sovraposizioni con la zona contigua (già istituita o che potrebbe essere istituita) di altri Stati il cui territorio è adiacente al territorio dell’Italia o lo fronteggia. Avuto riguardo a tale aspetto, si è ritenuto opportuno - in linea con la procedura già delineata per la zona economica esclusiva - prevedere che il provvedimento attuativo in questione sia notificato, appunto, ai suddetti Stati.

L’articolo 3 rubricato “**Estensione della zona contigua**” stabilisce l’estensione della zona contigua.

Il **comma 1** prevede che la zona contigua si estende, in linea con quanto indicato dall’articolo 33 della suddetta Convenzione internazionale, per un limite massimo di 24 miglia marine dalla linea di base della costa, dalla quale si misura la larghezza del mare territoriale.

Il **comma 2** prevede che, quando l’estensione della zona contigua crea fenomeni di sovrapposizione con lo spazio marittimo di un altro Stato, si provvede alla definizione della linea esterna della zona contigua mediante appositi accordi con gli Stati interessati. Tali accordi sono soggetti alle procedure di autorizzazione alla ratifica previste dall’articolo 80 della Costituzione. È previsto che, fino alla data di entrata in vigore di tali accordi, i limiti esterni della zona contigua sono stabiliti in modo da non compromettere od ostacolare l’accordo finale.

L’articolo 4 rubricato “**Esercizio dei diritti nella zona contigua**” disciplina l’esercizio dei diritti nella zona contigua, alla stregua di quanto previsto dall’articolo 33 della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare.

Il **comma 1** prevede che l’Italia nella zona contigua può esercitare i diritti attribuiti dalle norme internazionali vigenti. La disposizione attribuisce agli Stati costieri il diritto di esercitare nella zona contigua il controllo necessario al fine di:

- prevenire le violazioni delle proprie leggi e regolamenti doganali, fiscali, sanitari e di immigrazione nel territorio, nelle acque interne o nel mare territoriale italiani;
- punire le violazioni delle leggi e regolamenti di cui al precedente alinea, commesse nel proprio territorio, nelle acque interne o nel mare territoriale;
- assicurare la tutela del patrimonio culturale subacqueo con le modalità e nei limiti previsti dal diritto internazionale vigente.

Sotto tale ultimo profilo, si evidenzia infatti che il paragrafo 1 dell’articolo 303 della Convenzione UNCLOS stabilisce il principio generale dell’obbligo, da parte degli Stati, di tutelare gli oggetti di carattere archeologico e storico scoperti in mare. Il paragrafo 2 del medesimo articolo 303, al fine di controllare il commercio di tali beni, consente allo Stato costiero di presumere che la rimozione di tali beni dal fondo del mare nella zona contigua si risolva in una violazione, avvenuta sul proprio

territorio o mare territoriale, di fonti normative indicate all’articolo 33 della medesima Convenzione (leggi e regolamenti doganali, fiscali, sanitari e di immigrazione).

Inoltre, la Convenzione UNESCO del 2001, oltre ad offrire una definizione quanto mai ampia di “patrimonio culturale subacqueo”, all’articolo 8 (zona contigua) stabilisce che “in applicazione dell’articolo 303 paragrafo 2 della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, gli Stati contraenti possono regolamentare e autorizzare gli interventi sul patrimonio culturale subacqueo nella loro zona contigua. Ciò facendo, essi impongono l’applicazione delle Regole”, le quali prevedono specifici poteri autorizzatori in capo agli Stati nella cui zona contigua si trova il patrimonio culturale subacqueo.

Il **comma 2** contiene una salvaguardia ai fini dell’espletamento dei controlli previsti dal comma 1, prevedendo che i diritti nella zona contigua sono svolti nei limiti previsti dalle vigenti disposizioni di settore e nel rispetto del vigente assetto istituzionale e di competenze stabilito per i settori ivi indicati.

L’articolo 5 rubricato “**Diritti degli altri Stati all’interno della zona contigua**” prevede, al **comma 1**, che l’istituzione della zona contigua non compromette l’esercizio delle libertà di navigazione, di sorvolo, di posa in opera di condotte e di cavi sottomarini, secondo quanto previsto dal diritto internazionale generale e pattizio e dagli altri diritti previsti dall’ordinamento giuridico internazionale.

L’articolo 6 rubricato “**Linee di base**” definisce il tracciamento delle linee di base.

Il **comma 1** prevede che le linee di base diritte, considerate quelle che - dove la linea di costa è profondamente incavata e frastagliata - collegano punti appropriati, per tracciare la linea di base dalla quale si misura la larghezza del mare territoriale, e le linee di base di chiusura delle baie naturali e storiche, rilevanti per la misurazione dell’estensione del mare territoriale italiano, sono tracciate secondo quanto indicato dall’elenco delle coordinate geografiche dei punti di cui all’Allegato 1 alla presente legge, in attuazione delle disposizioni previste dagli articoli 7, 9 e 10 della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare e considerato il sistema di riferimento europeo globale terrestre (ETRS89) adottato con il decreto del presidente del Consiglio dei ministri del 10 novembre 2011. Nel caso in cui le linee di base diritte non vengano tracciate, le linee di base si intendono normali, come rappresentate sulla cartografia ufficiale dello Stato in vigore.

Il **comma 2** dispone l’abrogazione del decreto del Presidente della Repubblica 26 aprile 1977, n. 816 recante “*Norme regolamentari relative all’applicazione della legge 8 dicembre 1961, n. 1658, con la quale è stata autorizzata l’adesione alla Convenzione sul mare territoriale e la zona contigua,*

adottata a Ginevra il 29 aprile 1958, ed è stata data esecuzione alla medesima” a decorrere dall’entrata in vigore della presente legge.

Il comma 3 prevede l’affissione in tutti i porti ed approdi della Repubblica, a cura delle autorità marittime, delle carte nautiche indicanti le linee di base del mare territoriale italiano, unitamente alla lista delle coordinate geografiche dei punti per i quali passano le dette linee. La disposizione riproduce la disciplina dell’articolo 3 dell’abrogando DPR n. 616/1977.

CAPO III

DISPOSIZIONI PER LA VALORIZZAZIONE DELL’ATTIVITÀ SUBACQUEA A SCOPO RICREATIVO E PER LA TUTELA DELLA SICUREZZA E DEL PATRIMONIO AMBIENTALE E CULTURALE

L’articolo 7 rubricato “**Ambito di applicazione e finalità**” disciplina l’ambito di applicazione e le finalità delle disposizioni in materia di turismo subacqueo.

Il **comma 1** prevede che il Capo III della presente legge stabilisce i requisiti e i principi fondamentali per l’esercizio dell’attività dei centri di immersione e di addestramento subacqueo, che forniscono servizi connessi all’attività subacquea a scopo ricreativo. Sono escluse dall’ambito di applicazione del capo le attività subacquee di tipo agonistico.

Il **comma 2** stabilisce che le Regioni provvedano a disciplinare le professioni del turismo subacqueo nel rispetto dei principi fondamentali previsti dal presente Capo.

Il **comma 3** prevede l’applicazione delle disposizioni del presente Capo alle Regioni a statuto speciale e alle Province autonome di Trento e di Bolzano compatibilmente con i rispettivi statuti e le relative norme di attuazione.

Il **comma 4** stabilisce che la Repubblica tutela e valorizza l’attività subacquea a scopo ricreativo, come attività che attraverso la scoperta dei fondali marini, lacustri e fluviali promuove la conoscenza del patrimonio culturale e naturale sommerso, assicurando la salvaguardia e la conservazione dei relativi ecosistemi.

Il **comma 5** stabilisce le finalità del Capo III del presente disegno di legge: le disposizioni mirano alla promozione dell’attività subacquea a scopo ricreativo, a favorire la destagionalizzazione della fruizione al fine di generare benefici economici e sociali, a garantire la conoscenza e la valorizzazione del patrimonio naturale, biologico, archeologico e culturale sommerso, ad assicurare la protezione e la conservazione degli ecosistemi marini, lacustri e fluviali, al fine di prevenire i

danni ambientali derivanti dalle attività subacquee e ad incentivare l’adozione e lo sviluppo di tecnologie innovative.

L’articolo 8 rubricato “**Definizioni**” fornisce al **comma 1** le definizioni di interesse ai fini del presente disegno di legge, che riguardano:

- a) “attività subacquea a scopo ricreativo”, intesa quale attività ecosostenibile, svolta in immersione subacquea, in modo autonomo oppure mediante centri di immersione e di addestramento, finalizzata all’addestramento, allo svolgimento di escursioni subacquee libere o guidate, che prevede l’esplorazione, l’osservazione e la fruizione dei fondali marini, lacustri e fluviali;
- b) “brevetto subacqueo”, si intende l’attestato di idoneità all’esercizio dell’attività subacquea che dopo la frequentazione di un corso teorico/pratico e il superamento delle prove teoriche/pratiche, viene rilasciato da un istruttore subacqueo e dall’organizzazione didattica subacquea presso cui questo presta la sua attività;
- c) “istruttore subacqueo”, si intende colui che, in possesso del corrispondente brevetto rilasciato dall’organizzazione didattica subacquea, insegnava attività subacquee a scopo ricreativo, a persone singole o a gruppi di persone, anche in modo non esclusivo o non continuativo, le tecniche dell’immersione subacquea, in tutti i suoi livelli e specializzazioni;
- d) “guida subacquea”, si intende colui che in possesso del corrispondente brevetto, accompagna in immersioni subacquee a scopo ricreativo singoli o gruppi di persone in possesso di brevetto;
- e) “organizzazione didattica per le attività subacquee nel settore turistico e ricreativo”, si intende la federazione, confederazione, agenzia didattica, nazionale o estera, che ha come oggetto sociale principale, ancorché non esclusivo, l’attività di formazione per l’addestramento alle immersioni subacquee, dal livello iniziale a quello di istruttore subacqueo;
- f) “centro di immersione e di addestramento subacqueo”, si intende l’impresa e l’organizzazione senza scopo di lucro che dispone di risorse di tipo logistico, organizzativo e strumentale per offrire servizi specializzati, attraverso il supporto alla pratica e all’apprendimento dell’attività subacquea a scopo ricreativo;
- g) “zona di interesse turistico subacqueo”, si intende un’area marina, lacustre e fluviale caratterizzata da particolari peculiarità naturali, biologiche, archeologiche e culturali che ne giustificano la tutela e la promozione.

L’articolo 9 rubricato “**Immersione subacquea**” disciplina lo svolgimento delle attività di immersione subacquea.

Il **comma 1** prevede che lo svolgimento delle attività di immersione subacquea avvenga nel rispetto delle normative vigenti in materia di protezione ambientale, tutela del patrimonio culturale e delle norme dell’UNI, del CEI o di altri Enti di normazione appartenenti agli Stati membri dell’Unione europea. È prevista inoltre la facoltà per il Ministero della Cultura, di dettare prescrizioni necessarie alla tutela del patrimonio culturale sommerso, in relazione alla fruizione turistica dello stesso oppure di interdire la fruizione turistica di aree archeologiche sommerse ove questa non sia compatibile con le esigenze della tutela. È vietato l’utilizzo di attrezzature e tecniche di immersione che possano arrecare danno agli habitat naturali e alle specie protette.

Il **comma 2** prevede che le immersioni subacquee effettuate con apparecchi di respirazione ausiliaria da privati o dai soggetti abilitati previsti dagli articoli successivi, svolte con o senza supporto dell’unità di appoggio, sono soggette alle disposizioni del presente Capo, alla vigente normativa di settore e alle disposizioni che prevedono le norme di sicurezza (ivi comprese quelle relative a mezzi di salvataggio e dotazioni di sicurezza e segnalazioni) previste per le unità da diporto impiegate come unità di appoggio per immersioni subacquee a scopo ricreativo o sportivo. Si stabilisce che le immersioni subacquee regolate dal comma devono essere svolte con un numero minimo di due persone.

Il **comma 3** prevede che i soggetti che svolgono attività legate all’immersione subacquea, come individuati dall’articolo 8, comma 1 lettere c), d), e) e f) - quali istruttore subacqueo, guida subacquea, organizzazione didattica per le attività subacquee nel settore turistico e ricreativo, centro di immersione e addestramento subacqueo e le organizzazioni senza scopo di lucro previste dall’articolo 12 - sono tenuti, durante le attività subacquee, a garantire la sicurezza degli utenti, fornendo assistenza e supervisione, e informando sui temi della fragilità e conservazione dell’ecosistema marino.

Il **comma 4** stabilisce che le unità da diporto, da traffico o da pesca in transito devono tenere la distanza minima, non inferiore a 100 metri dai segnali di posizionamento del subacqueo.

L’articolo 10 rubricato “**Esercizio dell’attività di istruttore subacqueo e di guida subacquea**” disciplina le modalità e i requisiti per l’esercizio dell’attività di istruttore e guida subacquea.

Il **comma 1** stabilisce che l’attività di istruttore subacqueo e guida subacquea può essere esercitata in tutto il territorio nazionale, presso i centri di immersione subacquea e di addestramento subacqueo, le organizzazioni senza scopo di lucro oppure in modo autonomo.

Il **comma 2** stabilisce i requisiti che devono possedere gli istruttori subacquei e le guide subacquee per l’esercizio dell’attività, quali: maggiore età, cittadinanza italiana o di altro stato dell’Unione europea, oppure un valido titolo di soggiorno per cittadini di Stati non appartenenti all’Unione

europea, godimento dei diritti civili e politici, possesso del brevetto di istruttore subacqueo o di guida subacquea rilasciato da un'organizzazione didattica subacquea, copertura assicurativa, individuale mediante polizza di assicurazione per la responsabilità civile ai fini della copertura dei rischi derivanti a terzi a seguito dello svolgimento dell'attività, copertura assicurativa per i rischi derivanti a dipendenti o collaboratori, inclusi coloro che svolgono attività di istruttore subacqueo o di guida subacquea, a seguito di incidenti connessi alle attività svolte, certificato medico, in corso di validità, rilasciato ai sensi del decreto del Ministro della salute del 24 aprile 2013 e successive modifiche ed integrazioni. A quest'ultimo riguardo, si precisa che gli oneri per il rilascio del certificato medico sono posti a carico del richiedente.

Il **comma 3** prevede che, in conformità alla disciplina unionale, i cittadini dell'Unione europea, di uno Stato appartenente allo Spazio economico europeo o della Svizzera abilitati allo svolgimento delle professioni di cui al presente articolo in conformità alla normativa di un altro Stato membro dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo o della Svizzera hanno titolo a svolgere la loro attività in Italia:

- a) su base temporanea e occasionale, in regime di libera prestazione di servizi, ai sensi dell'articolo 9 e seguenti del decreto legislativo 9 novembre 2007, n. 206;
- b) in maniera stabile, a seguito del riconoscimento della qualifica professionale conseguita in un altro Stato membro dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo o in Svizzera in applicazione del Titolo III del citato decreto legislativo n. 206 del 2007.

Il **comma 4** prevede gli obblighi cui sono tenuti gli istruttori subacquei e le guide subacquee, in particolare di provvedere alla regolare manutenzione delle attrezzature e degli equipaggiamenti di proprietà secondo la normativa vigente, e alla tenuta di un registro in cui vengono riportati i dati dei collaudi e della manutenzione degli stessi. Per definire i dettagli tecnici e le modalità inerenti al sistema di certificazione delle attività di collaudo e di manutenzione e all'esercizio delle funzioni di controllo delle attrezzature e degli equipaggiamenti, si prevede l'adozione di un provvedimento dell'autorità politica delegata per le politiche del mare, di concerto con il Ministro del Turismo.

Il **comma 5** prevede la possibilità per l'istruttore subacqueo di svolgere l'attività di guida subacquea.

L'articolo 11 rubricato “**Esercizio dell'attività di centro di immersione e di addestramento subacqueo**” individua le modalità e i requisiti per l'esercizio dell'attività da parte dei centri di immersione e addestramento subacqueo.

Il **comma 1** stabilisce i requisiti che devono possedere i centri di immersione e di addestramento subacqueo per l'esercizio dell'attività quali: iscrizione alla CC.AA, anche mediante comunicazione unica d'impresa; apertura della partita IVA, sede per lo svolgimento delle attività teoriche,

disponibilità di attrezzature specifiche per le immersioni subacquee, conformi alle normative dell’Unione europea, ove previsto, e in perfetto stato di funzionamento, disponibilità di attrezzature di pronto soccorso, con requisiti conformi alle disposizioni vigenti in materia di salute e di sicurezza nei luoghi di lavoro e di personale addestrato alle attività di primo soccorso, polizza assicurativa per responsabilità civile per la copertura dei rischi derivanti a terzi a seguito dello svolgimento dell’attività, copertura assicurativa per i rischi derivanti a dipendenti o collaboratori nello svolgimento dell’attività di istruttore o guida subacquea, a seguito di incidenti connessi alle attività svolte.

Il **comma 2** prevede che i centri di immersione e di addestramento subacqueo esercitano la propria attività avvalendosi di istruttori e di guide subacquee in possesso dei requisiti previsti dall’articolo 10 per l’esercizio dell’attività.

Il **comma 3** prevede che il responsabile del centro di immersione e di addestramento subacqueo, o un suo incaricato, prima dell’inizio dell’immersione, provveda a verificare e annotare in un apposito registro i dati riferiti ai soggetti che effettuano l’immersione: estremi del brevetto posseduto da ciascuno dei partecipanti all’immersione, l’ora d’inizio dell’immersione, il nominativo della guida o dell’istruttore incaricati di guidare le persone nelle diverse fasi dell’immersione.

Il **comma 4** prevede che, al termine dell’immersione, inoltre, occorre annotare l’orario di fine dell’immersione, la profondità massima raggiunta e il tipo di autorespiratore impiegato e la miscela respiratoria utilizzata.

Il **comma 5** prevede che le informazioni contenute nei registri delle immersioni previste dai commi 3 e 4, vengono conservati per un periodo di almeno sei mesi e messe a disposizione delle autorità competenti nel caso di accertamenti amministrativi o penali.

Il **comma 6** stabilisce il numero massimo di partecipanti simultanei all’immersione subacquea, che è di sei subacquei per ogni istruttore o guida subacquea.

Il **comma 7** prevede che i partecipanti alle immersioni svolte alla presenza di un istruttore o guida subacquea, devono attenersi alle procedure di sicurezza pianificate dalla guida subacquea, che opera nel rispetto dei limiti previsti dai brevetti posseduti dai partecipanti all’immersione e in osservanza della vigente normativa di settore.

Il **comma 8** stabilisce che il subacqueo per poter svolgere un’immersione subacquea deve essere in possesso del brevetto subacqueo rilasciato ai sensi dell’articolo 8, comma 1, lettera b), nonché del libretto delle immersioni nel quale devono essere annotate anche in formato digitale le seguenti informazioni: generalità del subacqueo, la tipologia di brevetto posseduto, la data e luogo dell’immersione, l’orario di inizio dell’immersione, l’orario di fine dell’immersione, il tipo di autorespiratore impiegato, la miscela respiratoria utilizzata, la profondità massima programmata e

quella effettivamente raggiunta, la denominazione del centro di immersione e di addestramento subacqueo, le generalità dell’istruttore o guida subacquea responsabile dell’immersione, la firma dell’istruttore o guida subacquea responsabile dell’immersione.

Il **comma 9** stabilisce che ai natanti e alle unità di appoggio alle immersioni subacquee, anche con riguardo alle dimensioni dell’unità e alla relativa dotazione dei dispositivi di sicurezza, nonché al personale di bordo si applicano le disposizioni di cui al decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171 (recante il codice della nautica da diporto) e ai relativi decreti attuativi. Inoltre, il personale incaricato della guida dell’unità utilizzata come unità di appoggio per il trasferimento al luogo dell’immersione che si svolge avvalendosi di un istruttore o di una guida subacquea, deve essere presente a bordo dell’unità per tutta la durata dell’immersione.

Il **comma 10** stabilisce che il centro di immersione e di addestramento subacqueo deve esporre i recapiti da contattare in caso di emergenza in modo visibile a tutti.

Il **comma 11** prevede che i centri di immersione e di addestramento subacqueo sono obbligati alla regolare manutenzione delle attrezzature ed equipaggiamenti di proprietà secondo la normativa vigente e alla tenuta di un registro per l’annotazione dei dati riguardanti il collaudo e la manutenzione degli stessi.

L’articolo 12 rubricato “**Organizzazioni senza scopo di lucro**” disciplina l’attività svolta dalle organizzazioni senza scopo di lucro per l’esercizio delle attività subacquee e iperbariche.

Il **comma 1** stabilisce i requisiti che devono possedere le organizzazioni senza scopo di lucro per l’esercizio dell’attività di centro di immersione e di addestramento subacqueo, quali: atto costitutivo registrato e statuto, codice fiscale, disponibilità di una sede per lo svolgimento delle attività teoriche, disponibilità di attrezzature specifiche per le immersioni in perfetto stato di funzionamento, disponibilità di attrezzature di primo soccorso e di personale addestrato al primo soccorso, polizza assicurativa per responsabilità civile per i rischi derivanti dalle attività svolte, copertura assicurativa per i rischi derivanti a dipendenti o collaboratori, che svolgono attività di istruttore subacqueo o di guida subacquea, a seguito di incidenti connessi alle attività svolte.

Il **comma 2** prevede che le organizzazioni senza scopo di lucro che presentano i requisiti previsti dal presente articolo sono obbligate alla medesima disciplina prevista dall’articolo 11.

L’articolo 13 rubricato “**Zone di interesse turistico subacqueo**” stabilisce modalità e criteri per l’individuazione delle zone di interesse turistico subacqueo.

Il **comma 1** stabilisce che le zone di interesse turistico subacqueo sono individuate, in conformità alla pianificazione degli spazi marittimi vigente e in coerenza con la pianificazione paesaggistica e

territoriale regionale, mediante decreto del Ministro del Turismo, di concerto con l'autorità delegata per le politiche del mare, ove nominata, il Ministro della Cultura, il Ministro della Difesa, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e il Ministro dell'Ambiente e della Sicurezza energetica, previa intesa della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano. Le zone di interesse turistico subacqueo vengono individuate sulla base di determinati criteri quali:

- a) sicurezza, intesa come presenza di condizioni ambientali favorevoli per l'immersione che si basa su diversi fattori quali esistenza di correnti, visibilità subacquea, profondità dell'acqua, disponibilità di infrastrutture di soccorso e monitoraggio;
- b) rilevanza paesaggistica e faunistica, connotata dalla presenza di habitat marini con caratteristiche naturali particolarmente suggestive ricchi di fauna marina diversificata e idonei all'osservazione delle diverse specie marine in ambienti naturali;
- c) rilevanza archeologica connotata dalla presenza di siti sommersi di particolare interesse storico e culturale, che contribuiscono alla conoscenza del patrimonio subacqueo;
- d) rilevanza culturale connotata dalla presenza di aree subacquee legate a tradizioni locali o percorsi tematici, che promuovono e valorizzano il patrimonio storico-culturale sommerso.

Il **comma 2** prevede che il Ministero del Turismo promuova lo sviluppo di itinerari subacquei da parte dei centri di immersione e addestramento subacqueo nelle zone di interesse turistico subacqueo al fine di valorizzare la conoscenza delle aree marine, lacustri e fluviali caratterizzate da particolari peculiarità naturali, biologiche, archeologiche e culturali.

Il **comma 3** prevede che i centri di immersione e addestramento subacqueo possono offrire supporto agli uffici del Ministero della Cultura per il tracciamento, il monitoraggio e la verifica della consistenza dei siti di interesse turistico subacqueo, al fine di garantire nel tempo la tutela e la valorizzazione delle zone di interesse turistico subacqueo.

Il **comma 4** prevede che il Ministro del Turismo, sentita l'autorità delegata per le politiche del mare, promuove attività di cooperazione internazionale nel campo l'attività subacquea a scopo ricreativo, favorendo la condivisione delle esperienze e le conoscenze raggiunte nella materia tra Paesi che ospitano aree marine, lacustri e fluviali di interesse turistico. Si prevede, inoltre, la possibilità di stipulare accordi di gemellaggio con altri Paesi, al fine di incentivare scambi culturali, scientifici e formativi all'interno di zone di interesse turistico subacqueo. Tali accordi sono stipulati dal Ministro del Turismo, sentiti l'autorità delegata per le politiche del mare, il Ministro dell'Ambiente e della Sicurezza energetica, il Ministro della Cultura e il Ministro degli Affari esteri e della Cooperazione internazionale.

L'articolo 14 rubricato “**Sanzioni**” prevede le sanzioni in caso di violazione delle disposizioni in materia di turismo subacqueo.

Il **comma 1** prevede l'applicazione della sanzione amministrativa pecuniaria del pagamento di una somma da euro 5.000 a euro 12.000 nel caso dell'esercizio dell'attività di istruttore subacqueo o di guida subacquea in violazione delle disposizioni di cui all'articolo 10.

Il **comma 2** prevede l'applicazione della sanzione amministrativa pecuniaria da euro 5.000 a euro 12.000 nel caso dell'esercizio dell'attività di centro di immersione e di addestramento subacqueo e delle organizzazioni senza scopo di lucro, in mancanza dei requisiti per l'esercizio dell'attività, come previsti dagli articoli 11 e 12.

Il **comma 3** prevede l'applicazione della sanzione amministrativa pecuniaria da euro 1.000 a euro 3.000 nel caso in cui il responsabile del centro di immersione e di addestramento subacqueo, o un suo incaricato, non abbia adempiuto, prima dell'inizio dell'immersione, all'obbligo di verificare e annotare nell'apposito registro di immersione i dati richiesti dall'articolo 11, commi 3 e 4.

Il **comma 4** prevede la sospensione dell'attività fino a sei mesi, in caso di reiterazione delle infrazioni previste dai commi 2 e 3 ferma restando l'applicazione della sanzione pecuniaria.

Il **comma 5** prevede l'applicazione della sanzione amministrativa pecuniaria da euro 500 a euro 1.500 nel caso di violazione della disposizione che prevede la presenza a bordo, per tutta la durata dell'immersione, del personale incaricato della guida dell'imbarcazione impiegata come unità di appoggio per il trasferimento al luogo dell'immersione come previsto dall'articolo 11, comma 8. Il **comma 6** prevede che la violazione delle disposizioni del presente articolo è accertata dai funzionari pubblici addetti al controllo del rispetto della normativa vigente in materia di salute e di sicurezza nei luoghi di lavoro, come individuati dall'articolo 13, comma 1, del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81 (a mente del quale “*La vigilanza sull'applicazione della legislazione in materia di salute e sicurezza nei luoghi di lavoro è svolta dalla azienda sanitaria locale competente per territorio, dall'Ispettorato nazionale del lavoro e, per quanto di specifica competenza, dal Corpo nazionale dei vigili del fuoco (...)*”) e dagli ufficiali e agenti di polizia giudiziaria e di pubblica sicurezza.

Il **comma 7** regola la competenza ad irrogare le sanzioni per le violazioni di cui agli articoli 10 e 11, posta in capo alla Regione nel cui territorio le medesime sono state accertate, nell'ambito delle proprie articolazioni o in altro ente da essa delegato, che provvede ai sensi degli articoli 17 e seguenti della legge 24 novembre 1981, n. 689; ciò, tenuto conto degli ambiti di competenza regionale in materia di turismo, pure confermati dall'articolo 7, comma 2. I proventi derivanti dal pagamento delle sanzioni amministrative irrogate sono devoluti alla Regione di cui al precedente periodo.

Il **comma 8** prevede che nella determinazione dell'ammontare delle sanzioni di cui al presente articolo si applicano i criteri previsti dall'articolo 11 della legge 24 novembre 1981, n. 689.

Il **comma 9** stabilisce che le sanzioni previste dal presente articolo non si applicano ove il fatto costituisca reato o sia punibile con una più grave sanzione amministrativa prevista dalla normativa statale o regionale.

CAPO IV

NAVIGAZIONE DA DIPORTO

L'articolo 15, rubricato “**Modifiche al codice della nautica da diporto, di cui al decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171**”, al **comma 1**, apporta modifiche a molteplici disposizioni del Codice della nautica da diporto, allo scopo di sviluppare la cantieristica da diporto, implementare i processi di digitalizzazione, semplificare le procedure amministrative, garantire la sicurezza e tutelare la concorrenza nel settore del diporto.

In particolare:

- la **lettera a)** modifica l'articolo 2 rubricato “**Unità da diporto utilizzata a fini commerciali**”, come di seguito indicato:

- viene inserito il comma 2-ter, volto a consentire, in caso di imbarcazioni o navi da diporto concesse a imprese di locazione e noleggio, l'uso commerciale delle stesse, previa annotazione nell'archivio telematico (ATCN) da effettuare solo dall'impresa di locazione e noleggio, con l'indicazione dei periodi dell'anno in cui viene svolto;

- al comma 3, relativo all'utilizzo commerciale delle unità da diporto provenienti da Paesi terzi, si precisa che lo stesso resta subordinato al rispetto della normativa, anche europea, in materia doganale e fiscale, e che la dichiarazione presentata dall'esercente allo sportello telematico (STED) sia resa nelle forme della dichiarazione sostitutiva di atto di notorietà ai sensi dell'articolo 47 del d.P.R. n. 445 del 2000 e contenga, altresì, l'indicazione delle dotazioni di sicurezza in possesso e, in relazione alla polizza assicurativa in favore delle persone imbarcate e di responsabilità civile verso terzi, sia specificata la data di scadenza;

- il comma 4 viene sostituito prevedendo la possibilità di utilizzo delle unità da diporto adibite ad uno specifico uso commerciale, previa la prescritta annotazione, anche per altri usi commerciali di cui al medesimo articolo 2, comma 1. Si prevede, inoltre, che le unità da diporto concesse mediante contratti di noleggio e locazione non possono essere utilizzate per attività non commerciali;

- la lettera b), intervenendo sull'articolo 17, rubricato “**Disposizioni per la pubblicità degli atti relativi alle unità da diporto**”, sostituisce il comma 2, prevedendo che la ricevuta dell'avvenuta presentazione dei documenti per la pubblicità, rilasciata dallo Sportello telematico del diportista (STED), sostituisce la licenza di navigazione fino all'aggiornamento della medesima. Ove corredata dalla dichiarazione di costruzione e importazione (DCI) di cui al decreto del Presidente della Repubblica del 14 dicembre 2018, n. 152, attestante i dati tecnici dell'unità, conforme al modello stabilito con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, la ricevuta dell'avvenuta presentazione dei documenti per la pubblicità sostituisce a tutti gli effetti la licenza di navigazione fino all'aggiornamento della medesima e per un periodo comunque non superiore a novanta giorni. Nelle more della pubblicità è consentito il rilascio del ruolo e del ruolino di equipaggio e della licenza per l'apparato ricetrasmettente di bordo. L'introduzione della norma si rende necessaria per coordinamento con la successiva modifica dell'articolo 24 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, introducendo un documento di navigazione provvisorio da utilizzare in attesa del rinnovo della licenza di navigazione. Appare congruo riservare il medesimo trattamento alla fattispecie parallela dell'aggiornamento della licenza di navigazione per la pubblicità navale, disciplinata dall'articolo 17, comma 2, del codice della nautica;

- la lettera c) introduce l'articolo 26-ter, rubricato “**Prevenzione dei danni ambientali**”, prevedendo che le unità da diporto fino a 24 metri di bandiera estera che navigano o stazionano nelle acque interne, nel mare territoriale e nella zona di protezione ecologica italiani, di proprietà di cittadini italiani o persone giuridiche aventi, rispettivamente, residenza o sede legale in Italia, devono dimostrare l'idoneità alla navigabilità dell'unità mediante le certificazioni previste dalle norme dello stato di bandiera ovvero, qualora dette norme non prevedano certificazioni, sottoporre l'imbarcazione a visita presso un organismo tecnico notificato ai sensi del decreto legislativo 11 gennaio 2016, n. 5, che ne rilascia attestazione, onde verificare se lo stato dell'unità presenta potenziali rischi per l'integrità dell'ambiente marino e la sicurezza della navigazione. L'attestazione ha durata quinquennale. La disposizione mira a contrastare il fenomeno della fuga verso bandiere estere delle imbarcazioni da diporto, in particolare verso le bandiere che non prevedano certificazioni afferenti all'idoneità alla navigabilità dello scafo. La disposizione è, peraltro, conforme all'articolo 21 della Convenzione Montego Bay, che in materia di leggi e regolamenti sul passaggio inoffensivo, stabilisce che lo Stato costiero può emanare leggi e regolamenti in materia di sicurezza della navigazione e di preservazione dell'ambiente dello Stato costiero e prevenzione, riduzione e controllo del suo inquinamento;

- la lettera d) interviene sull'articolo 24 rubricato “**Rinnovo della licenza di navigazione**”, sostituendo il comma 2, al fine di semplificare il regime amministrativo attualmente previsto. Nello

specifico, viene stabilito che la procedura di rinnovo deve concludersi entro 30 giorni (anziché 60 giorni) e che, nelle more, la licenza è sostituita dalla ricevuta dell'avvenuta presentazione dei documenti necessari per il rinnovo rilasciata dallo Sportello telematico del diportista (STED), corredata della dichiarazione di costruzione e importazione (DCI) di cui al decreto del Presidente della Repubblica del 14 dicembre 2018, n. 152, attestante i dati tecnici dell'unità. Viene comunque mantenuta la possibilità di ottenere, nelle more del rinnovo, il rilascio del ruolo e del ruolino di equipaggio e della licenza per l'apparato ricetrasmettente di bordo;

- la **lettera e)** modifica l'articolo 31 rubricato “**Navigazione temporanea**”, come di seguito indicato:

- viene inserito il comma 4-ter, il quale prevede che l'autorizzazione alla navigazione temporanea abilita anche alla navigazione in acque internazionali e in acque interne e territoriali straniere per i periodi necessari allo svolgimento delle attività di verifica degli scafi o motori e di trasferimento delle imbarcazioni o navi da diporto da un luogo all'altro anche per la partecipazione a saloni nautici internazionali. A tal fine, è richiesto il possesso della dichiarazione di costruzione e importazione (DCI) ed il pagamento di euro 23,70 per diritti e compensi in favore del bilancio dello Stato. Tali somme saranno riassegnate al MiT e destinate al funzionamento dell'ufficio di conservatoria centrale delle unità da diporto; si prevede, inoltre, che l'importo delle somme da versare per diritti e compensi è aggiornato con cadenza almeno biennale con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sulla base dei costi effettivi delle attività amministrative regolate dallo stesso comma;

- al comma 5 viene estesa la possibilità di comando dell'unità di diporto che fruisce di tale autorizzazione anche al titolare di un contratto di collaborazione con il soggetto intestatario dell'autorizzazione medesima;

- la **lettera f)** inserisce l'articolo 39-ter rubricato “**Conversione di patenti nautiche o di abilitazioni equipollenti estere**”, disciplinando la procedura destinata ai conducenti italiani in possesso di patente rilasciata da uno Stato estero, che ottengono una residenza anagrafica in Italia. Si prevede, a seguito di apposita domanda, corredata dal titolo conseguito all'estero e dal giudizio di idoneità psichica e fisica della asl territoriale, l'accertamento dei requisiti anche morali dell'interessato da parte dell'autorità marittima competente per territorio. Viene, altresì, stabilito che la patente nautica italiana riporti le medesime limitazioni e prescrizioni presenti sul titolo estero, nonché quelle presenti nel citato giudizio di idoneità, se più severe; inoltre, al richiedente viene comunque consentita la restituzione del titolo estero;

- la **lettera g)**, da un lato, inserisce all'articolo 40, comma 2, un ulteriore periodo, in forza del quale in caso sanzioni amministrative, la responsabilità del proprietario, o del locatore se l'unità è in

leasing, è limitata alla comunicazione dei dati del locatario o del conducente all'autorità competente, dall'altro, inserisce un comma 2-bis il quale prevede che in caso di locazione finanziaria, la responsabilità del proprietario è limitata alla comunicazione all'autorità competente dei dati del locatario o del conducente;

la **lettera h)** interviene sull'articolo 42 rubricato “**Locazione e forma del contratto**” e prevede che con l'unità da diporto locata il conduttore assume la temporanea detenzione della stessa e con essa i rischi derivanti dalla sua condotta;

- la **lettera i)** introduce l'articolo 42-bis rubricato “**Locazione con prescrizione di comandante**”, prevedendo la possibilità che il contratto di locazione di unità da diporto prescriva il possesso di un titolo professionale per il personale preposto al comando dell'imbarcazione da diporto;

- la **lettera l)** interviene sull'articolo 47 rubricato “**Noleggio di unità da diporto**” specificando che il noleggio di unità da diporto è il contratto con cui il noleggiante, in corrispettivo del nolo pattuito, si obbliga a mettere a disposizione dell'altra parte, noleggiatore oppure più noleggiatori a cabina, rispettivamente, l'unità da diporto o parte di essa per un determinato periodo di tempo o per un itinerario concordato da trascorrere a scopo ricreativo in zone marine o acque interne di sua scelta, da fermo o in navigazione, alle condizioni stabilite dal contratto. L'unità noleggiata rimane nella disponibilità del noleggiante, alle cui dipendenze resta anche l'equipaggio;

- la **lettera m)** inserisce all'articolo 48 rubricato “**Obblighi del noleggiante**”, i commi 1-bis e 1-ter. Con il primo si prevede che, in caso di itinerario concordato, il prezzo del noleggio si intende di norma comprensivo di tutti i costi e oneri occorrenti per la navigazione; il secondo risponde all'esigenza di garantire maggiore sicurezza nella navigazione, obbligando il noleggiante a consegnare l'unità da diporto battente bandiera di un altro Stato completa di tutte le dotazioni di sicurezza minime prescritte dalla normativa italiana;

- la **lettera n)** all'articolo 49, rubricato “**Obblighi del noleggiatore**”, sostituisce il comma 1, prevedendo che nel noleggio di unità da diporto a tempo determinato, salvo che sia stato diversamente pattuito, il noleggiatore non provvede al combustibile, all'acqua ed ai lubrificanti necessari per il funzionamento dell'apparato motore e degli impianti ausiliari di bordo, per la durata del contratto;

- la **lettera o)** inserisce all'articolo 49-bis rubricato “**Noleggio occasionale**”, il comma 1-bis, il quale prescrive di segnalare all'utenza, con contrassegno ben visibile su ciascuna murata e di dimensioni specificate dalla norma, che l'unità è adibita a “noleggio occasionale”; la disposizione, inoltre, prevede l'applicazione della sanzione di cui all'articolo 55, comma 1, del decreto legislativo n. 171 del 2005 in assenza di contrassegno;

- la **lettera p)** sostituisce all'articolo 49-septies rubricato “**Scuole nautiche**” la lettera d) del comma 14, prevedendo apposito requisito per lo svolgimento di attività di istruzione pratica al comando di unità da diporto presso le scuole nautiche, riferito al possesso del certificato di idoneità sportiva non agonistica rilasciato dal medico di medicina generale;
- la **lettera q)** interviene sull'articolo 49-octies rubricato “**Centri di istruzione per la nautica**” specificando che le associazioni e gli enti nautici di livello nazionale, possono svolgere attività di formazione e preparazione dei candidati al fine del conseguimento della patente nautica, soltanto a favore di coloro che al momento dell'iscrizione al corso di preparazione, sono associati da almeno un anno; la disposizione prevede, inoltre, che l'assenza dello scopo di lucro -da accertare a cura delle direzioni generali territoriali del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e delle Capitanerie di porto, al fine di interessare la Guardia di Finanza ai sensi dell'articolo 36, quarto comma, del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 600 – può essere dimostrata anche dalla promozione commerciale al di fuori del perimetro associativo dell'attività formazione e di preparazione dei candidati agli esami per il conseguimento delle patenti nautiche;
- la **lettera r)**, integrando il comma 10 dell'articolo 49-novies, rubricato “**Disciplina del transito delle unità da diporto**”, prevede, qualche ulteriore contenuto dell'ordinanza del capo del circondario marittimo competente, la individuazione dell'accosto per lo sbarco e l'imbarco dei passeggeri di natanti e imbarcazioni da diporto adibiti a noleggio;
- la **lettera s)** integra il comma 1, lettera e), dell'articolo 53-quinquies rubricato “**Sospensione della licenza di navigazione e ritiro della dichiarazione di potenza**”, con la previsione della sospensione della licenza di navigazione in caso di violazioni che comportano danno o pericolo di danno all'ambiente o di esercizio abusivo delle attività commerciali con unità da diporto;
- la **lettera t)** sostituisce il comma 2 dell'articolo 55 rubricato “**Esercizio abusivo delle attività commerciali con unità da diporto**”, prevedendo l'applicazione della sanzione pecuniaria da 2.775 euro a 11.017 euro a chi utilizza a fini commerciali le unità da diporto in assenza in assenza della dichiarazione di cui all'articolo 2, comma 3;
- la **lettera u)** interviene sul comma 1, dell'articolo 58 rubricato “**Durata dei procedimenti**”, modificando la durata dei procedimenti amministrativi relativi alle unità da diporto, che devono concludersi entro trenta giorni dalla data di presentazione della documentazione prescritta, in luogo del precedente termine di sessanta giorni.

L'articolo 16 rubricato “**Archivio telematico centrale delle unità da diporto**” interviene sul Regolamento recante norme per l'attuazione del sistema telematico centrale della nautica da diporto di cui al D.P.R. 14 dicembre 2018 n. 152 e, in particolare, sull'articolo 3, comma 1, inserendo dopo

la lettera v) la lettera v-bis, in tale modo aggiungendo un ulteriore dato per la trascrizione o annotazione delle unità da diporto nell'Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN). In particolare, si chiede di indicare l'eventuale destinazione esclusiva all'attività agonistica, ai sensi dell'articolo 30 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171.

L'articolo 17 rubricato “**Passaggi di proprietà di beni mobili registrati**” integra l’articolo 7, comma 1, del decreto-legge 4 luglio 2006, n. 223, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 agosto 2006, n. 248, recante “*Misure urgenti in materia di passaggi di proprietà di beni mobili registrati*”, ampliando la platea dei soggetti cui può essere chiesta l'autenticazione degli atti e delle dichiarazioni aventi ad oggetto l'alienazione di beni mobili registrati e rimorchi o la costituzione di diritti di garanzia sui medesimi: si prevede che tale autenticazione può essere chiesta, limitatamente alle unità da diporto, anche ai raccomandatari marittimi titolari degli STED di cui decreto del Presidente della Repubblica 14 dicembre 2018, n. 152.

CAPO V

NAVIGAZIONE MARITTIMA E CANTIERISTICA

L'articolo 18, rubricato “**Modifiche al Codice della navigazione di cui al regio decreto 30 marzo 1942, n. 327**”, al **comma 1** apporta numerose modifiche al Regio Decreto n. 327 del 1942. In particolare:

- la **lettera a)** introduce un nuovo articolo, dedicato alla disciplina dell'attività di Consulente Chimico di porto, finalizzata alla sicurezza della navigazione, delle operazioni portuali e del porto nonché alla tutela dell'incolumità pubblica. Sono fatte salve le competenze già attribuite dalla legislazione vigente alle professioni regolamentate di chimico e di ingegnere, nonché l'esercizio dell'attività di consulente chimico di porto è consentito ai professionisti in possesso di specifici requisiti, rappresentati da: a) laurea magistrale in scienze chimiche o scienze e tecnologie della chimica industriale o ingegneria chimica; b) iscrizione all'albo professionale dei chimici e fisici, nella sezione A settore chimica, o all'albo professionale degli ingegneri, nella sezione A settore industriale; c) compimento di un percorso di qualificazione tecnico-professionale la cui organizzazione è affidata alla Federazione Nazionale degli Ordini dei Chimici e dei Fisici ed al Consiglio Nazionale degli Ingegneri, comprensivo di tirocinio pratico di un anno, con superamento di una prova finale.

Si prevede, altresì, l'iscrizione dei consulenti chimici di porto in appositi registri tenuti dalle Capitanerie di porto che esercitano la vigilanza sullo svolgimento dell'attività.

Inoltre, i servizi affidati ai consulenti chimici di porto sono relativi a:

- a) accertamenti tecnici di sicurezza per lavori con fonti termiche o accesso in spazi confinati o sospetti di inquinamento a bordo di navi e/o galleggianti, in galleggiamento o a secco, anche in demolizione, ai fini dell'utilizzo dei locali e degli spazi di bordo anche destinati al carico e delle infrastrutture portuali;
- b) accertamenti tecnici di sicurezza per carichi alla rinfusa di cui al Codice IMSBC;
- c) accertamenti tecnici di sicurezza sulle procedure di lavaggio delle cisterne del carico di navi adibite al trasporto di prodotti petroliferi e derivati, nonché sulle merci pericolose in colli di cui al Codice IMDG e sui rifiuti trasportati a bordo delle navi;
- d) accertamenti tecnici per la prevenzione degli inquinamenti di cui alla Convenzione Marpol 73/78;
- e) accertamenti tecnici di sicurezza per navi cisterna adibite al trasporto di petrolio greggio o derivati;
- f) accertamenti tecnici di sicurezza per destinazione all'ormeggio, apertura ed ingresso di personale in stive di navi fumigate o sotto fumigazione;
- g) verifica delle condizioni di rischio per la formulazione dell'atmosfera interna dei locali del carico delle navi adibite al trasporto di merci pericolose, nonché di inertizzazione delle navi cisterna ai fini dell'ormeggio in porto, dell'attracco alle strutture di ormeggio nonché per la sosta in rada;
- h) ogni altra incombenza richiesta dall'autorità marittima e/o da norme e regolamenti nazionali e/o internazionali, nei limiti della competenza professionale e nel rispetto delle riserve di legge previste per le professioni di Chimico e di Ingegnere industriale.

Per l'esecuzione dei servizi in esame, il rilascio di giudizi, valutazioni, pareri, perizie in materia di chimica pura e applicata, nonché certificazioni analitiche deve essere effettuato da un professionista Chimico, iscritto all'Albo dei Chimici e dei Fisici. Inoltre, gli atti predisposti dal consulente chimico di porto sono rilasciati ad uso dell'autorità marittima.

Infine, si prevede che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con i Ministeri della salute e dell'università e della ricerca, entro 120 giorni dalla data di entrata in vigore della disposizione, definisce le modalità attuative delle disposizioni in esame, ne verifica la corretta applicazione e stabilisce i requisiti per il mantenimento dell'iscrizione nonché gli ulteriori i soggetti destinatari delle certificazioni. È fatto salvo l'esercizio dell'attività di consulente chimico di porto da parte dei professionisti che alla data di entrata in vigore della disposizione risultino iscritti nei registri istituiti ai sensi dell'articolo 68 del codice della navigazione i quali, previa apposita richiesta, sono iscritti di diritto nei registri regolati dalla presente disposizione;

- la **lettera b)** interviene sull'articolo 119 rubricato “**Requisiti per l'iscrizione nelle matricole e nei registri**”, estendendo la possibilità di iscrizione nelle matricole della gente di mare ai cittadini

italiani o di Stati membri dell’Unione europea, di Stati membri dello Spazio economico europeo, della Svizzera oppure, se residenti in Italia, di altri Stati; con la sostituzione del secondo comma dell’articolo 119 si prevede che possono essere iscritti nelle matricole della gente di mare i diplomati degli istituti tecnici ad indirizzo trasporti e logistica che abbiano frequentato percorsi di studio inerenti servizi di coperta, di macchina e servizi tecnici di bordo. Sono fatti salvi i diplomi già riconosciuti secondo le previgenti disposizioni rilasciati da Istituti tecnici nautici e Istituti professionali ad indirizzo marittimo;

- la **lettera c)**, interviene sull’articolo 120, comma 1 rubricato “**Cancellazione dalle matricole e dai registri**”, sostituendo la lettera b) e, per l’effetto, inserendo tra i motivi che comportano la cancellazione degli iscritti nelle matricole della gente di mare la perdita dei requisiti di cittadinanza o di residenza previsti per l’iscrizione nelle matricole della gente di mare;
- la **lettera d)** introduce l’articolo 122-bis rubricato “**Modalità delle annotazioni**”, il quale riproduce la disciplina dell’articolo 224 del regolamento al Codice della navigazione - elevata al rango primario per ragioni di completezza della disciplina codicistica - apportando alcune modificazioni. In particolare, la disciplina attuale prevede che le annotazioni sui libretti di navigazione vengono eseguite dall’ufficiale o da altro funzionario dell’ufficio marittimo o consolare a ciò delegato, che le firma apponendovi il timbro d’ufficio e la menzione della propria qualifica. Attraverso la disposizione si stabilisce una diversa disciplina delle annotazioni, a seconda che esse riguardino i movimenti di imbarco e sbarco del comandante della nave (comma secondo) ovvero dei membri dell’equipaggio diversi dal comandante e del personale addetto ai servizi complementari di bordo (comma terzo). Alla fattispecie di cui al comma 2 è previsto che l’ufficiale o il funzionario competente provvede anche a comunicare l’annotazione, entro quindici giorni, all’ufficio marittimo di iscrizione del comandante, nelle forme previste dalla legge. Per l’ipotesi di cui al comma 3, invece, è stabilito che le annotazioni e le comunicazioni, nelle modalità e nei termini sopra illustrati, sono effettuate direttamente dal comandante della nave;
- la **lettera e)** introduce l’articolo 146-bis rubricato “**Documenti per l’iscrizione**”, il quale riproduce la disciplina dell’articolo 315 del regolamento al Codice della navigazione - elevata al rango primario per ragioni di completezza della disciplina codicistica - apportando alcune modificazioni. Nel dettaglio, al fine di semplificare le relative procedure:
 - è abrogata l’attuale previsione che impone al richiedente l’iscrizione di presentare all’ufficio competente anche una somma sufficiente a garantire il pagamento dei diritti erariali dovuti dalla nave;
 - è soppresso l’onere del proprietario di versare la somma sopra menzionata;

- è eliminato l'obbligo di presentare, oltre ai certificati di cittadinanza e di domicilio del proprietario o dei caralisti, il certificato di iscrizione nell'apposito elenco o il decreto ministeriale con il quale, per motivi di interesse nazionale, possono essere equiparati ai cittadini e alle società che rispondono ai requisiti di nazionalità, al fine dell'iscrizione nei registri nazionali i seguenti soggetti: stranieri domiciliati o residenti nella Repubblica da oltre cinque anni; società costituite nella Repubblica che non rispondano ai requisiti di nazionalità per l'iscrizione nelle matricole o nei registri; società costituite all'estero, che abbiano nella Repubblica la sede dell'amministrazione ovvero l'oggetto principale dell'impresa;

la lettera f) introduce l'articolo 152-bis rubricato "**Iscrizione provvisoria**", al fine di consentire anche in Italia l'iscrizione provvisoria delle navi straniere nei registri nazionali. Con tale nuova fattispecie si intende superare l'utilizzo dell'attuale unico e complesso meccanismo previsto, ossia l'iscrizione definitiva nei registri nazionali per le navi provenienti da registri esteri, semplificando la procedura e accelerando i tempi ad essa correlati. Invero, la nuova disposizione prevede che, dopo il rilascio del passavanti provvisorio ai sensi dell'articolo 152 del Codice, l'ufficio marittimo competente, su richiesta del proprietario, iscriva la nave in via provvisoria, previa consegna della seguente documentazione, in copia: a) titolo di proprietà; b) passavanti provvisorio; c) certificato di stazza; d) certificato di attestazione di assenza di vincoli e di gravami; e) certificato di cancellazione, definitiva o provvisoria, dal registro straniero; f) impegno a presentare entro sei mesi gli originali o le copie autenticate dei documenti di cui alle lettere a), b), c) e d), nonché l'originale o la copia autenticata del certificato di cancellazione definitiva, al fine di conseguire la definitiva iscrizione della nave. Si prevede che, nel caso in cui il proprietario non adempia a tale impegno, l'iscrizione provvisoria perda ogni efficacia e che il carattere provvisorio dell'iscrizione e l'avvenuto deposito dei documenti di cui alla lettera f) siano annotati nelle matricole o nei registri dall'ufficio marittimo di iscrizione;

- la **lettera g)** modifica l'articolo 156 rubricato "**Dismissione della bandiera e sospensione temporanea dell'abilitazione alla navigazione**", per quanto attiene alla procedura d'urgenza per la vendita di una nave italiana all'estero e della relativa fideiussione, richiesta per poter ottenere immediatamente la cancellazione della nave dai registri italiani. Si novella pertanto:

- il comma 5, al fine di consentire, nei casi di cancellazione della nave dai registri, il deposito di un'unica fideiussione (rilasciata da imprese autorizzate all'esercizio del ramo cauzioni ai sensi dell'articolo 13 del codice delle assicurazioni private), a garanzia di eventuali diritti non trascritti anche di natura previdenziale, in modo da evitare il dover attendere il nulla osta degli enti pubblici interpellati dalla capitaneria di porto competente;

- il comma 6, introducendo il rinvio all'applicazione dell'articolo 67-bis del decreto-legge n. 1 del 2012, al fine di prevedere un termine di trenta giorni, dalla data di richiesta della Capitaneria, per l'accertamento contributivo da parte degli enti previdenziali;

- il comma 8, relativo all'ipotesi di locazione della nave a scafo nudo a straniero, prevedendo che la sospensione dell'abilitazione alla navigazione sia consentita solo previa autorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti a seguito dell'espletamento delle procedure di cui ai commi precedenti: tale procedura viene ora riferita, con la novella in commento, alla sola ipotesi di una nave iscritta nel registro di uno Stato non appartenente all'Unione europea, escludendone pertanto l'applicazione per le navi UE, per le quali si introduce apposita disciplina con il nuovo comma 8-bis;

- con l'introduzione del comma 8-bis, si disciplina, quindi, i casi di locazione della nave a scafo nudo a straniero, qualora la nave sia iscritta nel registro di un altro Paese dell'Unione europea che consenta la temporanea iscrizione di nave straniera limitatamente al periodo di locazione. Il nuovo comma 8-bis consente, pertanto, la sospensione dell'abilitazione alla navigazione, di cui all'articolo 149 del codice, previa autorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, prevedendo che l'ufficio marittimo di iscrizione della nave, constatato che sono state soddisfatte le condizioni di cui all'articolo 29 della legge n. 234 del 1989 e alle relative norme applicative, proceda alla cancellazione della nave previo ritiro dei documenti di bordo e dismissione della bandiera. Dell'avvenuta cancellazione devono essere date immediata comunicazione all'Inps e pubblicità mediante affissione negli uffici del porto;

- la **lettera h)** inserisce all'articolo 169 rubricato “**Carte, libri e altri documenti**”, il comma 5, che dispone l'esenzione dall'obbligo del rigoroso rendiconto per le carte, i libri e gli altri documenti richiamati nel medesimo articolo;

- la **lettera i)** prevede, dopo il citato articolo 169, l'inserimento dei seguenti articoli:

- l'articolo 169-bis rubricato “**Formato digitale delle carte, dei libri e dei documenti di bordo**”, il quale consente la formazione e la conservazione, anche in formato digitale e su supporti informatici – in conformità al decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82 (Codice dell'amministrazione digitale) - di una serie di carte, libri e altri documenti di bordo, in merito ai quali vige l'obbligo di tenuta in formato cartaceo. Nello specifico si fa riferimento a:

- giornale nautico e giornale di macchina (articoli 169, dal 173 al 177, 181, 182 del Codice);
- ruolo di equipaggio (articoli 170 e 171 del Codice);
- registro dell'orario di lavoro a bordo delle navi mercantili, cosiddetto *work and rest hours* (articolo 4, decreto legislativo 27 maggio 2005, n. 108, recante “Attuazione della direttiva 1999/63/CE relativa all'accordo sull'organizzazione dell'orario di lavoro della gente di mare, concluso

dall’Associazione armatori della Comunità europea ECSA e dalla Federazione dei sindacati dei trasportatori dell’Unione europea FST”);

- registro degli infortuni (articolo 25, comma 2, decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 271, recante “Adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori marittimi a bordo delle navi mercantili da pesca nazionali, a norma della legge 31 dicembre 1998, n. 485”);

- giornale radiotelegrafico (articolo 175 del Codice);

- giornale di bordo GMDSS (articolo 175 del Codice);

- registro di carico e scarico dei medicinali soggetti alla disciplina degli stupefacenti e sostanze psicotrope (articolo 46, decreto del Presidente della Repubblica 9 ottobre 1990, n. 309, recante “Testo unico delle leggi in materia di disciplina degli stupefacenti e sostanze psicotrope, prevenzione, cura e riabilitazione dei relativi stati di tossicodipendenza”; decreto del Ministero della sanità 3 agosto 2001, recante “Approvazione del registro di carico e scarico delle sostanze stupefacenti e psicotrope per le unità operative”);

- l’articolo 169-ter rubricato **“Requisiti e specifiche”**, il quale stabilisce che, per quanto non disciplinato dal Codice dell’amministrazione digitale e dalle altre norme applicabili, i requisiti e le specifiche tecniche del formato digitale delle carte, dei libri e dei documenti di bordo, nonché di ogni altro aspetto ad esso relativo (quali la formazione, la trasmissione e la copia) sono determinati con uno o più specifici decreti del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale, anche per ciò che concerne il supporto software e hardware della loro gestione;

- l’articolo 169-quater rubricato **“Norme fiscali”**, il quale specifica che, in materia fiscale, alle carte, ai libri e ai documenti di bordo in formato digitale si provvede secondo le modalità previste dal decreto del Ministero dell’Economia e delle Finanze del 17 giugno 2014, recante “Modalità di assolvimento degli obblighi fiscali relativi ai documenti informatici ed alla loro riproduzione su diversi tipi di supporto - articolo 21, comma 5, del decreto legislativo n. 82/2005”;

- l’articolo 169-quinquies rubricato **“Strumenti di pagamento”**, il quale stabilisce che il pagamento dell’imposta di bollo e degli eventuali tributi previsti avviene anche mediante gli strumenti di pagamento con modalità informatiche previsti dall’articolo 5 del Codice dell’amministrazione digitale. La procedura relativa al pagamento del bollo tramite il sistema PagoPA, con riferimento ai procedimenti connessi alle carte, libri e documenti di bordo, è ascritta alla competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, amministrazione in possesso degli elementi informativi utili a gestire correttamente la procedura;

- la **lettera I)** inserisce all’articolo 174 rubricato **“Contenuto del giornale nautico”** il comma cinque, volto ad escludere l’obbligo della tenuta del giornale di carico per le navi adibite al trasporto

esclusivo di passeggeri, tenuto conto della moderna gestione di tali navi (es. navi da crociera) e della consistenza dell'equipaggio ivi presente;

- la **lettera m)** integra il secondo comma dell'articolo 175 rubricato “**Giornale di macchina e giornale radiotelegrafico**”, il quale attualmente prevede che a bordo debba esserci il giornale radiotelegrafico (basato sul sistema di trasmissione Morse e su tasti radiotelegrafici oramai obsoleti), al fine di consentire l'utilizzo, ove previsto, del più moderno giornale “*Global maritime distress and safety system*” (GMDSS), precisando che esso debba essere compilato in lingua italiana o inglese;
- la **lettera n)** introduce i commi dal secondo al quarto dell'articolo 177 rubricato “**Norme per la tenuta dei libri di bordo**”, i quali riproducono la disciplina gli articoli 363 e 365 del regolamento al Codice della navigazione - elevata al rango primario per ragioni di completezza della disciplina codicistica -, apportando alcune modificazioni.

In particolare, si inserisce una nuova disposizione volta, nel rispetto dei vincoli derivanti dagli obblighi internazionali, a consentire la compilazione dei libri di bordo (e di tutti gli altri documenti di bordo) in lingua italiana o inglese, salvo che per le annotazioni aventi il carattere di scrittura pubblica, per le quali resta obbligatorio l'uso della lingua italiana. L'esigenza di modifica scaturisce dalla segnalazione di numerose compagnie di navigazione, che hanno evidenziato come gli ufficiali stranieri – sempre più presenti nella composizione degli equipaggi – incontrino difficoltà nello scrivere i giornali nautici in lingua italiana.

Inoltre, si modifica l'attuale disciplina sul ritiro e la custodia dei libri di bordo, che attualmente dispone che, quando i libri sono esauriti o resi inservibili, l'autorità del luogo, previo rilascio dei nuovi libri con le modalità di cui all'articolo 362 del regolamento, li ritira e li trasmette in custodia all'ufficio di iscrizione della nave. Al fine di ridurre le spese nella gestione di tali libri sia per lo Stato che per le compagnie di navigazione, si prevede, quindi:

- che l'armatore assume l'incarico di custodire i giornali nautici esauriti presso le proprie strutture per un periodo di cinque anni, dandone comunicazione all'ufficio di iscrizione della nave;
- che il comandante consegna i giornali nautici esauriti al proprio armatore, inviando un verbale di consegna all'ufficio di iscrizione della nave. Si precisa, altresì, che, trascorso il termine di cinque anni, i giornali nautici sono distrutti dall'armatore, il quale ne informa l'ufficio di iscrizione della nave;

la **lettera o)** introduce modifiche all'articolo 179 rubricato "Nota di informazioni all'autorità marittima", al fine di semplificare gli adempimenti amministrativi relativi alla partenza delle navi che fanno scalo presso i porti nazionali, in linea con quanto previsto dall'articolo 8, comma 10, del decreto-legge n. 179 del 2012 (convertito con modificazioni dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221),

con il quale è stata recepita la direttiva 2010/65/UE, che prevede la trasmissione elettronica dei formulari FAL dell'IMO attraverso l'interfaccia unica costituita dal *Port management information system* (PMIS). Più precisamente, si consente che le formalità previste dall'articolo in questione, concernenti la trasmissione all'autorità marittima dei formulari citati, possano essere effettuate integralmente, oltre che dal comandante della nave, anche dal raccomandatario marittimo o da un altro funzionario o persona autorizzata dal comandante, al fine di alleggerire gli adempimenti che attualmente devono essere effettuati da parte del comandante della nave;

- la **lettera p)** integra il secondo comma dell'art. 569 rubricato “**Documenti per la pubblicità dell'ipoteca**” in relazione al contenuto della nota con la quale si chiede la trascrizione di un'ipoteca sulla nave. In particolare, si prevede che la nota debba enunciare anche la valuta, oltre all'importo della somma per la quale è fatta la trascrizione, precisando che il tempo dell'esigibilità, da indicare nella nota, sia quello relativo al credito, da specificare direttamente o mediante richiamo al titolo;
- la **lettera q)** introduce, infine, l'articolo 577-bis rubricato “**Consolidamento dell'ipoteca**”, concernente l'ipotesi di trasferimento di una nave tra un registro italiano ad uno straniero. In base al nuovo articolo 577-bis, in caso di cancellazione della nave per l'iscrizione in altro registro, per l'ipoteca cancellata dal registro di provenienza e iscritta nel nuovo registro a garanzia dei medesimi crediti, ai fini dei termini di cui all'articolo 166 del decreto legislativo 12 gennaio 2019, n. 14, si tiene conto della data di prima costituzione della garanzia.

L'**articolo 19** rubricato “**Modifiche al regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione marittima di cui al decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328**”, interviene sul regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328 disponendo l'abrogazione degli articoli 224, 226, 236, 315, 363, 365 e 374, in conseguenza delle modifiche apportate, dall'articolo 20, al Codice della navigazione.

Conseguentemente, i riferimenti agli articoli 224, 315, 363 e 365 del decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, contenuti in altre disposizioni, si intendono operati ai corrispondenti articoli del codice della navigazione di cui al regio decreto 30 marzo 1942, n. 327.

In particolare:

- l'articolo 224 del decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328 deve intendersi riferito all'articolo 122-bis del regio decreto 30 marzo 1942, n. 327;
- l'articolo 315 del decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328 deve intendersi riferito all'articolo 146-bis del regio decreto 30 marzo 1942, n. 327;

- gli articoli 363 e 365 del decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328 devono intendersi riferiti ai commi secondo, terzo e quarto all'articolo 177 del regio decreto 30 marzo 1942, n. 327.

L'**articolo 20** rubricato “**Sorveglianza sugli apparati radioelettrici di bordo**” prevede la modifica degli articoli 107 e 176 del decreto legislativo n. 259/03 (codice delle comunicazioni elettroniche) e degli articoli 5, 8, 10, 11 e 12 del decreto legislativo 104/2011 che recano la disciplina dei collaudi, delle ispezioni ordinarie delle stazioni radioelettriche di bordo delle navi e degli obblighi di informazione.

Il **comma 1**, modificando l'articolo 107 del decreto legislativo 259/2003, prevede l'introduzione, con decreto del Ministero delle imprese e del made in Italy, del modello di dichiarazione necessario per gli operatori per formulare la richiesta di autorizzazione generale per l'espletamento delle attività di cui all'articolo 104 del d.lgs. n. 259 del 2003.

Si interviene inoltre sull'articolo 176, comma 3, del medesimo decreto legislativo 259/2003, prevedendo che le ispezioni ordinarie, che hanno ad oggetto le navi da carico che si trovano in acque straniere, vengano effettuate da organismi riconosciuti ai fini del rilascio del certificato statutario. Il comma 7, dello stesso articolo 176, viene integralmente sostituito, disponendo che il Ministro delle Imprese e del made in Italy, d'intesa con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, affidi i compiti d'ispezione e controllo agli organismi riconosciuti che ne facciano domanda.

Al **comma 2** sono apportate modifiche al decreto legislativo 14 giugno 2011, n.104 recante “Attuazione della direttiva 2009/15/CE relativa alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime” ed in particolare:

- all'articolo 2, comma 1, in relazione alla definizione di cui alla lettera n) Amministrazione, individuata nel Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con riferimento alla Convenzione internazionale del 1° novembre 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS 74) e alla Convenzione internazionale del 5 aprile 1966 sulla linea di carico (LL66); nel Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, con riferimento alla Convenzione internazionale del 2 novembre 1973 per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi (MARPOL 73/78); nonché nel Ministero delle imprese e del made in Italy, con riferimento alla convenzione internazionale del 1° novembre 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS 74), per la parte riguardante le ispezioni ed i controlli ai fini del rilascio, vidimazione e rinnovo del certificato di sicurezza radioelettrica per navi da

carico e, per quanto di competenza, ai fini del rilascio e rinnovo del certificato di sicurezza passeggeri;

- all'articolo 5, comma 1, per quanto concerne la procedura di affidamento dei compiti di ispezione e controllo ai fini del rilascio dei certificati statutari è introdotto il concerto anche del Ministero delle imprese e del made in Italy;
- all'articolo 5 comma 2, è inoltre previsto che il Ministero delle imprese e del made in Italy, con provvedimento adottato di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, provvede all'affidamento ad organismi riconosciuti secondo precise modalità indicate all'art. 8 del medesimo decreto legislativo. Lo stesso Ministero delle imprese e del Made in Italy riceve le informazioni di cui all'articolo 10 al fine di effettuare le opportune verifiche sull'attività svolta dagli organi riconosciuti, ed è compete anche in caso di sospensione e revoca dell'autorizzazione o dell'affidamento. Il rilascio dei certificati statutari da parte dei suddetti organi avviene in Italia direttamente dall'Amministrazione, per il tramite delle autorità marittime locali e, all'estero, per il tramite delle autorità consolari o, in entrambi i casi, dagli Organismi riconosciuti qualora delegati dall'Amministrazione;
- all'articolo 8, comma 3, viene altresì previsto il concerto del Ministero delle imprese e del made in Italy per i decreti relativi ai provvedimenti di autorizzazione e di affidamento per lo svolgimento delle ispezioni e dei controlli finalizzati al rilascio ed il rinnovo dei certificati statutari, ciascuno in relazione ai profili di competenza;
- all'articolo 10, recante la disciplina sugli obblighi d'informazione, si prevede, per gli organismi riconosciuti, un ulteriore onere, dato dalla trasmissione di copia del verbale di ispezione ordinaria ai fini della sorveglianza sugli apparati radioelettrici di bordo;
- all'articolo 11, commi 1 e 3, viene introdotto il concerto anche con il Ministero delle imprese e del made in Italy ai fini del decreto di sospensione dell'autorizzazione o dell'affidamento di cui agli articoli 4 e 5 del medesimo decreto legislativo. Al comma 4, è introdotto il concerto anche del Ministero delle imprese e del made in Italy nei casi di revoca dell'autorizzazione ovvero dell'affidamento;
- in ultimo, all'articolo 12, comma 1, ai fini delle ispezioni e dei controlli per il rilascio del certificato di sicurezza radioelettrica per navi da carico, e per il rilascio del certificato di sicurezza passeggeri, è previsto che le tariffe a carico degli organismi siano determinate con decreto del Ministro delle imprese e del made in Italy, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e con il Ministro dell'economia e delle finanze.

L'articolo 21, rubricato “**Sostegno alla cantieristica regionale**” prevede che le Regioni possono adottare, in coerenza e in sinergia con il codice incentivi di cui all'articolo 3 della legge 27 ottobre 2023, n. 160, misure di sostegno per la modernizzazione e lo sviluppo della cantieristica navale, in coerenza con la normativa europea sugli aiuti di Stato.

CAPO VI

MISURE IN MATERIA SCOLASTICA, SANITARIA, CULTURALE, DI RICERCA E DI PESCA

L'articolo 22 rubricato “**Isole minori**” introduce misure promozionali in favore del personale scolastico e sanitario che presta servizio in uno dei Comuni delle isole minori di cui all'Allegato A della legge 28 dicembre 2001, n. 448.

In particolare, il **comma 1** prevede che, con decreto del Ministro dell'istruzione e del merito, di concerto con il Ministro per gli affari regionali e le autonomie e il Ministro per la protezione civile e le politiche del mare, siano introdotte misure di incentivazione mediante un punteggio aggiuntivo ai fini delle graduatorie provinciali di supplenza per i docenti che abbiano prestato servizio nei plessi scolastici situati nelle piccole isole, per almeno centottanta giorni nel corso dell'anno scolastico, di cui almeno centoventi per le attività didattiche. È previsto, altresì, un ulteriore punteggio aggiuntivo per i medesimi docenti che abbiano prestato servizio nelle pluriclassi delle scuole primarie ubicate nei medesimi plessi scolastici. Inoltre, è prevista, in sede di contrattazione collettiva nazionale, la determinazione in favore dei docenti che abbiano prestato servizio nelle di ruolo e non di ruolo neoplessi scolastici situati nelle piccole isole di un punteggio aggiuntivo ai fini delle procedure di mobilità. Le misure previste dal presente comma non comportano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. Rimane salva la possibilità per le Regioni di destinare risorse proprie per il potenziamento dei servizi nelle isole minori del proprio territorio.

Il comma 2 prevede la definizione di criteri valutativi che le aziende e gli enti del Servizio sanitario nazionale possono utilizzare, nell'ambito di bandi e avvisi per il reclutamento, per valorizzare l'attività prestata dagli esercenti le professioni sanitarie e dagli operatori sociosanitari presso strutture sanitarie e sociosanitarie, pubbliche o private accreditate, ubicate nei Comuni di cui all'Allegato A della legge 28 dicembre 2001, n. 448. Precisa che tali criteri sono definiti con decreto del Ministro della Salute, di concerto con il Ministro per la pubblica amministrazione, per gli Affari regionali e le Autonomie e il Ministro per la Protezione civile e le Politiche del mare, previa intesa in sede di Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato e le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano.

L'articolo 23 rubricato “**Servizio di rifornimento idrico**” reca modifiche al Codice dell’ordinamento militare di cui al decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66.

L’articolo mira a colmare una lacuna normativa in materia di affidamento del servizio di rifornimento idrico delle isole minori della Regione Sicilia, pur mantenendone la competenza nell’ambito della Difesa. Tale servizio di rifornimento, sin dall’anno 2002, è assicurato con affidamenti ad idonee imprese a cura di Direzione generale di Commissariato e di servizi generali (previa lettera di mandato dello SMM), e verifiche e controlli sull’esecuzione del servizio da parte della Forza armata MM, in seguito alla declaratoria di incostituzionalità del D. Lgs. 244/1998 recante “*Trasferimento alle regioni a statuto speciale delle funzioni del Ministero della difesa in materia di rifornimento idrico delle isole minori, a norma dell’articolo 55, comma 5, della legge 27 dicembre 1997, n. 449*” ad opera della sentenza n. 377/2000 della Corte costituzionale, secondo cui è stata rilevata l’inidoneità del decreto legislativo delegato ad operare il trasferimento di funzioni, in luogo delle procedure statutarimente previste.

Con la presente disposizione si intende:

- al comma 1, precisare che il servizio in questione viene esternalizzato;
- al comma 2, superare la previsione dell’esecuzione diretta della MM di cui all’art 4 della L. 861/1978, e allinearne le competenze, nell’ambito del rifornimento idrico, alle attuali capacità – drastica riduzione del numero di navi portacqua rispetto al passato – che permettono lo svolgimento di una funzione solo concorsuale, nel senso di assumere sia le vesti di Ente esecutore – ai sensi dell’art. 6 dell’allegato II.20 del Dlgs 36/2023 - dei contratti per l’approvvigionamento idrico sia i compiti in caso di emergenza di cui all’art. 6 della L. 19 maggio 1967, n. 378.

L'articolo 24 rubricato “**Autorizzazione paesaggistica in ambito portuale**” prevede una specificazione in relazione al comma 4 dell’articolo 143 del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 tesa a ricoprendere per l’elaborazione al piano paesaggistico, tra le aree gravemente compromesse o degradate quelle interessate da una rilevante e significativa infrastrutturazione all’interno degli ambiti portuali individuati e delimitati dai piani regolatori portuali di cui all’articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, in relazione alle quali la realizzazione di ulteriori interventi di potenziamento infrastrutturale non richiede il rilascio dell’autorizzazione di cui all’articolo 146.

L'articolo 25 rubricato “**Riutilizzo di piattaforme per la coltivazione di idrocarburi in mare e delle infrastrutture connesse**”, considerate l’importanza di promuovere lo sviluppo economico sostenibile delle attività economiche e la necessità di massimizzare l’utilizzo efficiente dello spazio

e delle risorse in mare, con particolare riferimento alle energie rinnovabili, assicura un apporto del sistema della formazione superiore e della ricerca per favorire lo sviluppo, nonché la riconversione mediante riutilizzo, delle piattaforme multiuso offshore.

La disposizione introduce una modifica all'articolo 25, comma 6, del decreto legislativo 16 giugno 2017, n. 104, che disciplina la predisposizione delle linee guida nazionali per la dismissione mineraria delle piattaforme per la coltivazione di idrocarburi in mare e delle infrastrutture connesse richiedendo che nell'emanazione delle linee guida sia acquisito il parere del Ministro dell'università e della ricerca. Attualmente si provvede con decreto del Ministro delle imprese e del made in Italy, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica e con il Ministro della cultura e del turismo e previo parere della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome. Le attuali linee guida, approvate con decreto del Ministero dello Sviluppo economico del 15 febbraio 2019, non prevedono un coinvolgimento del Ministero dell'Università e della ricerca nella procedura di definizione dell'elenco delle piattaforme in dismissione.

Il coinvolgimento del Ministro dell'università e della ricerca consentirà, quindi, di tenere conto dell'apporto del sistema dell'istruzione superiore e della ricerca nell'eventuale riutilizzo delle piattaforme contribuendo alla definizione di procedure di dismissione sicura e sostenibile di impianti non più in uso, come le piattaforme petrolifere offshore.

L'articolo 26 rubricato “Attività di ricerca e supporto tecnico scientifico degli enti pubblici di ricerca”, al **comma 1**, attribuisce al Ministero dell'università e della ricerca una funzione di promozione di iniziative nazionali e internazionali di ricerca volte a garantire una gestione sostenibile delle risorse marine e delle aree costiere. Tale previsione è coerente con l'attività di coordinamento affidata all'Italia e già svolta dal Ministero dell'università e della ricerca del Partenariato europeo per l'Economia Blu Sostenibile (Sustainable Blue Economy Partnership – SBEP, bluepartnership.eu). Venticinque Paesi, insieme alla Commissione Europea, stanno unendo gli sforzi - stimati in 450 milioni di euro in 7 anni - per costruire un efficiente strumento di trasformazione verde e digitale dell'economia blu, attraverso l'allineamento della programmazione nazionale. Progetti di ricerca e innovazione transnazionali vengono sviluppati, a valere su bandi competitivi promossi dal partenariato, su ambiti di intervento orientati all'impatto, per sostenere la transizione verso un'economia blu sostenibile entro il 2030. Tra questi: il gemello digitale dell'oceano, le piattaforme offshore multiuso, la pianificazione dello spazio marittimo, le risorse biologiche dal mare (sostenibilità delle attività di pesca e acquacoltura), la resilienza delle comunità costiere, con particolare riferimento ai settori turistico e portuale. L'Italia aderisce altresì alla Missione europea per il ripristino del mare e delle acque (Mission Restore our Ocean and Waters), svolgendo un ruolo

di capofila dell’azione pilota per la prevenzione e l’eliminazione dell’inquinamento nel mare e nelle acque del Mar Mediterraneo.

Con il comma 2 si introduce un ruolo attivo degli enti pubblici nazionali di ricerca vigilati dal MUR nonché gli enti di ricerca regionali e le università del territorio che abbiano competenze specifiche e che siano attivi nei settori di interesse dell’economia blu.

Si fa riferimento, ad esempio, al Consiglio Nazionale delle Ricerche (CNR), all’Istituto Nazionale di Oceanografia e di Geofisica Sperimentale (OGS), al Stazione Zoologica Anton Dohrn (SZD), nonché agli altri enti pubblici o organismi pubblici di ricerca, vigilati dal Ministero dell’Università e della Ricerca.

Con il comma 2 si introduce un ruolo attivo degli enti pubblici nazionali di ricerca vigilati dal MUR che abbiano competenze specifiche e che siano attivi nei settori di interesse dell’economia blu. Tali enti, in virtù della presente disposizione, sono autorizzati ad attivare, nell’esercizio della loro autonomia, su richiesta delle Amministrazioni pubbliche competenti, nell’esercizio della loro autonomia, su richiesta delle Amministrazioni pubbliche competenti, forme di collaborazione e di supporto per le finalità previsti dalla presente legge e possono essere chiamati, sulla base di apposite convenzioni con le amministrazioni competenti, nei limiti delle risorse finanziarie previste a legislazione vigente e, ove onerose, con oneri a carico delle amministrazioni pubbliche richiedenti, a fornire dati, informazioni, supporto tecnico-scientifico, anche mettendo a disposizione le proprie infrastrutture, e formativo per il raggiungimento degli obiettivi previsti dalla legge.

L’articolo 27 rubricato “**Regime previdenziale agevolato per favorire il reimbarco in caso di arresto definitivo dell’imbarcazione**” prevede che, ferma restando l’applicazione dei regime previdenziale agevolato previsto per il settore della pesca, al fine di salvaguardare i livelli occupazionali dei lavoratori del settore della pesca marittima, alle imprese che imbarcano sulle unità da pesca da loro armate soggetti che hanno lavorato in mare a bordo di imbarcazioni per le quali sono state adottate le misure di arresto definitivo mediante demolizione di cui all’articolo 20, del Regolamento (UE) 2021/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio del 7 luglio 2021, è riconosciuto nel limite massimo di 1,54 milioni di euro per ciascuno degli anni 2026 e 2027, per ognuno dei suddetti marittimi uno sgravio contributivo pari al 50% degli oneri previdenziali ed assistenziali dovuti per ventiquattro mesi in virtù del pertinente regime assicurativo.

Il beneficio in esame è concesso se lo sbarco dipende dall’arresto definitivo mediante demolizione dell’imbarcazione da pesca su cui il pescatore ha svolto il proprio lavoro per almeno novanta giorni, anche non consecutivi, nel corso dei ventiquattro mesi precedenti la data di accoglimento della domanda di sostegno, e a condizione che il nuovo imbarco avvenga entro tre mesi dalla cancellazione

dell’unità da pesca demolita dai pertinenti registri tenuti dall’autorità marittima e che nel medesimo periodo l’imbarco non sostituisca personale sbarcato non volontariamente o al di fuori dei casi di risoluzione di diritto di cui all’articolo 343 del codice della navigazione.

Le agevolazioni sono concesse ai sensi del Regolamento UE n.717/2014 relativo all’applicazione degli articoli 107 e 108 del trattato sul funzionamento dell’unione europea riguardo agli aiuti *de minimis* nel settore della pesca e dell’acquacoltura, come modificato dal regolamento (UE) 2023/2391 della Commissione del 4 ottobre 2023, e nel rispetto delle regole sulla cumulabilità previste dalla pertinente normativa europea in materia di aiuti di Stato.

L’articolo 28 rubricato “**Disposizioni in materia di ammortizzatori sociali per il settore della pesca**” ha l’obiettivo di rendere applicabile la CISOA al settore della pesca, tenendo conto della modifica normativa avvenuta con l’art. 1, comma 217, della legge 30 dicembre 2021, n. 234.

Tale disposizione di fatto, non è stata pienamente attuata a causa della difficoltà di conciliare le condizioni e i requisiti previsti per accedere alla CISOA da parte degli operai agricoli con le differenti caratteristiche dell’attività lavorativa nel settore della pesca.

Occorre, infatti, evidenziare che il regime della CISOA è, per il settore agricolo, attivo dal 1972; nel 2021, con l’art. 1, comma 217, della legge 30 dicembre 2021, n. 234, anche il settore della pesca è stato inserito nel regime della CISOA senza apportare alcuna modifica allo stesso.

Con la presente disposizione si intendono superare le difficoltà incontrate nell’estensione della CISOA al settore della pesca, attribuendo al Ministero del lavoro e delle politiche sociali e al Ministero dell’agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste, di concerto con il Ministero dell’economia e delle finanze, il potere di adottare un decreto volto a definire esattamente le modalità applicative e, in particolare, le causali in presenza delle quali sarà possibile accedere alla integrazione salariale, come pure le condizioni e i termini della stessa.

Si prevede che il decreto sia adottato entro 90 giorni dall’entrata in vigore della legge.

L’articolo 29 rubricato “**Modifiche al regolamento per l’esecuzione del codice della navigazione approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328 in materia di pesca**” ha come obiettivo quello di dare risposta ad alcuni problemi più volte rilevati nel recente passato e che stanno condizionando la normale operatività delle barche da pesca.

Il **primo comma** interessa le barche di dimensioni maggiori che operano nel bacino del Mediterraneo. Si tratta di un tema che preoccupa il futuro delle marinerie che operano soprattutto verso il cd Mare di Levante e che, se non risolto, rischia di condizionare il futuro della pesca di specie pregiate [scampi

e gamberi di profondità (cd. gamberi rossi e viola)] delle unità che si spingono ad est oltre il 20° meridiano.

Nel caso di specie si propone di adeguare il contenuto degli artt. 254-bis e 257 del Regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (DPR n° 238/1952) al fine di rivedere i limiti di abilitazione del personale imbarcato in funzione delle nuove tecnologie di ausilio alla navigazione installate a bordo delle navi da pesca, consentendo al marinaio autorizzato alla pesca di assumere il comando di navi (di stazza lorda non superiore a 200 tonnellate) dedita alla pesca mediterranea in qualsiasi zona. In particolare, il limite attuale del cd “20° meridiano” (Mar di Levante) impedisce alla flotta d'altura di raggiungere le aree di pesca ad est, divenute oggi strategiche da quando il canale di Sicilia non è più navigabile a causa della prolungata instabilità libica e della pericolosità di quelle acque, a lungo zone di lavoro della nostra flottiglia a strascico.

La disposizione consente alle imbarcazioni interessate di lavorare in quelle aree nel rispetto delle prescrizioni in materia di sicurezza della navigazione.

Scopo della disposizione è quello di coordinare la figura del Marinaio autorizzato alla pesca ex art. 257 del cit. Regolamento con quella del Padrone marittimo di seconda classe per la pesca ex art. 254-bis del medesimo Regolamento al fine di evitare che le due figure si sovrappongano inopportunamente.

L'articolo 30 rubricato “**Rappresentanza delle associazioni della pesca nelle commissioni di riserva delle aree marine protette**” modifica l'articolo 2, comma 339, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, che disciplina la rappresentanza delle associazioni della pesca nelle commissioni di riserva delle aree marine protette, sostituendo l'Istituto centrale per la ricerca scientifica e tecnologica applicata al mare (ICRAM), oggi soppresso, con l'Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale (ISPRA).

Si prevede altresì che nella composizione delle commissioni di riserva faccia parte un esperto designato dal Ministero dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste, da un esperto designato dal Ministero dell'università e della ricerca e da un esperto designato dalle Associazioni nazionali delle cooperative e delle imprese della pesca professionale maggiormente rappresentative e riconosciute dal Ministero dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste. A tali fini, si rileva che l'individuazione delle associazioni maggiormente rappresentative avverrà con le modalità fissate dal decreto del direttore generale della pesca del Ministero dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste del 3 luglio 2025, n. 300843.

L'articolo 31 reca la clausola di invarianza finanziaria.

RELAZIONE TECNICA

Il presente disegno di legge è finalizzato a introdurre disposizioni in materia di coordinamento delle politiche del mare, definizione della zona contigua, turismo subacqueo, navigazione da diporto, navigazione marittima e cantieristica, ambientale, culturale e di pesca nonché introduce misure riguardanti le isole minori.

Il disegno di legge si compone di sei Capi:

Capo I disciplina il “Coordinamento delle politiche del mare”;

Capo II disciplina la “Zona Contigua e linee di base”;

Capo III reca “Disposizioni per la valorizzazione dell’attività subacquea a scopo ricreativo e per la tutela della sicurezza e del patrimonio ambientale e culturale”;

Capo IV disciplina la “Navigazione da diporto”;

Capo V disciplina la “Navigazione marittima e cantieristica”;

Capo VI disciplina le “Misure in materia scolastica, sanitaria, culturale, di ricerca e di pesca”;

CAPO I

COORDINAMENTO DELLE POLITICHE DEL MARE

L’articolo 1 rubricato “**Comitato interministeriale per le politiche del mare**” reca modifiche alle attribuzioni del Comitato interministeriale per le politiche del mare (CIPOM) istituito con il decreto-legge 11 novembre 2022, n. 173, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 dicembre 2022, n. 204.

Il **comma 1** prevede di apportare alcune modifiche all’articolo 12 del decreto-legge 11 novembre 2022, n. 204 convertito con modificazioni, dalla legge 16 dicembre 2022, n. 204.

In particolare, con la lettera a) si precisa la riconducibilità all’ambito oggettivo del Piano del mare anche della valorizzazione della navigazione commerciale e del diporto nautico quali specificazioni delle materie della valorizzazione delle vie del mare e dello sviluppo del sistema portuale.

Si individua, altresì, con la lettera b), capoverso 3-bis, nel CIPOM la sede istituzionale per promuovere il concerto dei Ministri componenti il Comitato, nei casi in cui tale concerto è previsto per l’adozione di atti amministrativi di attuazione del Piano del mare, al fine di assicurare il coordinamento degli indirizzi strategici delle politiche del mare. Viene previsto che il concerto può essere espresso dai Ministri nell’ambito di una riunione del CIPOM, a tal fine espressamente convocata su richiesta del Ministro precedente entro 15 giorni dal ricevimento della richiesta.



La lettera b), capoverso 3-ter prevede la trasmissione al CIPOM degli schemi di regolamento di cui all'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, predisposti in attuazione del Piano del mare di cui al comma 3, ai fini del monitoraggio di cui al comma 9. Il CIPOM, entro trenta giorni dal ricevimento della richiesta, può esprimere un parere non vincolante sulla coerenza tra la disciplina recata nello schema di regolamento sottoposto a parere e gli indirizzi strategici contenuti nel Piano del mare.

La norma mira inoltre, alla lettera c), ad integrare la composizione del Comitato in cui attualmente siedono le Autorità delegate per le politiche europee, le politiche di coesione e il coordinamento del PNRR nonché i Ministri degli affari esteri e della cooperazione internazionale, della difesa, dell'economia e delle finanze, delle imprese e del made in Italy, dell'agricoltura e della sovranità alimentare e delle foreste, dell'ambiente e della sicurezza energetica, delle infrastrutture e dei trasporti, della cultura e del turismo.

In questo quadro, assume rilevanza la presenza del Ministro dell'Università e della ricerca nel CIPOM per valorizzare l'apporto che le istituzioni della formazione superiore e gli enti pubblici di ricerca possono fornire in termini di formazione, ricerca, trasferimento tecnologico, consulenza tecnico scientifica, condivisione di dati e infrastrutture di ricerca assicurando, tra l'altro, per il tramite del Ministro dell'università e della ricerca, una coerenza sinergica con la Politica nazionale della ricerca definita nella Commissione ricerca del CIPESS coordinata dal Ministro dell'Università e della ricerca.

Dall'attuazione del presente articolo non derivano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, tenuto conto che:

- la disposizione di cui alla lettera a) reca una specificazione di un precezzo già evincibile dall'attuale dato positivo e riferito all'estensione della portata oggettiva del Piano del mare: in particolare, sul piano ordinamentale, la valorizzazione della navigazione commerciale e il diporto nautico vengono ricondotte alle materie della valorizzazione delle vie del mare e dello sviluppo del sistema portuale;
- le disposizioni di cui alla lettera b) assumono natura ordinamentale, da un lato, permettendo che il concerto ministeriale sia acquisito nell'ambito del CIPOM, dall'altro, prevedendo la possibilità per il CIPOM di esprimere un parere non vincolante sugli schemi di regolamento sottoposti alla sua valutazione; ciò, fermo rimanendo la previsione dell'articolo 12 del decreto-legge n. 173 del 2022, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 204 del 2022, secondo cui *“Ai componenti e ai partecipanti alle riunioni del Comitato non spettano compensi, gettoni di presenza, rimborsi di spese o altri emolumenti comunque denominati”*. Si osserva, inoltre, che, ai



sensi dell'articolo 12 del decreto-legge n. 173 del 2022 il CIPOM è già titolare del “*compito di assicurare, ferme restando le competenze delle singole amministrazioni, il coordinamento e la definizione degli indirizzi strategici delle politiche del mare*”, con la conseguenza che le disposizioni in esame, prevedendo un ruolo di promozione dei concerti di competenza dei Ministri componenti e consentendo l'espressione di pareri non vincolanti (in entrambi i casi) in relazione ad atti attuativi del Piano del mare approvato dallo stesso CIPOM, individuano attività istituzionali sussumibili sotto la generale missione istituzionale del coordinamento interistituzionale già assegnata al medesimo Comitato;

- la disposizione di cui alla lettera c) mira ad integrare la composizione del CIPOM, anche in tale caso ferma rimanendo la previsione dell'articolo 12 del decreto-legge n. 173 del 2022, che esclude, in capo ai componenti del Comitato, il diritto alla percezione di compensi, gettoni di presenza, rimborsi di spese o altri emolumenti comunque denominati.

CAPO II

ZONA CONTIGUA E LINEE DI BASE

L'articolo 2 rubricato “**Istituzione della zona contigua**” disciplina l'istituzione della zona contigua.

Il **comma 1** dispone l'autorizzazione all'istituzione della zona contigua al di fuori della fascia del mare territoriale italiano, che si estende per 12 miglia nautiche oltre il limite delle acque territoriali, in attuazione degli articoli 33 e 303 della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, ratificata e resa esecutiva dall'Italia ai sensi della legge 2 dicembre 1994, n. 689 nonché dell'articolo 8 della Convenzione UNESCO sulla tutela del patrimonio culturale subacqueo, ratificata e resa esecutiva dall'Italia ai sensi della legge 23 ottobre 2009, n. 157.

Il **comma 2** demanda l'istituzione della zona contigua ad un decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, su proposta del Presidente del Consiglio dei ministri o del Ministro delegato per le politiche del mare e del Ministro degli Affari esteri e della Cooperazione internazionale, di concerto con i Ministri dell'Economia e delle Finanze, della Difesa, dell'Interno, della Salute e delle Infrastrutture e dei Trasporti, da notificare agli Stati il cui territorio è adiacente al territorio dell'Italia o lo fronteggia.



La disposizione assume natura ordinamentale, limitandosi ad autorizzare l'esercizio di una potestà già attribuita agli Stati costieri dal diritto internazionale vigente (articoli 33 e 303 della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare cit.) e, per l'effetto, a regolare l'iter procedurale da osservare ai fini della relativa decisione: attesa la natura ordinamentale della disposizione in relazione a potestà già attribuite, dall'attuazione dell'articolo non discendono nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

L'articolo 3 rubricato “**Estensione della zona contigua**” stabilisce l'estensione della zona contigua.

Il **comma 1** prevede che la zona contigua si estende per un limite massimo di 24 miglia marine dalla linea di base della costa.

Il **comma 2** prevede che, quando l'estensione della zona contigua crea fenomeni di sovrapposizione con lo spazio marittimo di un altro Stato, la linea esterna della zona contigua è definita mediante accordi con gli Stati interessati. Tali accordi sono soggetti alle procedure di autorizzazione alla ratifica ai sensi dell'articolo 80 della Costituzione. Fino alla data di entrata in vigore di tali accordi, i limiti esterni della zona contigua sono stabiliti in modo da non compromettere od ostacolare l'accordo finale.

La disposizione assume natura ordinamentale, limitandosi a regolare l'estensione della zona contigua, ai sensi di quanto già previsto dal diritto internazionale vigente (articoli 33 e 303 della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare cit.): attesa la natura ordinamentale della disposizione in relazione ad un ambito di giurisdizione già delineato da norme operanti nell'ordinamento interno, dall'attuazione dell'articolo non discendono nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

L'articolo 4 rubricato “**Esercizio dei diritti nella zona contigua**” disciplina l'esercizio dei diritti nella zona contigua.

Il **comma 1** prevede che nella zona contigua l'Italia può esercitare i diritti attribuiti dalle norme internazionali vigenti inclusi quelli relativi al controllo necessario al fine di:

- prevenire le violazioni delle proprie leggi e regolamenti doganali, fiscali, sanitari e di patrimonio culturale e di immigrazione nel territorio, nelle acque interne o nel mare territoriale italiani;
- punire le violazioni delle leggi e regolamenti di cui al precedente alinea, commesse nel proprio territorio, nelle acque interne o nel mare territoriale;
- assicurare la tutela del patrimonio culturale subacqueo con le modalità e nei limiti previsti dal diritto internazionale vigente.



Il **comma 2** stabilisce che i **controlli** di cui al comma 1 sono svolti nei limiti previsti dalle vigenti disposizioni di settore e nel rispetto del vigente assetto istituzionale e di competenze stabilito per i settori ivi indicati.

La disposizione assume natura ordinamentale, limitandosi ad autorizzare l'esercizio di diritti degli Stati costieri già attribuiti dal diritto internazionale vigente (articoli 33 e 303 della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare cit.): attesa la natura ordinamentale della disposizione in relazione a potestà già attribuite, dall'attuazione dell'articolo non discendono nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

L'**articolo 5** rubricato “**Diritti degli altri Stati all'interno della zona contigua**” prevede al comma 1 che l'istituzione della zona contigua non comprometta l'esercizio delle libertà di navigazione, di sorvolo, di posa in opera di condotte e di cavi sottomarini, secondo quanto previsto dal diritto internazionale generale e pattizio e dagli altri diritti previsti dall'ordinamento giuridico internazionale.

La disposizione assume natura ordinamentale, limitandosi a fare salvi diritti e libertà degli altri Stati già attribuiti dal diritto internazionale vigente (articoli 33 e 303 della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare cit.): attesa la natura ordinamentale della disposizione in relazione ad una delimitazione dell'ambito di potestà già attribuite, dall'attuazione dell'articolo non discendono nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Alla luce delle osservazioni svolte, si osserva che le disposizioni contenute nel Capo II, articoli da 2 a 5, non determinano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, potendo trovare attuazione attraverso le risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente.

La «zona contigua» è, infatti, parte delle acque internazionali (definite dalla Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare come «alto mare»), dove le Amministrazioni dello Stato già svolgono, con il proprio naviglio e nell'ambito delle rispettive competenze attribuite dall'ordinamento domestico, le attività connesse all'esercizio delle prerogative riconosciute dal diritto internazionale e, nei limiti posti da quest'ultimo, da quello interno.

Si fa riferimento, a mero titolo esemplificativo:

- all'esercizio nell'«alto mare» del diritto di visita nei confronti delle navi straniere (ai sensi dell'articolo 110 della più volte richiamata Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare) da parte delle «navi da guerra» e delle «navi in servizio di Stato» al ricorrere dei presupposti previsti dalla medesima disposizione pattizia;



- all'articolo 12, commi 9-bis e 9-quater, del d.lgs. n. 286 del 1998, che autorizza - proprio in uno dei settori richiamati nell'art. 33 della «Montego Bay», ossia quello dell'immigrazione - le navi della Marina militare e le «navi in servizio di polizia» «nei limiti consentiti dalla legge, dal diritto internazionale o da accordi bilaterali o multilaterali» - a fermare e sottoporre a ispezione «al di fuori delle acque territoriali» le navi di cui si ha fondato motivo di ritenere che siano adibite o coinvolte nel trasporto illecito di migranti, nonché a sequestrarle e condurle in un porto dello Stato.

Il discendente decreto del Ministro dell'interno 14 luglio 2003 - attuativo del menzionato art. 12 del d.lgs. n. 286 del 1998 - nel disciplinare le attività di vigilanza, prevenzione e contrasto dell'immigrazione clandestina via mare, delinea un articolato dispositivo di controllo nello specifico settore che ha una rilevante proiezione nelle acque internazionali, ivi compresa la zona contigua.

- all'articolo 99 del d.P.R. n. 309 del 1990, che attribuisce alla «nave italiana da guerra o in servizio di polizia» il potere, anche in «alto mare», di fermare, sottoporre a visita ed a perquisizione del carico, catturare e condurre in un porto dello Stato o nel porto estero più vicino, in cui risiede una autorità consolare, navi nazionali o, «nei limiti previsti dalle norme dell'ordinamento internazionale», navi straniere sospettate di essere adibite al trasporto di sostanze stupefacenti o psicotrope.

In tale quadro, la legge non comporta alcuna necessità di incremento - da parte delle Amministrazioni competenti nei settori indicati all'articolo 33 del «Montego Bay» - delle rispettive dotazioni di personale, mezzi e materiali per assicurare la vigilanza nella zona contigua e, pertanto, da essa non derivano oneri aggiuntivi a carico della finanza pubblica.

Si tratta, in altri termini, di un intervento che incide esclusivamente sulle prerogative esercitabili nella porzione di mare relativa alla «zona contigua» nell'ambito delle attività che già sono ordinariamente svolte in «alto mare», a normativa vigente, dalle varie Amministrazioni dello Stato in relazione ai propri compiti istituzionali.

L'articolo 6 rubricato “**Linee di base**” definisce il tracciamento delle linee di base.

Il comma 1 prevede che le linee di base diritte, e le linee di base di chiusura delle baie naturali e storiche, rilevanti per la misurazione dell'estensione del mare territoriale italiano, sono tracciate secondo l'elenco delle coordinate geografiche dei punti contenute nell'Allegato 1 alla presente legge, in attuazione delle disposizioni previste dagli articoli 7, 9 e 10 della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare e considerato il sistema di riferimento europeo globale terrestre (ETRS89) adottato con il decreto del presidente del Consiglio dei ministri del 10 novembre 2011.



Nel caso in cui le linee di base diritte non vengano tracciate, le linee di base si intendono normali, come rappresentate sulla cartografia ufficiale dello Stato in vigore.

Il **comma 2** dispone l'abrogazione del decreto del Presidente della Repubblica 26 aprile 1977, n. 816 recante “*Norme regolamentari relative all'applicazione della legge 8 dicembre 1961, n. 1658, con la quale è stata autorizzata l'adesione alla Convenzione sul mare territoriale e la zona contigua, adottata a Ginevra il 29 aprile 1958, ed è stata data esecuzione alla medesima*”. a decorrere dall'entrata in vigore della presente legge.

Il **comma 3** prevede l'affissione a cura delle autorità marittime, in tutti i porti ed approdi della Repubblica, delle carte nautiche indicanti le linee di base del mare territoriale italiano, unitamente alla lista delle coordinate geografiche dei punti per i quali passano le dette linee.

Dall'attuazione del presente articolo non derivano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, tenuto conto che:

- **la disposizione di cui al comma 1 assume natura ordinamentale, regolando le modalità di definizione delle linee di base;**
- **il comma 2 produce un effetto meramente abrogativo;**
- **il comma 3 riproduce una disposizione già vigente (articolo 3 dell'abrogando DPR n. 616/1977), ragion per cui la stessa trova applicazione attraverso le risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente.**

CAPO III

DISPOSIZIONI PER LA VALORIZZAZIONE DELL'ATTIVITÀ SUBACQUEA A SCOPO RICREATIVO E PER LA TUTELA DELLA SICUREZZA E DEL PATRIMONIO AMBIENTALE E CULTURALE

L'**articolo 7** rubricato “**Ambito di applicazione e finalità**” disciplina l'ambito di applicazione e le finalità delle disposizioni in materia di turismo subacqueo.

Il **comma 1** prevede che il Capo III della presente legge stabilisce i requisiti e i principi fondamentali per l'esercizio dell'attività dei centri di immersione e di addestramento subacqueo, che forniscono servizi connessi all'attività subacquea a scopo ricreativo. Sono escluse dall'ambito di applicazione del capo le attività subacquee di tipo agonistico.

Il **comma 2** stabilisce che le Regioni provvedano a disciplinare le professioni del turismo subacqueo nel rispetto dei principi fondamentali previsti dal presente Capo.



Il **comma 3** prevede l'applicazione delle disposizioni del presente Capo alle Regioni a statuto speciale e alle Province autonome di Trento e di Bolzano compatibilmente con i rispettivi statuti e le relative norme di attuazione.

Il **comma 4** stabilisce che la Repubblica tutela e valorizza l'attività subacquea a scopo ricreativo, come attività che attraverso la scoperta dei fondali marini, lacustri e fluviali promuove la conoscenza del patrimonio culturale e naturale sommerso, assicurando la salvaguardia e la conservazione dei relativi ecosistemi.

Il **comma 5** stabilisce le finalità del Capo III del presente disegno di legge: le disposizioni mirano alla promozione dell'attività subacquea a scopo ricreativo, a favorire la destagionalizzazione della fruizione al fine di generare benefici economici e sociali, a garantire la conoscenza e la valorizzazione del patrimonio naturale, biologico, archeologico e culturale sommerso, ad assicurare la protezione e la conservazione degli ecosistemi marini, lacustri e fluviali, al fine di prevenire i danni ambientali derivanti dalle attività subacquee e ad incentivare l'adozione e lo sviluppo di tecnologie innovative.

Dall'attuazione del presente articolo non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, essendosi in presenza di disposizioni ordinamentali (quanto alla definizione dell'ambito di applicazione del Capo in esame, alla disciplina dell'iter procedimentale degli accordi suscettibili di essere conclusi in materia e alla precisazione del riparto di competenze tra i diversi livelli di governo, alla stregua della disciplina costituzionale dettata in materia) e, comunque, di disposizioni che, richiamando attività di promozione turistica, fanno riferimento all'attività istituzionale già di competenza del Ministero del turismo, tali, pertanto, da poter essere svolte attraverso le risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente.

L'**articolo 8** rubricato “**Definizioni**” reca al **comma 1** le definizioni di interesse ai fini del presente disegno di legge aventi ad oggetto: a) l'attività subacquea a scopo ricreativo, b) il brevetto subacqueo, c) l'istruttore subacqueo, d) la guida subacquea, e) l'organizzazione didattica per le attività subacquee nel settore turistico e ricreativo, f) centro di immersione e di addestramento subacqueo, g) zona di interesse turistico subacqueo.

Le disposizioni, limitandosi a chiarire il significato precettivo dei termini impiegati nell'ambito del disegno di legge, assumono natura dichiarativa, ragion per cui dalla loro attuazione non discendono nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.



L'articolo 9 rubricato “**Immersione subacquea**” disciplina lo svolgimento delle attività di immersione subacquea.

Il comma 1 prevede che lo svolgimento delle attività di immersione subacquea avvenga nel rispetto delle normative vigenti in materia di protezione ambientale, tutela del patrimonio culturale e delle norme dell'UNI, del CEI o di altri Enti di normazione appartenenti agli Stati membri dell'Unione europea. È prevista inoltre la facoltà per il Ministero della Cultura, di dettare prescrizioni necessarie alla tutela del patrimonio culturale sommerso, in relazione alla fruizione turistica dello stesso oppure di interdire la fruizione turistica di aree archeologiche sommerse ove questa non sia compatibile con le esigenze della tutela. È vietato l'utilizzo di attrezzi e tecniche di immersione che possano arrecare danno agli habitat naturali e alle specie protette.

Il comma 2 prevede che le immersioni subacquee effettuate con apparecchi di respirazione ausiliaria da privati o dai soggetti abilitati previsti dagli articoli successivi, svolte con o senza supporto dell'unità di appoggio, sono soggette alle disposizioni del presente Capo, alla vigente normativa di settore e alle disposizioni che prevedono le norme di sicurezza (ivi comprese quelle relative a mezzi di salvataggio e dotazioni di sicurezza e segnalazioni) previste per le unità da diporto impiegate come unità di appoggio per immersioni subacquee a scopo ricreativo o sportivo. Si stabilisce che le immersioni subacquee regolate dal comma devono essere svolte con un numero minimo di due persone.

Il comma 3 prevede che i soggetti che svolgono attività legate all'immersione subacquea, come individuati dall'articolo 8, comma 1 lettere c), d), e) e f) - quali istruttore subacqueo, guida subacquea, organizzazione didattica per le attività subacquee nel settore turistico e ricreativo, centro di immersione e addestramento subacqueo e le organizzazioni senza scopo di lucro previste dall'articolo 12 - sono tenuti, durante le attività subacquee, a garantire la sicurezza degli utenti, fornendo assistenza e supervisione, e informando sui temi della fragilità e conservazione dell'ecosistema marino.

Il comma 4 stabilisce che le unità da diporto, da traffico o da pesca in transito devono tenere la distanza minima, non inferiore a 100 metri dai segnali di posizionamento del subacqueo.

Dall'attuazione del presente articolo non derivano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, tenuto conto che le disposizioni, regolando attività con finalità turistico-ricreativa, sono suscettibili di incidere su operatori privati; parimenti, le disposizioni regolanti potestà pubbliche del Ministero della cultura, in quanto riguardanti una materia (patrimonio culturale sommerso) già attribuita al Dicastero, sono suscettibili di essere applicate attraverso le risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente.



L'articolo 10 rubricato “**Esercizio dell'attività di istruttore subacqueo e di guida subacquea**” disciplina le modalità e i requisiti per l'esercizio dell'attività di istruttore e guida subacquea.

Il **comma 1** stabilisce che l'attività di istruttore subacqueo e guida subacquea può essere esercitata in tutto il territorio nazionale, presso i centri di immersione subacquea e di addestramento subacqueo, le organizzazioni senza scopo di lucro oppure in modo autonomo.

Il **comma 2** stabilisce i requisiti che devono possedere gli istruttori subacquei e le guide subacquee per l'esercizio dell'attività, quali: maggiore età, cittadinanza italiana o di altro stato dell'Unione europea, oppure un valido titolo di soggiorno per cittadini di Stati non appartenenti all'Unione europea, godimento dei diritti civili e politici, possesso del brevetto di istruttore subacqueo o di guida subacquea rilasciato da un'organizzazione didattica subacquea, copertura assicurativa, individuale mediante polizza di assicurazione per la responsabilità civile ai fini della copertura dei rischi derivanti a terzi a seguito dello svolgimento dell'attività, copertura assicurativa per i rischi derivanti a dipendenti o collaboratori, inclusi coloro che svolgano attività di istruttore subacqueo o di guida subacquea, a seguito di incidenti connessi alle attività svolte, certificato medico, in corso di validità, rilasciato ai sensi del decreto del Ministro della salute del 24 aprile 2013 e successive modifiche ed integrazioni. A quest'ultimo riguardo, si precisa che gli oneri per il rilascio del certificato medico sono posti a carico del richiedente.

Il **comma 3** prevede che, in conformità alla disciplina unionale, i cittadini dell'Unione europea, di uno Stato appartenente allo Spazio economico europeo o della Svizzera abilitati allo svolgimento delle professioni di cui al presente articolo in conformità alla normativa di un altro Stato membro dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo o della Svizzera hanno titolo a svolgere la loro attività in Italia:

- a) su base temporanea e occasionale, in regime di libera prestazione di servizi, ai sensi dell'articolo 8 e seguenti del decreto legislativo 9 novembre 2007, n. 206;
- b) in maniera stabile, a seguito del riconoscimento della qualifica professionale conseguita in un altro Stato membro dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo o in Svizzera in applicazione del Titolo III del citato decreto legislativo n. 206 del 2007.

Il **comma 4** prevede gli obblighi cui sono tenuti gli istruttori subacquei e le guide subacquee, in particolare di provvedere alla regolare manutenzione delle attrezzature e degli equipaggiamenti di proprietà secondo la normativa vigente, e alla tenuta di un registro in cui vengono riportati i dati dei collaudi e della manutenzione degli stessi. Per definire i dettagli tecnici e le modalità inerenti al sistema di certificazione delle attività di collaudo e di manutenzione e all'esercizio delle funzioni di controllo delle attrezzature e degli equipaggiamenti, si prevede l'adozione di un provvedimento dell'autorità politica delegata per le politiche del mare, di concerto con il Ministro del Turismo.



Il **comma 5** prevede che l’istruttore subacqueo possa svolgere anche l’attività di guida subacquea. **Dall’attuazione del presente articolo non derivano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, emergendo disposizioni - riguardanti le modalità e i requisiti per esercitare l’attività di istruttore subacqueo e di guida subacquea e gli obblighi da adempiere in relazione alla manutenzione delle attrezzature e degli equipaggiamenti di proprietà – suscettibili di incidere su soggetti privati.**

L’articolo 11 rubricato “**Esercizio dell’attività di centro di immersione e di addestramento subacqueo**” individua le modalità e i requisiti per l’esercizio dell’attività da parte dei centri di immersione e addestramento subacqueo.

Il **comma 1** stabilisce i requisiti che devono possedere i centri di immersione e di addestramento subacqueo per l’esercizio dell’attività.

Il comma 2 prevede che i centri di immersione e di addestramento subacqueo esercitano la propria attività avvalendosi di istruttori e di guide subacquee in possesso dei requisiti previsti dall’articolo 10 per l’esercizio dell’attività.

I **commi 3 e 4** prevedono che il responsabile del centro di immersione e di addestramento subacqueo, o un suo incaricato, prima dell’inizio dell’immersione, provveda a verificare e annotare in un apposito registro i dati riferiti ai soggetti che effettuano l’immersione.

Il **comma 5** prevede che le informazioni contenute nei registri delle immersioni previste dai commi 3 e 4, vengano conservati per un periodo di almeno sei mesi e messe a disposizione delle autorità competenti nel caso di accertamenti amministrativi o penali.

Il **comma 6** stabilisce il numero massimo di partecipanti simultanei all’immersione subacquea, che è di sei subacquei per ogni istruttore o guida subacquea.

Il **comma 7** prevede che i partecipanti alle immersioni svolte alla presenza di un istruttore o guida subacquea, devono attenersi alle procedure di sicurezza pianificate dalla guida subacquea, che opera nel rispetto dei limiti previsti dai brevetti posseduti dai partecipanti all’immersione e in osservanza della vigente normativa di settore.

Il **comma 8** stabilisce che il subacqueo per poter svolgere un’immersione subacquea deve essere in possesso del brevetto subacqueo e del libretto delle immersioni nel quale devono essere annotate anche in formato digitale talune informazioni, elencate dalla disposizione.

Il **comma 9** stabilisce che ai natanti e alle unità di appoggio alle immersioni subacquee, anche con riguardo alle dimensioni dell’unità e alla relativa dotazione dei dispositivi di sicurezza, nonché al personale di bordo si applicano le disposizioni di cui al decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171 (recante il codice della nautica da diporto) e ai relativi decreti attuativi. Inoltre, il personale



incaricato della guida dell'unità utilizzata come unità di appoggio per il trasferimento al luogo dell'immersione che si svolge avvalendosi di un istruttore o di una guida subacquea, deve essere presente a bordo dell'unità per tutta la durata dell'immersione.

Il **comma 10** stabilisce che il centro di immersione e di addestramento subacqueo deve esporre i recapiti da contattare in caso di emergenza in modo visibile a tutti.

Il **comma 11** prevede che i centri di immersione e di addestramento subacqueo sono obbligati alla regolare manutenzione delle attrezzature ed equipaggiamenti di proprietà secondo la normativa vigente e alla tenuta di un registro per l'annotazione dei dati riguardanti il collaudo e la manutenzione degli stessi.

Dall'attuazione del presente articolo non derivano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, emergendo disposizioni – riguardanti i requisiti necessari per l'esercizio dell'attività da parte dei centri di immersione e di addestramento subacqueo e gli obblighi da rispettare prima dello svolgimento dell'immersione da parte del responsabile del centro di immersione e di addestramento subacqueo – suscettibili di incidere su soggetti privati.

È stata introdotta, all'esito dell'esame in sede di Conferenza Unificata, la possibilità di iscrizione presso la camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura, anche mediante comunicazione unica d'impresa. La disposizione non è suscettibile di determinare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

L'articolo 12 rubricato “**Organizzazioni senza scopo di lucro**” disciplina l'attività svolta dalle organizzazioni senza scopo di lucro per l'esercizio delle attività subacquee e iperbariche.

Il **comma 1** stabilisce i requisiti che devono possedere le organizzazioni senza scopo di lucro per l'esercizio dell'attività di centro di immersione e di addestramento subacqueo.

Il **comma 2** assoggetta le organizzazioni senza scopo di lucro agli obblighi previsti dall'articolo 11. **Dall'attuazione del presente articolo non derivano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, emergendo disposizioni – riguardanti i requisiti che devono possedere le organizzazioni senza scopo di lucro per l'esercizio delle attività subacquee e iperbariche – suscettibili di incidere su soggetti privati.**

L'articolo 13 rubricato “**Zone di interesse turistico subacqueo**” stabilisce modalità e criteri per l'individuazione delle zone di interesse turistico subacqueo.

Il **comma 1** stabilisce che le zone di interesse turistico subacqueo sono individuate, in conformità alla pianificazione degli spazi marittimi vigente e in coerenza con la pianificazione paesaggistica e territoriale regionale, mediante decreto del Ministro del Turismo, di concerto con l'autorità delegata



per le politiche del mare, ove nominata, il Ministro della Cultura, il Ministro della Difesa, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e il Ministro dell'Ambiente e della Sicurezza energetica, previa intesa della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano.

Il **comma 2** prevede che il Ministero del Turismo promuova lo sviluppo di itinerari subacquei da parte dei centri di immersione e addestramento subacqueo nelle zone di interesse turistico subacqueo al fine di valorizzare la conoscenza delle aree marine, lacustri e fluviali caratterizzate da particolari peculiarità naturali, biologiche, archeologiche e culturali.

Il **comma 3** prevede che i centri di immersione e addestramento subacqueo possano offrire supporto agli uffici del Ministero della Cultura per il tracciamento, il monitoraggio e la verifica della consistenza dei siti di interesse turistico subacqueo, al fine di garantire nel tempo la tutela e la valorizzazione delle zone di interesse turistico subacqueo.

Il **comma 4** prevede che il Ministro del Turismo, sentita l'autorità delegata per le politiche del mare, promuova attività di cooperazione internazionale nel campo l'attività subacquea a scopo ricreativo, favorendo la condivisione delle esperienze e le conoscenze raggiunte nella materia tra Paesi che ospitano aree marine, lacustri e fluviali di interesse turistico. Si prevede, inoltre, la possibilità di stipulare accordi di gemellaggio con altri Paesi, al fine di incentivare scambi culturali, scientifici e formativi all'interno di zone di interesse turistico subacqueo. Tali accordi sono stipulati dal Ministro del Turismo, sentiti l'autorità delegata per le politiche del mare, il Ministro dell'Ambiente e della Sicurezza energetica, il Ministro della Cultura e il Ministro degli Affari esteri e della Cooperazione internazionale.

Dall'attuazione del presente articolo non derivano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, tenuto conto che le disposizioni, da un lato, assumono natura ordinamentale, prevedendo l'iter procedurale da osservare per l'istituzione di una zona di interesse turistico subacqueo, dall'altro, regolano potestà pubbliche del Ministero del turismo, riguardando una materia (turismo subacqueo) già attribuita al Dicastero. A tale ultimo riguardo emerge che l'attuazione di tali misure potrà avvenire attraverso l'operato degli uffici del Ministero del turismo, anche mediante apposite campagne promozionali pubblicate sul sito istituzionale, con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, nonché avvalendosi delle attività di promozione effettuate da ENIT S.p.A., società *in house* del Ministero. Più in particolare, il Ministero del turismo, nell'ambito della promozione turistica dell'attività subacquea a scopo ricreativo, promuove la diffusione della mappatura nazionale dei siti archeologici subacquei, aree ricche di tesori naturali e storici di immenso valore, i) sia sul Turism digital Hub (TDH),



piattaforma web dedicata, a valere su risorse PNRR, che consente il collegamento dell'intero ecosistema turistico al fine di valorizzare, integrare e favorire l'offerta turistica, ii) sia sul sito ufficiale del Turismo (Italia.it). Saranno di facile consultazione i servizi offerti dai siti archeologici subacquei nonché i servizi turistici generali (strutture ricettive quali alberghi, pensioni, case vacanza, villaggi turistici e campeggi, ristoranti, percorsi dedicati al mare, noleggio barche ed altro) delle zone adiacenti le aree archeologiche marine. Il Ministero del turismo incentiva tale azione nell'ambito del contratto di servizio, stipulato con ENIT, con risorse allocate nel capitolo 5111.

Le disposizioni che dettano prescrizioni per lo svolgimento di attività ricreativa nelle zone in esame regolano, invece, attività con finalità turistico-ricreativa, essendo pertanto suscettibili di incidere su operatori privati.

È stata introdotta, all'esito dell'esame in sede di Conferenza Unificata, la previsione della necessità che l'individuazione delle zone di interesse turistico subacqueo avvenga in coerenza con la pianificazione paesaggistica e territoriale regionale.

L'articolo 14 rubricato “**Sanzioni**” prevede le sanzioni in caso di violazione delle disposizioni in materia di esercizio di attività subacquea a scopo ricreativo.

Il **comma 1** prevede l'applicazione della sanzione amministrativa pecuniaria del pagamento di una somma da euro 5.000 a euro 12.000 nel caso dell'esercizio dell'attività di istruttore subacqueo o di guida subacquea in violazione delle disposizioni di cui all'articolo 10.

Il **comma 2** prevede l'applicazione della sanzione amministrativa pecuniaria da euro 5.000 a euro 12.000 nel caso dell'esercizio dell'attività di centro di immersione e di addestramento subacqueo e delle organizzazioni senza scopo di lucro, in mancanza dei requisiti per l'esercizio dell'attività, come previsti dagli articoli 11 e 12.

Il **comma 3** prevede l'applicazione della sanzione amministrativa pecuniaria da euro 1.000 a euro 3.000 nel caso in cui il responsabile del centro di immersione e di addestramento subacqueo, o un suo incaricato, non abbia adempiuto, prima dell'inizio dell'immersione, all'obbligo di verificare e annotare nell'apposito registro di immersione i dati richiesti dall'articolo 11, commi 3 e 4.

Il **comma 4** prevede la sospensione dell'attività fino a sei mesi, in caso di reiterazione delle infrazioni previste dai commi 2 e 3 ferma restando l'applicazione della sanzione pecuniaria.

Il **comma 5** prevede l'applicazione della sanzione amministrativa pecuniaria da euro 500 a euro 1.500 nel caso di violazione della disposizione che prevede la presenza a bordo, per tutta la durata dell'immersione, del personale incaricato della guida dell'imbarcazione impiegata come unità di appoggio per il trasferimento al luogo dell'immersione come previsto dall'articolo 11, comma 8.



Il **comma 6** prevede che la violazione delle disposizioni del presente articolo sia accertata dai funzionari pubblici addetti al controllo del rispetto della normativa vigente in materia di salute e di sicurezza nei luoghi di lavoro, **come individuati dall'articolo 13, comma 1, del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81 (a mente del quale “La vigilanza sull'applicazione della legislazione in materia di salute e sicurezza nei luoghi di lavoro è svolta dalla azienda sanitaria locale competente per territorio, dall'Ispettorato nazionale del lavoro e, per quanto di specifica competenza, dal Corpo nazionale dei vigili del fuoco (...)”)** e dagli ufficiali e agenti di polizia giudiziaria e di pubblica sicurezza.

Il **comma 7** regola la competenza ad irrogare le sanzioni per le violazioni di cui agli articoli 10 e 11, posta in capo alla Regione nel cui territorio le medesime sono state accertate, nell'ambito delle proprie articolazioni o in altro ente da essa delegato, che provvede ai sensi degli articoli 17 e seguenti della legge 24 novembre 1981, n. 689. L'organo regionale competente all'irrogazione delle sanzioni è individuato ai sensi della rispettiva legge regionale, vertendosi in tema di organizzazione regionale devoluta alla competenza legislativa della stessa Regione. I proventi derivanti dal pagamento delle sanzioni amministrative irrogate sono devoluti alla Regione di cui al precedente periodo.

Il **comma 8** prevede che nella determinazione dell'ammontare delle sanzioni di cui al presente articolo si applicano i criteri previsti dall'articolo 11 della legge 24 novembre 1981, n. 689.

Il **comma 9** stabilisce che le sanzioni previste dal presente articolo non si applicano ove il fatto costituisca reato o sia punibile con una più grave sanzione amministrativa prevista dalla normativa statale o regionale.

Le disposizioni, nel disciplinare le funzioni di accertamento delle nuove fattispecie di illecito, mantengono il riparto di competenze attualmente vigente tra le amministrazioni interessate, con ciò rinviando implicitamente in via prioritaria alle attribuzioni della Capitaneria di Porto. Restano ferme, ad ogni modo, le ulteriori competenze devolute dalla legge agli organi che esercitano funzioni di polizia giudiziaria e di pubblica sicurezza, nonché agli organi preposti all'accertamento di violazioni in materia di tutela e sicurezza nei luoghi di lavoro e di infrazioni alle regole della navigazione marittima. Ne deriva che le attività di accertamento e di applicazione delle sanzioni possono essere svolte dalle Amministrazioni competenti nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. In specie, in ordine al potere di irrogazione delle sanzioni in capo alle Regioni, si rileva che si fa questione di infrazioni afferenti ad ambiti di materia (turismo) già devoluti alla competenza regionale, come confermato, con riguardo al potere regolatorio, dall'articolo 7, comma 2.

Si evidenzia che le disposizioni contenute nell'articolo non presentano profili di onerosità per la finanza pubblica, per converso essendo suscettibili di generare effetti positivi, sebbene allo



stato non quantificabili, in ragione delle maggiori entrate dovute in favore delle Regioni per effetto dell'applicazione delle sanzioni. A tal proposito, si escludono oneri a carico del bilancio dello Stato, trattandosi di ipotesi sanzionatorie innovative, non previste in precedenza nell'ordinamento statale; non risultano, pertanto, conflitti attributivi rispetto a sanzioni preesistenti, i cui introiti fossero già di spettanza dell'erario. Non emerge, in sintesi, alcuna distrazione di somme destinate all'Amministrazione centrale per essere assegnate alle Amministrazioni interessate.

CAPO IV **NAVIGAZIONE DA DIPORTO**

L'articolo 15, rubricato “**Modifiche al codice della nautica da diporto, di cui al decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171**”, al comma 1, apporta modifiche a molteplici disposizioni del Codice della nautica da diporto, allo scopo di sviluppare la cantieristica da diporto, implementare i processi di digitalizzazione, semplificare le procedure amministrative, garantire la sicurezza e tutelare la concorrenza nel settore del diporto.

La lettera a) modifica l'articolo 2 rubricato “**Unità da diporto utilizzata a fini commerciali**”, come di seguito indicato:

- viene inserito il comma 2-ter, volto a consentire, in caso di imbarcazioni o navi da diporto concesse a imprese di locazione e noleggio, l'uso commerciale delle stesse, previa annotazione nell'archivio telematico (ATCN) da effettuare solo dall'impresa di locazione e noleggio, con l'indicazione dei periodi dell'anno in cui viene svolto;

- al comma 3, relativo all'utilizzo commerciale delle unità da diporto provenienti da Paesi terzi, si precisa che lo stesso resta subordinato al rispetto della normativa, anche europea, in materia doganale e fiscale, e che la dichiarazione presentata dall'esercente allo sportello telematico (STED) sia resa nelle forme della dichiarazione sostitutiva di atto di notorietà ai sensi dell'articolo 47 del d.P.R. n. 445 del 2000 e contenga, altresì, l'indicazione delle dotazioni di sicurezza in possesso e, in relazione alla polizza assicurativa in favore delle persone imbarcate e di responsabilità civile verso terzi, sia specificata la data di scadenza;

- il comma 4 viene sostituito prevedendo la possibilità di utilizzo delle unità da diporto adibite ad uno specifico uso commerciale, previa la prescritta annotazione, anche per altri usi commerciali di cui al medesimo articolo 2, comma 1. Si prevede, inoltre, che le unità da diporto



concesse mediante contratti di noleggio e locazione non possano essere utilizzate per attività non commerciali.

Le disposizioni, regolando l'utilizzo di unità da diporto adibite ad uso commerciali, assumono natura ordinamentale e sono suscettibili di applicazione nei rapporti tra soggetti privati, con la conseguenza che dalla loro attuazione non discendono nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

La lettera b), intervenendo sull'articolo 17, rubricato “Disposizioni per la pubblicità degli atti relativi alle unità da diporto”, sostituisce il comma 2, prevedendo che la ricevuta dell'avvenuta presentazione dei documenti per la pubblicità, rilasciata Sportello telematico del diportista (STED), sostituisce la licenza di navigazione fino all'aggiornamento della medesima.

La disposizione prevede che la ricevuta dell'avvenuta presentazione dei documenti per la pubblicità, ove corredata dalla dichiarazione di costruzione e importazione (DCI) di cui al decreto del Presidente della Repubblica del 14 dicembre 2018, n. 152, attestante i dati tecnici dell'unità, sostituisce a tutti gli effetti la licenza di navigazione fino all'aggiornamento della medesima e per un periodo, comunque non superiore a novanta giorni.

La disposizione è di natura ordinamentale e non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

La lettera c) introduce l'articolo 26-ter, rubricato “Prevenzione dei danni ambientali”, che mira a contrastare il fenomeno della fuga verso bandiere estere delle imbarcazioni da diporto, in particolare verso le bandiere che non prevedano certificazioni afferenti all'idoneità alla navigabilità dello scafo. La norma si applica alle unità da diporto fino a 24 metri di bandiera estera che navigano o stazionano nelle acque interne, nel mare territoriale e nella zona di protezione ecologica italiani, di proprietà di cittadini italiani o persone giuridiche aventi, rispettivamente, residenza o sede legale in Italia.

Dette unità, qualora non abbiano certificazioni sull'idoneità dello scafo, sono sottoposte a visita presso un organismo tecnico notificato ai sensi del decreto legislativo 11 gennaio 2016, n. 5, che ne rilascia attestazione, onde verificare se lo stato dell'unità presenta potenziali rischi per l'integrità dell'ambiente marino e la sicurezza della navigazione.

La disposizione non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

La lettera d) interviene sull'articolo 24 rubricato “Rinnovo della licenza di navigazione”, sostituendo il comma 2, al fine di semplificare il regime amministrativo attualmente previsto. Nello specifico, viene stabilito che la procedura di rinnovo deve concludersi entro 30 giorni (anziché 60 giorni) e che, nelle more, la licenza è sostituita dalla ricevuta dell'avvenuta presentazione dei documenti necessari per il rinnovo rilasciata dallo Sportello telematico del diportista (STED),



corredata della dichiarazione di costruzione e importazione (DCI) di cui al decreto del Presidente della Repubblica del 14 dicembre 2018, n. 152, attestante i dati tecnici dell'unità. Viene comunque mantenuta la possibilità di ottenere, nelle more del rinnovo, il rilascio del ruolo e del ruolino di equipaggio e della licenza per l'apparato ricetrasmettente di bordo.

Le disposizioni, regolando il rinnovo della licenza di navigazione sono suscettibili di applicazione nei confronti di soggetti privati, con la conseguenza che dalla loro attuazione non discendono nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Trattandosi di semplificazione procedimentale, la disposizione investe una competenza già attribuita all'Amministrazione (potestà autorizzativa della navigazione), ragion per cui è possibile provvedere al suo esercizio attraverso le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

La lettera e) modifica l'articolo 31 rubricato “**Navigazione temporanea**”, come di seguito indicato:

- viene inserito il comma 4-ter, il quale prevede che l'autorizzazione alla navigazione temporanea abilita anche alla navigazione in acque internazionali e in acque interne e territoriali straniere per i periodi necessari allo svolgimento delle attività di verifica degli scafi o motori e di trasferimento delle imbarcazioni o navi da diporto da un luogo all'altro anche per la partecipazione a saloni nautici internazionali. A tal fine, è richiesto il possesso della dichiarazione di costruzione e importazione (DCI) ed il pagamento di euro 23,70 per diritti e compensi in favore del bilancio dello Stato. Si tratta di nuove entrate non previste dalla legislazione vigente. Le risorse che deriveranno dalle nuove entrate saranno utilizzate per lo sviluppo del sistema di gestione dell'Archivio centrale telematico delle unità da diporto e per eventuali compensi straordinari al personale che opera nell'Ufficio di Conservatoria presso la Direzione generale per il mare, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne soprattutto nel periodo di più intenso lavoro (marzo-settembre). Pertanto, si ribadisce che tali somme saranno riassegnate al MiT e destinate al funzionamento dell'ufficio di conservatoria centrale delle unità da diporto; si prevede, inoltre, che l'importo delle somme da versare per diritti e compensi è aggiornato con cadenza almeno biennale con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sulla base dei costi effettivi delle attività amministrative regolate dallo stesso comma;

- al comma 5 viene estesa la possibilità di comando dell'unità di diporto che fruisce di tale autorizzazione anche al titolare di un contratto di collaborazione con il soggetto intestatario dell'autorizzazione medesima.

Le disposizioni, intervenendo sul regime della navigazione temporanea, assumono natura ordinamentale e sono suscettibili di applicazione nei confronti di soggetti privati, con la conseguenza che dalla loro attuazione non discendono nuovi o maggiori oneri a carico della



finanza pubblica. Trattandosi di potestà autorizzative (navigazione temporanea) già attribuita all'Amministrazione (Sportello telematico del diportista), la disposizione è attuabile attraverso le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

La lettera f) inserisce l'articolo 39-ter rubricato “**Conversione di patenti nautiche o di abilitazioni equipollenti estere**”, disciplinando la procedura destinata ai conducenti italiani in possesso di patente rilasciata da uno Stato estero, che ottengono una residenza anagrafica in Italia. Si prevede, a seguito di apposita domanda, corredata dal titolo conseguito all'estero e dal giudizio di idoneità psichica e fisica della asl territoriale, l'accertamento dei requisiti anche morali dell'interessato da parte dell'autorità marittima competente per territorio. Viene, altresì, stabilito che la patente nautica italiana riporti le medesime limitazioni e prescrizioni presenti sul titolo estero, nonché quelle presenti nel citato giudizio di idoneità, se più severe; inoltre, al richiedente viene comunque consentita la restituzione del titolo estero.

Le disposizioni, intervenendo sul regime della patente nautica, assumono natura ordinamentale e sono suscettibili di applicazione nei confronti di soggetti privati, con la conseguenza che dalla loro attuazione non discendono nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Trattandosi di potestà autorizzative (di rilascio della patente nautica) già attribuita all'Amministrazione (autorità marittima competente per circoscrizione territoriale), la disposizione è attuabile attraverso le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Si evidenzia, al riguardo, che la conversione di una patente nautica o di abilitazioni equipollenti estere possedute da un cittadino italiano, iscritto nell'Anagrafe degli italiani residenti all'estero (A.I.R.E.) e che ha conseguito un titolo di abilitazione alla navigazione da diporto o un documento riconosciuto equipollente nello Stato estero di precedente residenza comporta gli stessi obblighi, da un punto di vista del pagamento di diritti e proventi allo Stato, in analogia al rilascio della patente nautica.

Ulteriormente, si evidenzia in via preliminare che i casi di cittadini italiani già iscritti A.I.R.E., che hanno conseguito una patente nautica nello Stato estero di residenza e che, al rimpatrio, dovrebbero conseguire la patente nautica italiana, portati all'attenzione della competente Direzione generale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, non superano la decina all'anno. Ad ogni buon fine, si evidenzia che i diritti e compensi dovuti per dette patenti seguiranno la medesima sorte di quelli connessi alle patenti rilasciate per la prima volta, ossia non per conversione di titolo straniero.

La lettera g), da un lato, inserisce all'articolo 40, comma 2, un ulteriore periodo, in forza del quale in caso sanzioni amministrative, la responsabilità del proprietario, o del locatore se l'unità è in



leasing, è limitata alla comunicazione dei dati del locatario o del conducente all'autorità competente, dall'altro, inserisce un comma 2-bis il quale prevede che in caso di locazione finanziaria, la responsabilità del proprietario è limitata alla comunicazione all'autorità competente dei dati del locatario o del conducente

Le disposizioni, intervenendo sul regime sanzionatorio e della responsabilità del proprietario in caso di locazione finanziaria, assumono natura ordinamentale, con la conseguenza che dalla loro attuazione non discendono nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

La lettera h) interviene sull'articolo 42 rubricato “Locazione e forma del contratto” e prevede che con l'unità da diporto locata il conduttore assume la temporanea detenzione della stessa e con essa i rischi derivanti dalla sua condotta.

La disposizione, intervenendo sul regime della responsabilità del conduttore, assume natura ordinamentale, con la conseguenza che dalla sua attuazione non discendono nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

La lettera i) introduce l'articolo 42-bis rubricato “Locazione con prescrizione di comandante”, prevedendo la possibilità che il contratto di locazione di unità da diporto prescriva il possesso di un titolo professionale per il personale preposto al comando dell'imbarcazione da diporto.

La disposizione, intervenendo sul contenuto del contratto di locazione, assume natura ordinamentale, con la conseguenza che dalla sua attuazione non discendono nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

La lettera l) interviene sull'articolo 47 rubricato “Noleggio di unità da diporto” specificando che il noleggio di unità da diporto è il contratto con cui il noleggiante, in corrispettivo del nolo pattuito, si obbliga a mettere a disposizione dell'altra parte, noleggiatore oppure più noleggiatori a cabina, rispettivamente, l'unità da diporto o parte di essa per un determinato periodo di tempo o per un itinerario concordato da trascorrere a scopo ricreativo in zone marine o acque interne di sua scelta, da fermo o in navigazione, alle condizioni stabilite dal contratto. L'unità noleggiata rimane nella disponibilità del noleggiante, alle cui dipendenze resta anche l'equipaggio.

La disposizione, intervenendo sul contenuto del contratto di noleggio di unità da diporto, assume natura ordinamentale, con la conseguenza che dalla sua attuazione non discendono nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

La lettera m) inserisce all'articolo 48 rubricato “Obblighi del noleggiante”, i commi 1-bis e 1-ter. Con il primo si prevede che, in caso di itinerario concordato, il prezzo del noleggio si intende di norma comprensivo di tutti i costi e oneri occorrenti per la navigazione; il secondo risponde all'esigenza di garantire maggiore sicurezza nella navigazione, obbligando il noleggiante a



consegnare l'unità da diporto battente bandiera di un altro Stato completa di tutte le dotazioni di sicurezza minime prescritte dalla normativa italiana.

La disposizione, intervenendo sulle obbligazioni discendenti dalla conclusione del contratto di noleggio di unità da diporto, assume natura ordinamentale, con la conseguenza che dalla sua attuazione non descendono nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

La **lettera n)** all'articolo 49, rubricato “Obblighi del noleggiatore”, sostituisce il comma 1, prevedendo che nel noleggio di unità da diporto a tempo determinato, salvo che sia stato diversamente pattuito, il noleggiatore non provvede al combustibile, all'acqua ed ai lubrificanti necessari per il funzionamento dell'apparato motore e degli impianti ausiliari di bordo, per la durata del contratto;

La disposizione, regolando le obbligazioni discendenti dalla conclusione del contratto di noleggio di unità da diporto, assume natura ordinamentale, con la conseguenza che dalla sua attuazione non descendono nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

La **lettera o)** inserisce all'articolo 49-bis rubricato “Noleggio occasionale”, il comma 1-bis, il quale prescrive di segnalare all'utenza, con contrassegno ben visibile su ciascuna murata e di dimensioni specificate dalla norma, che l'unità è adibita a “noleggio occasionale”; la disposizione, inoltre, prevede l'applicazione della sanzione di cui all'articolo 55, comma 1, del decreto legislativo n. 171 del 2005 in assenza di contrassegno.

La disposizione, regolando le obbligazioni discendenti dalla conclusione del contratto di noleggio occasionale di unità da diporto, assume natura ordinamentale, con la conseguenza che dalla sua attuazione non descendono nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

La **lettera p)** sostituisce all'articolo 49-septies rubricato “Scuole nautiche” la lettera d) del comma 14, prevedendo apposito requisito per lo svolgimento di attività di istruzione pratica al comando di unità da diporto presso le scuole nautiche, riferito al possesso del certificato di idoneità sportiva non agonistica rilasciato dal medico di medicina generale;

La disposizione, regolando i requisiti di idoneità per lo svolgimento di attività di istruzione pratica al comando di unità da diporto, assume natura ordinamentale e opera nei confronti di soggetti privati, peraltro sostituendo una disposizione che già prevedeva il rilascio di apposito certificato di idoneità psichica e fisica, con la conseguenza che dalla sua attuazione non descendono nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

La **lettera q)** interviene sull'articolo 49-octies rubricato “Centri di istruzione per la nautica” specificando che le associazioni e gli enti nautici di livello nazionale, possono svolgere attività di formazione e preparazione dei candidati al fine del conseguimento della patente nautica, soltanto a



favore di coloro che al momento dell’iscrizione al corso di preparazione, sono associati da almeno un anno; la disposizione prevede, inoltre, che l’assenza dello scopo di lucro -da accertare a cura delle direzioni generali territoriali del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e delle Capitanerie di porto, al fine di interessare la Guardia di Finanza ai sensi dell’articolo 36, quarto comma, del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 600 – può essere dimostrata anche dalla promozione commerciale al di fuori del perimetro associativo dell’attività formazione e di preparazione dei candidati agli esami per il conseguimento delle patenti nautiche.

La disposizione, regolando l’attività dei centri di istruzione per la nautica, assume natura ordinamentale e opera nei confronti di soggetti privati, con la conseguenza che dalla sua attuazione non discendono nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

La lettera r), integrando il comma 10 dell’articolo 49-novies, rubricato “**Disciplina del transito delle unità da diporto**”, prevede, qualche ulteriore contenuto dell’ordinanza del capo del circondario marittimo competente, la individuazione dell’accosto per lo sbarco e l’imbarco dei passeggeri di natanti e imbarcazioni da diporto adibiti a noleggio.

La disposizione, regolando il contenuto di un’ordinanza amministrativa già prevista dalla disciplina vigente, assume natura ordinamentale e opera nei confronti di soggetti privati, con la conseguenza che dalla sua attuazione non discendono nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

La lettera s) integra il comma 1, lettera e), dell’articolo 53-quinquies rubricato “**Sospensione della licenza di navigazione e ritiro della dichiarazione di potenza**”, con la previsione della sospensione della licenza di navigazione in caso di violazioni che comportano danno o pericolo di danno all’ambiente o di esercizio abusivo delle attività commerciali con unità da diporto.

La disposizione, regolando le conseguenze discendenti dall’integrazione di condotte illecite, assume natura ordinamentale e opera nei confronti di soggetti privati, con la conseguenza che dalla sua attuazione non discendono nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

La lettera t) sostituisce il comma 2 dell’articolo 55 rubricato “**Esercizio abusivo delle attività commerciali con unità da diporto**”, prevedendo l’applicazione della sanzione pecuniaria da 2.775 euro a 11.017 euro a chi utilizza a fini commerciali le unità da diporto in assenza della dichiarazione di cui all’articolo 2, comma 3.

La disposizione, regolando le conseguenze discendenti dall’integrazione di condotte illecite, assume natura ordinamentale e opera nei confronti di soggetti privati, con la conseguenza che dalla sua attuazione non discendono nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

La lettera u) interviene sul comma 1, dell’articolo 58 rubricato “**Durata dei procedimenti**”, modificando la durata dei procedimenti amministrativi relativi alle unità da diporto, che devono



concludersi entro trenta giorni dalla data di presentazione della documentazione prescritta, in luogo del precedente termine di sessanta giorni.

La disposizione, intervenendo sulla durata di procedimenti amministrativi già previsti dalla vigente disciplina, assume natura ordinamentale, con la conseguenza che alla sua attuazione si provvede senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, attraverso le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

L'articolo 16 rubricato “**Archivio telematico centrale delle unità da diporto**” interviene sul Regolamento recante norme per l’attuazione del sistema telematico centrale della nautica da diporto di cui al D.P.R. 14 dicembre 2018 n. 152 e, in particolare, sull’articolo 3, comma 1, inserendo dopo la lettera v) la lettera v-bis, in tale modo aggiungendo un ulteriore dato per la trascrizione o annotazione delle unità da diporto nell’Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN). In particolare, si chiede di indicare l’eventuale destinazione esclusiva all’attività agonistica, ai sensi dell’articolo 30 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171.

La disposizione, regolando il contenuto delle informazioni da indicare per la trascrizione o l’annotazione delle unità da diporto nell’archivio telematico centrale delle unità da diporto già esistente, assume natura ordinamentale, con la conseguenza che dalla sua attuazione non discendono nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

L'articolo 17 rubricato “**Passaggi di proprietà di beni mobili registrati**” integra l’articolo 7, comma 1, del decreto-legge 4 luglio 2006, n. 223, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 agosto 2006, n. 248, recante “*Misure urgenti in materia di passaggi di proprietà di beni mobili registrati*”, ampliando la platea dei soggetti cui può essere chiesta l’autenticazione degli atti e delle dichiarazioni aventi ad oggetto l’alienazione di beni mobili registrati e rimorchi o la costituzione di diritti di garanzia sui medesimi: si prevede che tale autenticazione possa essere chiesta, limitatamente alle unità da diporto, anche ai raccomandatari marittimi titolari degli STED di cui decreto del Presidente della Repubblica 14 dicembre 2018, n. 152.

La disposizione, ampliando la platea dei soggetti cui può richiesta l’autenticazione degli atti e delle dichiarazioni aventi ad oggetto l’alienazione di beni mobili registrati e rimorchi o la costituzione di diritti di garanzia sui medesimi, assume natura ordinamentale e opera nei confronti di soggetti privati, con la conseguenza che dalla sua attuazione non discendono nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.



CAPO V**NAVIGAZIONE MARITTIMA E CANTIERISTICA**

L'**articolo 18**, rubricato “**Modifiche al Codice della navigazione di cui al regio decreto 30 marzo 1942, n. 327**”, al **comma 1** apporta numerose modifiche al Regio Decreto n. 327 del 1942.

La **lettera a)** introduce un nuovo articolo, dedicato alla disciplina dell’attività di Consulente Chimico di porto, finalizzata alla sicurezza della navigazione, delle operazioni portuali e del porto nonché alla tutela dell’incolumità pubblica.

La disposizione, intervenendo sui requisiti per lo svolgimento dell’attività professionale, assume natura ordinamentale ed è suscettibile di applicazione nei confronti di soggetti privati, con la conseguenza che dalla sua attuazione non discendono nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Con particolare riguardo al comma 2, si prevede che i consulenti chimici di porto siano iscritti in appositi registri tenuti dalle Capitanerie di porto che esercitano la vigilanza sullo svolgimento dell’attività. In merito, occorre evidenziare che, sia per l’iscrizione nei registri che per l’attività di vigilanza, l’attività è già prevista dall’articolo 68 del R. D. 30 marzo 1942, n. 327 (Codice della navigazione), che prevede che tutti coloro che esercitano un’attività nell’interno dei porti ed in genere nell’ambito del demanio marittimo sono soggetti, nell’esplicazione di tale attività, alla vigilanza del comandante del porto e all’iscrizione in appositi registri. Peralterro, la figura del chimico del porto è già esistente e le predette attività sono da tempo svolte dalle autorità marittime in virtù di pertinenti circolari ministeriali afferenti alla sicurezza della navigazione. Pertanto, la disposizione è attuata dall’Amministrazione attraverso le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

La **lettera b)** interviene sull’articolo 119 rubricato “**Requisiti per l’iscrizione nelle matricole e nei registri**”, estendendo la possibilità di iscrizione nelle matricole della gente di mare ai cittadini italiani o di Stati membri dell’Unione europea, di Stati membri dello Spazio economico europeo, della Svizzera oppure, se residenti in Italia, di altri Stati; con la sostituzione del secondo comma dell’articolo 119 si prevede che possono essere iscritti nelle matricole della gente di mare i diplomati degli istituti tecnici ad indirizzo trasporti e logistica che abbiano frequentato percorsi di studio inerenti servizi di coperta, di macchina e servizi tecnici di bordo. Sono fatti salvi i diplomi già riconosciuti secondo le previgenti disposizioni rilasciati da Istituti tecnici nautici e Istituti professionali ad indirizzo marittimo.

La disposizione, intervenendo sui requisiti per l’iscrizione nelle matricole e nei registri, assume natura ordinamentale ed è suscettibile di applicazione nei confronti di soggetti privati, con la conseguenza che dalla sua attuazione non discendono nuovi o maggiori oneri a carico della



finanza pubblica. Trattandosi di registri esistenti e di potestà pubbliche (di iscrizione) già attribuite, la disposizione è attuabile dall'Amministrazione attraverso le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. Con particolare riferimento a quanto previsto dalla lettera b), numero 2, si precisa che la disposizione ha carattere ordinamentale, in quanto si limita ad aggiornare i titoli di studio utili per l'iscrizione nelle matricole della gente di mare che, in assenza di modifica, risulterebbero non adeguati. Dalla data di emanazione del Codice della navigazione, infatti, vi sono state numerose riforme agli ordinamenti che hanno modificato le denominazioni degli istituti e dei percorsi. La disposizione, pertanto, si limita ad aggiornare la previsione del Codice alle riforme *medio tempore* adottate.

La lettera c) interviene sull'articolo 120, comma 1 rubricato “**Cancellazione dalle matricole e dai registri**”, sostituendo la lettera b) e, per l'effetto, inserendo tra i motivi che comportano la cancellazione degli iscritti nelle matricole della gente di mare la perdita dei requisiti di cittadinanza o di residenza previsti per l'iscrizione nelle matricole della gente di mare;

La disposizione, intervenendo sui requisiti per la permanenza nelle matricole e nei registri, assume natura ordinamentale ed è suscettibile di applicazione nei confronti di soggetti privati, con la conseguenza che dalla sua attuazione non discendono nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Trattandosi di registri esistenti e di potestà pubbliche (di iscrizione) già attribuite, la disposizione è attuabile dall'Amministrazione attraverso le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

La lettera d) introduce l'articolo 122-bis rubricato “Modalità delle annotazioni”, il quale riproduce la disciplina dell'articolo 224 del regolamento al Codice della navigazione - elevata al rango primario per ragioni di completezza della disciplina codicistica -, apportando alcune modificazioni. In particolare, la disciplina attuale prevede che le annotazioni sui libretti di navigazione vengano eseguite dall'ufficiale o da altro funzionario dell'ufficio marittimo o consolare a ciò delegato, che le firma apponendovi il timbro d'ufficio e la menzione della propria qualifica. Attraverso la disposizione si stabilisce una diversa disciplina delle annotazioni, a seconda che esse riguardino i movimenti di imbarco e sbarco del comandante della nave (comma secondo) ovvero dei membri dell'equipaggio diversi dal comandante e del personale addetto ai servizi complementari di bordo (comma terzo). Alla fatispecie di cui al comma 2 è previsto che l'ufficiale o il funzionario competente provvede anche a comunicare l'annotazione, entro quindici giorni, all'ufficio marittimo di iscrizione del comandante, nelle forme previste dalla legge. Per l'ipotesi di cui al comma 3, invece, è stabilito che le annotazioni e le comunicazioni, nelle modalità e nei termini sopra illustrati, sono effettuate direttamente dal comandante della nave.



Soffermandosi sulle innovazioni apportate rispetto alla disciplina vigente (articolo 224 del regolamento del Codice della navigazione di cui al decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328), si osserva che le modifiche, semplificando il regime delle annotazioni sui libretti di navigazione, assumono natura ordinamentale e sono suscettibili di applicazione nei confronti di soggetti privati, con la conseguenza che dalla loro attuazione non discendono nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

La lettera e) introduce l'articolo 146-bis rubricato “Documenti per l'iscrizione”, il quale riproduce la disciplina dell'articolo 315 del regolamento al Codice della navigazione - elevata al rango primario per ragioni di completezza della disciplina codicistica - apportando alcune modificazioni.

Soffermandosi sulle innovazioni apportate rispetto alla disciplina vigente (articolo 315 del regolamento del Codice della navigazione di cui al decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328), si osserva che l'articolo 315, secondo comma, n. 5 del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione attualmente prevede che, per l'iscrizione nelle matricole o nei registri degli uffici dello Stato di navi costruite all'estero o provenienti da bandiera estera, l'autorità consolare deve trasmettere al ministro della marina mercantile, tra l'altro, una somma sufficiente a garantire il pagamento dei diritti erariali dovuti dalla nave. La disposizione in esame elimina tale somma a garanzia del pagamento dei diritti erariali dovuti dalla nave; inoltre, il proprietario di nave italiana non è più tenuto a presentare il certificato d'iscrizione nell'apposito elenco o il decreto ministeriale di equiparazione.

Con particolare riferimento alla cauzione, si evidenzia che già dal 18 gennaio 1974, con circolare n. 2500477 dell'allora Ministero della marina mercantile, confermata dalla circolare n. 250004 del 3 gennaio 1984, fu abolito, ai fini dell'iscrizione della nave, il deposito cauzionale di cui all'articolo 315, secondo comma, n. 5 del regolamento. Ciò in ragione del fatto che la disposizione si era svuotata del suo contenuto dopo le modifiche apportate al regime fiscale. Quanto sopra è confermato dalle capitanerie di porto che, coerentemente, non richiedono più alcuna cauzione nell'ipotesi in questione. Pertanto, nessun nuovo onere discende dalla soppressione delle disposizioni sopra richiamate, atteso, altresì, il lunghissimo arco temporale di disapplicazione delle stesse.

Pertanto, la disposizione, semplificando il regime dell'iscrizione di una nave o di un galleggiante nelle matricole o nei registri, assume natura ordinamentale ed è suscettibile di applicazione nei confronti di soggetti privati, con la conseguenza che dalla sua attuazione non discendono nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica

La lettera f) introduce l'articolo 152-bis rubricato "Iscrizione provvisoria", al fine di consentire anche in Italia l'iscrizione provvisoria delle navi straniere nei registri nazionali. Con tale nuova



fattispecie si intende superare l'utilizzo dell'attuale unico e complesso meccanismo previsto, ossia l'iscrizione definitiva nei registri nazionali per le navi provenienti da registri esteri, semplificando la procedura e accelerando i tempi ad essa correlati.

La disposizione, introducendo il regime di iscrizione provvisoria, assume natura ordinamentale ed è suscettibile di applicazione nei confronti di soggetti privati, con la conseguenza che dalla sua attuazione non discendono nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Trattandosi di semplificazione procedimentale (del regime di iscrizione definitiva), la disposizione investe una competenza già attribuita all'Amministrazione, ragion per cui è possibile provvedere al suo esercizio attraverso le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

La lettera g) modifica l'articolo 156 rubricato “**Dismissione della bandiera e sospensione temporanea dell'abilitazione alla navigazione**”, per quanto attiene alla procedura d'urgenza per la vendita di una nave italiana all'estero e della relativa fideiussione, richiesta per poter ottenere immediatamente la cancellazione della nave dai registri italiani

La disposizione, semplificando il regime di dismissione della bandiera e sospensione temporanea dell'abilitazione alla navigazione, assume natura ordinamentale ed è suscettibile di applicazione nei confronti di soggetti privati, con la conseguenza che dalla sua attuazione non discendono nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Trattandosi di semplificazione procedimentale, la disposizione investe una competenza già attribuita all'Amministrazione (di cancellazione della nave dai registri), ragion per cui è possibile provvedere al suo esercizio attraverso le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

La lettera h) inserisce all'articolo 169 rubricato “**Carte, libri e altri documenti**”, il comma 5, che dispone l'esenzione dall'obbligo del rigoroso rendiconto per le carte, i libri e gli altri documenti richiamati nel medesimo articolo.

La disposizione, semplificando il regime di rendicontazione, assume natura ordinamentale ed è suscettibile di applicazione nei confronti di soggetti privati, con la conseguenza che dalla sua attuazione non discendono nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Si tratta di previsione che interviene sulle modalità di rendicontazione, semplificandole, senza tuttavia escludere l'obbligo di rendiconto (comunque da adempiere, seppur in modo non rigoroso).

La lettera i) prevede, dopo il citato articolo 169, l'inserimento dei seguenti articoli:

- l'articolo 169-bis rubricato “**Formato digitale delle carte, dei libri e dei documenti di bordo**”, il quale consente la formazione e la conservazione, anche in formato digitale e su supporti informatici – in conformità al decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82 (Codice dell'amministrazione



digitale) - di una serie di carte, libri e altri documenti di bordo, in merito ai quali vige l'obbligo di tenuta in formato cartaceo.

La disposizione opera nei confronti di soggetti privati, regolando le modalità di formazione e conservazione di atti e documenti, in attuazione dei principi di cui al decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82 (Codice dell'amministrazione digitale). Si tratta, pertanto, di disposizione ordinamentale dalla cui attuazione non discendono nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

- l'articolo 169-ter rubricato “**Requisiti e specifiche**”, il quale stabilisce che, per quanto non disciplinato dal Codice dell'amministrazione digitale e dalle altre norme applicabili, i requisiti e le specifiche tecniche del formato digitale delle carte, dei libri e dei documenti di bordo, nonché di ogni altro aspetto ad esso relativo (quali la formazione, la trasmissione e la copia) sono determinati con uno o più specifici decreti del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale, anche per ciò che concerne il supporto software e hardware della loro gestione.

La disposizione opera nei confronti di soggetti privati, regolando le specifiche e i requisiti del formato digitale di atti e documenti. Si tratta, pertanto, di disposizione ordinamentale dalla cui attuazione non discendono nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

- l'articolo 169-quater rubricato “**Norme fiscali**”, il quale specifica che, in materia fiscale, alle carte, ai libri e ai documenti di bordo in formato digitale si provvede secondo le modalità previste dal decreto del Ministero dell'Economia e delle Finanze del 17 giugno 2014, recante “Modalità di assolvimento degli obblighi fiscali relativi ai documenti informatici ed alla loro riproduzione su diversi tipi di supporto - articolo 21, comma 5, del decreto legislativo n. 82/2005”.

La disposizione, estendendo una disciplina fiscale già introdotta nell'ordinamento per l'assolvimento degli obblighi fiscali relativi ai documenti informatici, opera nei confronti di soggetti privati e assume natura ordinamentale, ragion per cui dalla sua attuazione non discendono nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica

- l'articolo 169-quinquies rubricato “**Strumenti di pagamento**”, il quale stabilisce che il pagamento dell'imposta di bollo e degli eventuali tributi previsti avviene anche mediante gli strumenti di pagamento con modalità informatiche previsti dall'articolo 5 del Codice dell'amministrazione digitale.

La disposizione opera nei confronti di soggetti privati, regolando gli strumenti di pagamento con modalità informatiche, in attuazione dei principi di cui al decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82 (Codice dell'amministrazione digitale). Si tratta, pertanto, di disposizione ordinamentale dalla cui attuazione non discendono nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.



- la **lettera I)** inserisce all'articolo 174 rubricato “**Contenuto del giornale nautico**” il comma cinque, volto ad escludere l’obbligo della tenuta del giornale di carico per le navi adibite al trasporto esclusivo di passeggeri, tenuto conto della moderna gestione di tali navi (es. navi da crociera) e della consistenza dell’equipaggio ivi presente.

La disposizione, semplificando il regime di tenuta di alcuni documenti (giornale di carico), assume natura ordinamentale ed è suscettibile di applicazione nei confronti di soggetti privati, con la conseguenza che dalla sua attuazione non discendono nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Si osserva, peraltro, che sul suddetto giornale è prevista solo l’annotazione dell’imbarco e sbarco di merci e non di passeggeri, per cui non risulta esserci alcun impatto negativo sulla finanza pubblica e si conferma la neutralità finanziaria della disposizione, anche con riguardo all’attività di vigilanza e controllo svolta dall’autorità marittima in occasione delle visite iniziali, intermedie e periodiche già previste a legislazione vigente.

- la **lettera m)** integra il secondo comma dell’articolo 175 rubricato “**Giornale di macchina e giornale radiotelegrafico**”, il quale attualmente prevede che a bordo debba esserci il giornale radiotelegrafico (basato sul sistema di trasmissione Morse e su tasti radiotelegrafici oramai obsoleti), al fine di consentire l’utilizzo, ove previsto, del più moderno giornale “*Global maritime distress and safety system*” (GMDSS), precisando che esso debba essere compilato in lingua italiana o inglese.

La disposizione, aggiornando il regime di tenuta di alcuni documenti (prevedendo il *Global maritime distress and safety system* in luogo del giornale radiotelegrafico), assume natura ordinamentale ed è suscettibile di applicazione nei confronti di soggetti privati, con la conseguenza che dalla sua attuazione non discendono nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

La **lettera n)** introduce i commi dal secondo al quarto dell’articolo 177 rubricato “Norme per la tenuta dei libri di bordo”, i quali riproducono la disciplina gli articoli 363 e 365 del regolamento al Codice della navigazione - elevata al rango primario per ragioni di completezza della disciplina codicistica -, apportando alcune modificazioni.

In particolare, si inserisce una nuova disposizione volta, nel rispetto dei vincoli derivanti dagli obblighi internazionali, a consentire la compilazione dei libri di bordo (e di tutti gli altri documenti di bordo) in lingua italiana o inglese, salvo che per le annotazioni aventi il carattere di scrittura pubblica, per le quali resta obbligatorio l’uso della lingua italiana. L’esigenza di modifica scaturisce dalla segnalazione di numerose compagnie di navigazione, che hanno evidenziato come gli ufficiali



stranieri – sempre più presenti nella composizione degli equipaggi – incontrino difficoltà nello scrivere i giornali nautici in lingua italiana.

Inoltre, si modifica l'attuale disciplina sul ritiro e la custodia dei libri di bordo, secondo cui, quando i libri sono esauriti o resi inservibili, l'autorità del luogo, previo rilascio dei nuovi libri con le modalità di cui all'articolo 362 del regolamento, li ritira e li trasmette in custodia all'ufficio di iscrizione della nave. Al fine di ridurre le spese nella gestione di tali libri sia per lo Stato che per le compagnie di navigazione, si prevede, quindi:

- che l'armatore assume l'incarico di custodire i giornali nautici esauriti presso le proprie strutture per un periodo di cinque anni, dandone comunicazione all'ufficio di iscrizione della nave;
- che il comandante consegna i giornali nautici esauriti al proprio armatore, inviando un verbale di consegna all'ufficio di iscrizione della nave. Si precisa, altresì, che, trascorso il termine di cinque anni, i giornali nautici sono distrutti dall'armatore, il quale ne informa l'ufficio di iscrizione della nave.

Soffermandosì sulle innovazioni apportate rispetto alla disciplina vigente (articoli 363 e 365 del regolamento del Codice della navigazione di cui al decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328), si osserva che:

- la disposizione sull'utilizzo della lingua inglese nella compilazione dei libri di bordo assume natura ordinamentale ed è suscettibile di applicazione nei confronti di soggetti privati, con la conseguenza che dalla sua attuazione non discendono nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica;**
- le disposizioni sul ritiro e la custodia dei libri di bordo, semplificando il regime di ritiro e custodia dei libri di bordo, assumono natura ordinamentale e sono suscettibili di applicazione nei confronti di soggetti privati, con la conseguenza che dalla loro attuazione non discendono nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.**

La lettera o) introduce modifiche all'articolo 179 rubricato "Nota di informazioni all'autorità marittima", al fine di semplificare gli adempimenti amministrativi relativi alla partenza delle navi che fanno scalo presso i porti nazionali, in linea con quanto previsto dall'articolo 8, comma 10, del decreto-legge n. 179 del 2012 (convertito con modificazioni dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221), con il quale è stata recepita la direttiva 2010/65/UE.

La disposizione, semplificando il regime di partenza delle navi che fanno scalo presso i porti nazionali, assume natura ordinamentale ed è suscettibile di applicazione nei confronti di soggetti privati, con la conseguenza che dalla sua attuazione non discendono nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.



- la **lettera p)** integra il secondo comma dell'art. 569 rubricato “**Documenti per la pubblicità dell'ipoteca**” in relazione al contenuto della nota con la quale si chiede la trascrizione di un'ipoteca sulla nave.

Il comma, intervenendo sul regime di pubblicità dell'ipoteca, assume natura ordinamentale e opera nei confronti di soggetti privati, con la conseguenza che dalla sua attuazione non discendono nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

- la **lettera q)** introduce, infine, l'articolo 577-bis rubricato "**Consolidamento ipoteca**", concernente l'ipotesi di trasferimento di una nave tra un registro italiano ad uno straniero. In base al nuovo articolo 577-bis, in caso di cancellazione della nave per l'iscrizione in altro registro, per l'ipoteca cancellata dal registro di provenienza e iscritta nel nuovo registro a garanzia dei medesimi crediti, ai fini dei termini di cui all'articolo 166 del decreto legislativo 12 gennaio 2019, n. 14, si tiene conto della data di prima costituzione della garanzia.

Si osserva, al riguardo, che attualmente ai fini della cancellazione della nave dal registro è richiesto che si provveda a cancellare tutte le ipoteche iscritte sulla nave, procedura che si può rivelare lunga e complessa qualora, per esempio, la garanzia reale sia stata iscritta in relazione ad un debito che non viene estinto e che quindi richiede l'iscrizione di una nuova ipoteca nel registro di nuova iscrizione. Tanto la cancellazione dell'ipoteca esistente quanto l'iscrizione di garanzia reale nel “nuovo” registro sono soggette all'azione revocatoria degli eventuali creditori, da esercitare entro determinati termini cioè fino al momento del c.d. consolidamento dell'ipoteca (sei o dodici mesi). La disposizione introdotta prevede che quando viene iscritta nel nuovo registro un'ipoteca a garanzia dei crediti originariamente garantiti da altra ipoteca trascritta e successivamente cancellata dal registro di provenienza, il termine semestrale o annuale previsto dall'articolo 166 del decreto legislativo 12 gennaio 2019, n. 14 ai fini del consolidamento dell'ipoteca decorra dalla data di costituzione dell'ipoteca originaria e non di quella sopravvenuta, in tal modo sottraendo l'ipoteca all'azione revocatoria fallimentare nel caso di vendita di una nave con cambio di registro da italiano ad estero.

Il comma, intervenendo sul *dies a quo* del termine per il consolidamento dell'ipoteca a seguito di cambio di registro di una nave, assume natura ordinamentale e opera nei confronti di soggetti privati, con la conseguenza che dalla sua attuazione non discendono nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

L'articolo 19 rubricato “**Modifiche al regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione marittima di cui al decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328**”, interviene sul regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328



disponendo l'abrogazione degli articoli 224, 226, 236, 315, 363, 365 e 374, in conseguenza delle modifiche apportate, dall'articolo 20, al Codice della navigazione. Conseguentemente, i riferimenti agli articoli 224, 315, 363 e 365 del decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, contenuti in altre disposizioni, si intendono operati ai corrispondenti articoli del codice della navigazione di cui al regio decreto 30 marzo 1942, n. 327.

In particolare:

- l'articolo 224 del decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328 deve intendersi riferito all'articolo 122-bis del regio decreto 30 marzo 1942, n. 327;
- l'articolo 315 del decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328 deve intendersi riferito all'articolo 146-bis del regio decreto 30 marzo 1942, n. 327;
- gli articoli 363 e 365 del decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328 devono intendersi riferiti ai commi secondo, terzo e quarto all'articolo 177 del regio decreto 30 marzo 1942, n. 327.

La disposizione produce un mero effetto abrogativo e reca mere disposizioni di coordinamento normativo, ragion per cui dalla sua attuazione non discendono nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

L'articolo 20 rubricato **“Sorveglianza sugli apparati radioelettrici di bordo”** prevede la modifica degli articoli 107 e 176 del decreto legislativo n. 259/03 (codice delle comunicazioni elettroniche) e degli articoli 5, 8, 10, 11 e 12 del decreto legislativo 104/2011 che recano la disciplina dei collaudi, delle ispezioni ordinarie delle stazioni radioelettriche di bordo delle navi e degli obblighi di informazione.

In particolare:

- con la modifica dell'articolo 107 del decreto legislativo 259/2003, si prevede l'introduzione, con decreto del Ministero delle imprese e del made in Italy, del modello di dichiarazione necessario per gli operatori per formulare la richiesta di autorizzazione generale per l'espletamento delle attività di cui all'articolo 104 del d.lgs. n. 259 del 2003.
- si interviene sull'articolo 176, comma 3, del medesimo decreto legislativo 259/2003, prevedendo che le ispezioni ordinarie, che hanno ad oggetto le navi da carico che si trovano in acque straniere, vengano effettuate da organismi riconosciuti ai fini del rilascio del certificato statutario. Il comma 7, dello stesso articolo 176, viene integralmente sostituito, disponendo che il Ministro delle Imprese e del made in Italy, d'intesa con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, affidi i compiti d'ispezione e controllo agli organismi riconosciuti che ne facciano domanda.



- sono apportate modifiche al decreto legislativo 14 giugno 2011, n.104 recante “Attuazione della direttiva 2009/15/CE relativa alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime”.

In relazione alle modifiche apportate all'articolo 107, le disposizioni hanno carattere meramente ordinamentale, da cui non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Relativamente alla modifica del comma 3, dell'articolo 176 del decreto legislativo n. 259/03, l'articolo in commento novella l'attuale normativa in materia di ispezioni radio a bordo delle imbarcazioni prevedendo che le ispezioni ordinarie, a cadenza annuale, siano svolte da funzionari del Ministero delle Imprese e del Made in Italy solo nel caso in cui la nave si trovi in acque nazionali, mentre la procedura viene demandata ad organismi riconosciuti, nel caso in cui la nave si trovi all'estero.

Tale intervento prevede, pertanto, che gli organismi riconosciuti operino in sostituzione dei funzionari del Ministero delle Imprese e del Made in Italy ed i relativi costi legati alle ispezioni ed ai controlli effettuati dai suddetti organismi, andranno a gravare unicamente sull'armatore.

Da tale prestazione in conto terzi, dunque, deriva una riduzione di spesa a carico del Ministero delle Imprese e del Made in Italy, in quanto si riduce l'attività degli ispettori ministeriali.

La disposizione determina il venir meno di un diretto coinvolgimento dei funzionari ministeriali nel controllo delle navi da carico situate in acque straniere, e pertanto non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, non potendosi considerare come mancate entrate le risorse non più introitate in quanto erano direttamente corrisposte per lo svolgimento delle attività ispettive.

L'articolo 21, rubricato “Sostegno alla cantieristica regionale” prevede che le Regioni possono adottare, in coerenza e in sinergia con il codice incentivi di cui all'articolo 3 della legge 27 ottobre 2023, n. 160, misure di sostegno per la modernizzazione e lo sviluppo della cantieristica navale, in coerenza con la normativa europea sugli aiuti di Stato. Tali misure possono includere agevolazioni fiscali regionali, contributi per l'innovazione tecnologica e la formazione professionale specializzata.

La disposizione non determina nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, limitandosi a riconoscere la facoltà delle Regioni a sostenere il settore della cantieristica navale.



CAPO VI**MISURE IN MATERIA SCOLASTICA, SANITARIA, CULTURALE, DI RICERCA E DI PESCA**

L'articolo 22 rubricato **"Isole minori"** introduce misure promozionali in favore del personale scolastico e sanitario che presta servizio in uno dei Comuni delle isole minori di cui all'Allegato A della legge 28 dicembre 2001, n. 448.

Il **comma 1** prevede che, con decreto del Ministro dell'istruzione e del merito, di concerto con il Ministro per gli affari regionali e le autonomie e il Ministro per la protezione civile e le politiche del mare, sono introdotte misure di incentivazione mediante un punteggio aggiuntivo a favore dei docenti che abbiano prestato servizio nei plessi scolastici situati nelle piccole isole, per almeno centottanta giorni nel corso dell'anno scolastico, di cui almeno centoventi per le attività didattiche. È previsto, altresì, un ulteriore punteggio aggiuntivo per i medesimi docenti che abbiano prestato servizio nelle pluriclassi delle scuole primarie ubicate nei medesimi plessi scolastici. Inoltre, è prevista, in sede di contrattazione collettiva nazionale, la determinazione in favore dei docenti che abbiano prestato servizio di ruolo e non di ruolo nei plessi scolastici situati nelle piccole isole di un punteggio aggiuntivo ai fini delle procedure di mobilità.

La disposizione di cui al comma 1, riguardante la previsione di punteggi aggiuntivi, anche ai fini delle procedure di mobilità, a favore dei docenti che hanno prestato servizio nelle scuole ubicate nelle piccole isole, nei termini indicati nello stesso comma, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. Al riguardo il comma prevede una clausola d'invarianza finanziaria, per cui dall'attuazione della misura non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Inoltre, lo stesso comma stabilisce che le amministrazioni interessate provvedono agli adempimenti previsti dall'articolo 22 con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

La previsione, - introdotta all'esito dell'esame in sede di Conferenza Unificata – riconosce la facoltà delle Regioni di destinare risorse proprie al potenziamento dei servizi nelle isole minori del proprio territorio e non è, pertanto, suscettibile di determinare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Il comma 2 prevede la definizione di criteri valutativi che le aziende e gli enti del Servizio sanitario nazionale possono utilizzare, nell'ambito di bandi e avvisi per il reclutamento, per valorizzare l'attività prestata dagli esercenti le professioni sanitarie e dagli operatori sociosanitari presso



strutture sanitarie e sociosanitarie, pubbliche o private accreditate, ubicate nei Comuni di cui all'Allegato A della legge 28 dicembre 2001, n. 448. Precisa che tali criteri sono definiti con decreto del Ministro della Salute, di concerto con il Ministro per la pubblica amministrazione, per gli Affari regionali e le Autonomie e il Ministro per la Protezione civile e le Politiche del mare, previa intesa in sede di Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato e le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano.

Dall' attuazione del presente comma non derivano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica in ragione della natura ordinamentale della disposizione, riguardante l'introduzione di criteri valutativi che le aziende e gli enti del Servizio sanitario nazionale possono utilizzare nell'ambito di bandi e avvisi per il reclutamento del personale, al fine di valorizzare l'attività prestata presso strutture sanitarie e sociosanitarie, pubbliche o private accreditate, ubicate nei comuni di cui all'Allegato A della legge 28 dicembre 2001, n. 448.

L'articolo 23 rubricato “**Servizio di rifornimento idrico**” reca modifiche al Codice dell'ordinamento militare di cui al decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66.

L'articolo mira a colmare una lacuna normativa in materia di affidamento del servizio di rifornimento idrico delle isole minori della Regione Sicilia, pur mantenendone la competenza nell'ambito della Difesa. Tale servizio di rifornimento, sin dall'anno 2002, è assicurato con affidamenti ad idonee imprese a cura di Direzione generale di Commissariato e di servizi generali (previa lettera di mandato dello SMM), e verifiche e controlli sull'esecuzione del servizio da parte della Forza armata MM, in seguito alla declaratoria di incostituzionalità del D. Lgs. 244/1998 recante “*Trasferimento alle regioni a statuto speciale delle funzioni del Ministero della difesa in materia di rifornimento idrico delle isole minori, a norma dell'articolo 55, comma 5, della legge 27 dicembre 1997, n. 449*” ad opera della sentenza n. 377/2000 della Corte costituzionale, secondo cui è stata rilevata l'inidoneità del decreto legislativo delegato ad operare il trasferimento di funzioni, in luogo delle procedure statutarivamente previste.

Con la presente disposizione si intende:

- al comma 1, precisare che il servizio in questione viene esternalizzato;
- al comma 2, superare la previsione dell'esecuzione diretta della MM di cui all'art 4 della L. 861/1978, e allinearne le competenze, nell'ambito del rifornimento idrico, alle attuali capacità – drastica riduzione del numero di navi portacqua rispetto al passato – che permettono lo svolgimento di una funzione solo concorsuale, nel senso di assumere sia le vesti di Ente esecutore – ai sensi dell'art. 6 dell'allegato II.20 del Dlgs 36/2023 - dei contratti per l'approvvigionamento idrico sia i compiti in caso di emergenza di cui all'art. 6 della L. 19 maggio 1967, n. 378.



Dall' attuazione del presente articolo non derivano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, tenuto conto che le disposizioni non comportano oneri aggiuntivi a carico del bilancio ordinario della Difesa. A tale riguardo si precisa che il capitolo di spesa relativo al rifornimento idrico alle isole minori della Sicilia è il numero 1334/1.

L'articolo 24 rubricato “**Autorizzazione paesaggistica in ambito portuale**” prevede una specificazione in relazione al comma 4 dell’articolo 143 del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 tesa a ricoprendere per l’elaborazione al piano paesaggistico, tra le aree gravemente compromesse o degradate quelle interessate da una rilevante e significativa infrastrutturazione all’interno degli ambiti portuali individuati e delimitati dai piani regolatori portuali di cui all’articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, in relazione alle quali la realizzazione di ulteriori interventi di potenziamento infrastrutturale non richiede il rilascio dell’autorizzazione di cui all’articolo 146.

Dall’attuazione dell’articolo non derivano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, limitandosi la previsione a precisare il contenuto applicativo di una norma vigente, che già prevede la sottrazione al regime autorizzativo di cui all’articolo 146 del decreto legislativo n. 42 del 2004 delle aree gravemente compromesse o degradate.

L’articolo 25 rubricato “**Riutilizzo di piattaforme per la coltivazione di idrocarburi in mare e delle infrastrutture connesse**”, considerate l’importanza di promuovere lo sviluppo economico sostenibile delle attività economiche e la necessità di massimizzare l’utilizzo efficiente dello spazio e delle risorse in mare, con particolare riferimento alle energie rinnovabili, assicura un apporto del sistema della formazione superiore e della ricerca per favorire lo sviluppo, nonché la riconversione mediante riutilizzo, delle piattaforme multiuso offshore.

La disposizione introduce una modifica all’articolo 25, comma 6, del decreto legislativo 16 giugno 2017, n. 104, che disciplina la predisposizione delle linee guida nazionali per la dismissione mineraria delle piattaforme per la coltivazione di idrocarburi in mare e delle infrastrutture connesse richiedendo che nell’emanazione delle linee guida sia acquisito il parere del Ministro dell’università e della ricerca. Attualmente si provvede con decreto del Ministro delle imprese e del made in Italy, di concerto con il Ministro dell’ambiente e della sicurezza energetica e con il Ministro della cultura e del turismo e previo parere della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome. Le attuali linee guida, approvate con decreto del Ministero dello Sviluppo economico del 15 febbraio 2019, non prevedono un coinvolgimento del Ministero dell’Università e della ricerca nella procedura di definizione dell’elenco delle piattaforme in dismissione.



Il coinvolgimento del Ministro dell'università e della ricerca consentirà, quindi, di tenere conto dell'apporto del sistema dell'istruzione superiore e della ricerca nell'eventuale riutilizzo delle piattaforme contribuendo alla definizione di procedure di dismissione sicura e sostenibile di impianti non più in uso, come le piattaforme petrolifere offshore.

Dall'attuazione del presente articolo non derivano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica in ragione della natura ordinamentale della disposizione, riguardante il coinvolgimento del Ministero dell'università e della ricerca nella definizione delle linee guida di cui all'articolo 25, comma 6, del decreto legislativo 16 giugno 2017, n. 104.

L'articolo 26 rubricato “Attività di ricerca e supporto tecnico scientifico degli enti pubblici di ricerca”, al **comma 1**, attribuisce al Ministero dell'università e della ricerca una funzione di promozione di iniziative nazionali e internazionali di ricerca volte a garantire una gestione sostenibile delle risorse marine e delle aree costiere.

Con il comma 2 si introduce un ruolo attivo degli enti pubblici nazionali di ricerca vigilati dal MUR nonché gli enti di ricerca regionali e le università del territorio che abbiano competenze specifiche e che siano attivi nei settori di interesse dell'economia blu. Tali enti, in virtù della presente disposizione, sono autorizzati ad attivare, nell'esercizio della loro autonomia, su richiesta delle Amministrazioni pubbliche competenti, forme di collaborazione e di supporto per le finalità previsti dalla presente legge e possono essere chiamati, sulla base di apposite convenzioni con le amministrazioni competenti, nei limiti delle risorse finanziarie previste a legislazione vigente e, ove onerose, con oneri a carico delle amministrazioni pubbliche richiedenti, a fornire dati, informazioni, supporto tecnico-scientifico, anche mettendo a disposizione le proprie infrastrutture, e formativo per il raggiungimento degli obiettivi previsti dalla legge.

Dall'attuazione del comma 1 non derivano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica in ragione della natura ordinamentale della disposizione, riguardante attività promozionali che fanno riferimento all'attività istituzionale già di competenza del Ministero dell'università e della ricerca, tali, pertanto, da poter essere svolte attraverso le risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente.

Dalla disposizione al comma 2, primo periodo, non derivano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

L'articolo 27 rubricato “Regime previdenziale agevolato per favorire il reimbarco in caso di arresto definitivo dell'imbarcazione” prevede che alle imprese che decidono di imbarcare sulle unità da pesca da loro armate pescatori che hanno lavorato in mare a bordo di imbarcazioni oggetto



di arresto definitivo mediante demolizione, è riconosciuto nel limite massimo di 1,54 milioni di euro per ciascuno degli anni 2026 e 2027 per ognuno dei suddetti marittimi uno sgravio contributivo pari al 50% degli oneri previdenziali ed assistenziali dovuti per 24 mesi in virtù del pertinente regime assicurativo. Tale sgravio si innesta all'interno del regime previdenziale agevolato previsto per il settore della pesca. Il beneficio in esame è condizionato alla circostanza che lo sbarco dipende dall'arresto definitivo mediante demolizione dell'imbarcazione da pesca su cui il pescatore ha svolto il proprio lavoro per almeno novanta giorni, anche non consecutivi, nel corso dei ventiquattro mesi precedenti la data di accoglimento della domanda di sostegno, che il nuovo imbarco avvenga entro tre mesi dalla cancellazione dell'unità da pesca demolita dai pertinenti registri tenuti dall'Autorità marittima, che nel medesimo periodo l'imbarco non sostituisca personale sbarcato non volontariamente o al di fuori dei casi di risoluzione di diritto di cui all'articolo 343 del codice della navigazione. La disposizione tende a favorire il reimbarco in caso di arresto definitivo dell'imbarcazione, anche per effetto della riduzione della flotta peschereccia nazionale. In particolare, la disposizione intende creare le condizioni affinché chi dovesse perdere il lavoro a causa della demolizione del motopeschereccio su cui è stato imbarcato per effetto delle politiche di contenimento dello sforzo di pesca sostenute dall'Unione europea attraverso il FEAMPA [cfr. art. 20, Reg. (UE) 2021/1139], possa trovare più agevolmente un nuovo imbarco grazie allo sconto contributivo riconosciuto per i primi 24 mesi di nuovo “arruolamento”.

In base al Programma Operativo FEAMPA 2021-2027, l'Italia ha stimato di avviare a demolizione circa 259 imbarcazioni; su ciascuna imbarcazione il numero medio di membri di equipaggio è di 2,12 unità (Programma Raccolta Dati Alieutici – PNRDA – Masaf/Ue). Da questi numeri si stima quindi che circa 550 pescatori potrebbero perdere il lavoro a causa della riduzione dello sforzo di pesca previsto dalla Politica Comune della Pesca (PCP) nel periodo 2021-2027.

Considerando che un lavoratore imbarcato determina per l'impresa, in media, un costo annuo di oneri previdenziali e assistenziali pari a circa 10.000,00 euro, tenuto conto che in applicazione della Legge n.30/98 l'impresa beneficia già di sgravi contributivi per una percentuale del 44% pari a circa 4.400,00 euro e che il restante 56% pari a circa 5.600,00 è a suo carico, il costo degli sgravi, di cui al presente articolo, a carico del Fondo sociale ammonta a circa tre milioni di euro per il primo anno e a circa un milione e mezzo per il secondo anno dovendosi applicare lo sgravio esclusivamente alla parte di oneri previdenziali e assistenziali a carico dell'impresa, come meglio di seguito specificato:

1° anno: [550 lavoratori x 2.800,00 (50% del costo annuo oneri a carico dell'impresa) = euro 1.540.000,00]



2° anno [550 lavoratori x 2.800,00 (50% del costo annuo oneri a carico dell'impresa) = euro 1.540.000,00]

In particolare, al fine di valutare l'impatto della disposizione sul bilancio dello Stato si è tenuto conto del fatto che il programma operativo FEAMPA 2021-2027 prevede al momento un solo bando di demolizione le cui graduatorie di ammissione si stima siano pronte entro i primi mesi dell'anno 2025 con conseguente demolizione delle unità da pesca a fine 2025.

Pertanto, gli oneri in termini di minori entrate contributive per gli enti previdenziali ed assistenziali si prevede debbano essere coperti nel corso del 2026 e del 2027 per un importo pari al 50% del dovuto.

Agli oneri derivanti dalla presente disposizione pari a 1,54 milioni di euro per ciascuno degli anni 2026 e 2027 si provvede mediante riduzione, al fine di garantire la compensazione in termini di indebitamento netto e fabbisogno delle pubbliche amministrazioni, di 2,2 milioni di euro per ciascuno degli anni 2026 e 2027 del Fondo sociale per occupazione e formazione, di cui all'articolo 18, comma 1, lettera a), del decreto-legge 29 novembre 2008, n. 185, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 gennaio 2009, n. 2, che presenta le necessarie disponibilità.

L'articolo 28 rubricato “**Disposizioni in materia di ammortizzatori sociali per il settore della pesca**” ha l'obiettivo di rendere applicabile la CISOA al settore della pesca, tenendo conto della modifica normativa avvenuta con l'art. 1, comma 217, della legge 30 dicembre 2021, n. 234.

Tale disposizione di fatto, non è stata **pienamente** attuata a causa della difficoltà di conciliare le condizioni e i requisiti previsti per accedere alla CISOA da parte degli operai agricoli con le differenti caratteristiche dell'attività lavorativa nel settore della pesca.

Occorre, infatti, evidenziare che il regime della CISOA è, per il settore agricolo, attivo dal 1972; nel 2021, con l'art. 1, comma 217, della legge 30 dicembre 2021, n. 234, anche il settore della pesca è stato inserito nel regime della CISOA senza apportare alcuna modifica allo stesso.

Con la presente disposizione si intendono superare le difficoltà incontrate nell'estensione della CISOA al settore della pesca, attribuendo al Ministero del lavoro e delle politiche sociali e al Ministero dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste, **di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze**, il potere di adottare un decreto volto a definire esattamente **le modalità applicative e, in particolare**, le causali in presenza delle quali sarà possibile accedere alla integrazione salariale, come pure le condizioni e i termini della stessa.

Si prevede che il decreto sia adottato entro 90 giorni dall'entrata in vigore della legge.



La disposizione non comporta oneri aggiuntivi per il bilancio dello Stato poiché non amplia la platea dei beneficiari, né modifica i requisiti di accesso che restano quelli fissati con l'estensione al settore pesca, avvenuta con l'art. 1, comma 217, l. n. 234 del 2021.

È, quindi, espressamente previsto che da tale disposizione e, pertanto, dalla emanazione del decreto interministeriale in esame non debbano derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

L'articolo 29 rubricato “*Modifiche al regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328 in materia di pesca*” ha come obiettivo quello di dare risposta ad alcuni problemi più volte rilevati nel recente passato e che stanno condizionando la normale operatività delle barche da pesca.

La disposizione interessa le barche di dimensioni maggiori che operano nel bacino del Mediterraneo.

In particolare, si prevede di adeguare il contenuto degli artt. 254-bis e 257 del Regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (DPR n° 238/1952) al fine di rivedere i limiti di abilitazione del personale imbarcato in funzione delle nuove tecnologie di ausilio alla navigazione installate a bordo delle navi da pesca, consentendo al marinaio autorizzato alla pesca di assumere il comando di navi (di stazza lorda non superiore a 200 tonnellate) dediti alla pesca mediterranea in qualsiasi zona.

La disposizione consente alle imbarcazioni interessate di lavorare in quelle aree nel rispetto delle prescrizioni in materia di sicurezza della navigazione.

Scopo della norma è quello di coordinare la figura del Marinaio autorizzato alla pesca ex art. 257 del cit. Regolamento con quella del Padrone marittimo di seconda classe per la pesca ex art. 254-bis del medesimo Regolamento al fine di evitare che le due figure si sovrappongano.

La disposizione, intervenendo unicamente nell'ambito di operatività concesso al personale imbarcato in base ai titoli abilitativi indicati, senza intervenire sul numero e le qualifiche dei membri dell'equipaggio indicati nella tabella d'armamento dell'unità da pesca, non è suscettibile di determinare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

L'articolo 30 rubricato “*Rappresentanza delle associazioni della pesca nelle commissioni di riserva delle aree marine protette*” modifica l'articolo 2, comma 339, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, che disciplina la rappresentanza delle associazioni della pesca nelle commissioni di riserva delle aree marine protette, sostituendo l'Istituto centrale per la ricerca scientifica e tecnologica



applicata al mare (ICRAM), oggi soppresso, con l'Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale (ISPRA).

Si prevede altresì che nella composizione delle commissioni di riserva faccia parte un esperto designato dal Ministero dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste, un esperto designato dal Ministero dell'università e della ricerca e un esperto designato dalle Associazioni nazionali delle cooperative e delle imprese della pesca professionale maggiormente rappresentative e riconosciute dal Ministero dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste. A tali fini, si rileva che l'individuazione delle associazioni maggiormente rappresentative avverrà con le modalità fissate dal decreto del direttore generale della pesca del Ministero dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste del 3 luglio 2025, n. 300843.

Il rappresentante esperto designato ai sensi della disposizione si inserisce in un contesto organizzato secondo proprie regole di funzionamento, che escludono oneri economici, ad eccezione delle spese di missione per consentire la partecipazione alle riunioni.

In proposito si rappresenta che le commissioni di riserva si riuniscono dalle 2 alle 4 volte all'anno: tali riunioni possono essere in presenza o da remoto. In caso di riunioni in presenza il costo medio di una missione varia dai 500 ai 700 euro. Quindi ipotizzando tre riunioni all'anno per ognuna delle 27 aree marine protette (AMP), si può stimare un onere annuo di circa 2.000 euro per ogni rappresentante che, se si considerano tutte le 27 AMP, diventano 54.000 euro all'anno. Tale importo – gravante, comunque, come successivamente meglio precisato, sul bilancio delle AMP – deve essere considerato come importo massimo e puramente teorico, in quanto i rappresentanti potrebbero essere individuati in loco, ad esempio, tra i capi sezioni pesca, delle capitanerie di porto o nell'ambito delle associazioni della pesca o delle articolazioni periferiche del MUR; inoltre, come già ampiamente utilizzato per contesti similari, molte partecipazioni possono avvenire con modalità da remoto.

In concreto, pertanto, per i tre ulteriori esperti, uno designato dal Ministero dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste, uno designato dal Ministero dell'università e della ricerca e uno designato dalle Associazioni nazionali delle cooperative e delle imprese della pesca professionale maggiormente rappresentative e riconosciute dal Ministero dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste, l'importo massimo teorico riconoscibile è di 162.000. Tale import è a carico dei bilanci delle Aree marine protette che dispongono di una propria dotazione finanziaria annua, nell'ambito della quale sono tenute a corrispondere le spese di funzionamento delle Commissioni.

L'articolo 31 reca la clausola di invarianza finanziaria.





*Ministero
dell'Economia e delle Finanze*

DIPARTIMENTO DELLA RAGIONERIA GENERALE DELLO STATO

VERIFICA DELLA RELAZIONE TECNICA

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.

Il Ragioniere Generale dello Stato

Firmato digitalmente

07/08/2025

Daria Perrotta



XIX LEGISLATURA – DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

articolo	comma	lettera	descrizione	“Valorizzazione della riserva mare”				Indebitamento netto										
				E/S	Natura	Saldo netto da finanziare	Fabbricogeno	2026	2027	2028	2025	2026	2027	2028	2025	2026	2027	2028
27	1		Sgravio contributivo pari al 50% degli oneri previdenziali ed assistenziali dovuti per ventiquattro mesi alle imprese che imbarcano sulle unità da pesca da loro armate soggetti che hanno lavorato in mare a bordo di imbarcazioni per le quali sono state adottate le misure di arresto definitivo mediante demolizione	E	CO					-1.5							-1.5	-1.5
27	1		Sgravio contributivo per ventiquattro mesi alle imprese che imbarcano sulle unità da pesca da loro armate soggetti che hanno lavorato in mare a bordo di imbarcazioni per le quali sono state adottate le misure di arresto definitivo mediante demolizione	S	C	1.5	1.5											
27	2		Relazione del Fondo sociale per occupazione e formazione, di cui all'art. 18, c. 1, lett. a), del D.L. 165/2008	S	C	-2.2	-2.2			-1.5							-1.5	-1.5
				E		0.0	0.0	0.0	0.0	-1.5						-1.5	-1.5	
				S		0.0	-0.7	0.0	0.0	-1.5						-1.5	-1.5	
				Spese		0.0	0.7	0.0	0.0	0.0						0.0	0.0	
				SalDO		0.0	0.7	0.0	0.0	0.0						0.0	0.0	



ANALISI TECNICO-NORMATIVA (ATN)

Amministrazioni competenti: Presidenza del Consiglio dei ministri; Ministri per la protezione civile e le politiche del mare, per lo sport e i giovani, per gli affari europei, il PNRR e le politiche di coesione; Ministeri dell'università e della ricerca, degli affari esteri e della cooperazione internazionale, della difesa, del turismo, dell'ambiente e della sicurezza energetica, delle infrastrutture e dei trasporti, della salute, delle imprese e del made in Italy, dell'istruzione e del merito, dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste, del lavoro e delle politiche sociali, della cultura, dell'economia e delle finanze.

Amministrazione proponente: Presidenza del Consiglio dei ministri - Ministro per la Protezione civile e le Politiche del mare.

Il disegno di legge è stato approvato dal Consiglio dei ministri in esame preliminare in data 25 novembre 2024 ed è stato sottoposto all'esame della Conferenza Unificata nella seduta del 30 luglio 2025.

In tale sede sono state accolte alcune proposte emendative formulate dalla Conferenza delle Regioni e delle Province autonome, ivi compresa una proposta, relativa all'inserimento di un nuovo articolo sul sostegno alla cantieristica regionale, corrispondente all'articolo 21 del disegno di legge. La disposizione si limita a prevedere una clausola di salvaguardia, riconoscendo il potere delle Regioni di sostenere il settore della cantieristica navale anche attraverso l'introduzione di particolari agevolazioni fiscali. A tal proposito, si rileva che le Regioni sono già titolari di margini di intervento per ciò che concerne i tributi propri istituiti e disciplinati da apposite leggi regionali, così come, per i tributi propri derivati – vale a dire i tributi che, come stabilisce il comma 1, lettera b), n. 1, dell'art. 7 della legge n. 42 del 2009 sono “istituiti e regolati da leggi statali, il cui gettito è attribuito alle regioni” – le Regioni, come precisato dalla giurisprudenza costituzionale (cfr. Corte cost. 23 novembre 2023, n. 206), sono già titolari di autonomia impositiva entro i limiti stabiliti dalla legge statale che regolamenta i singoli tributi. Pertanto, tale disposizione si limita a fare salvi i margini di autonomia di cui le Regioni sono già titolari.

La presente relazione ATN è stata predisposta con l'assemblamento delle relazioni ATN settoriali per materia:

- 1) Disposizioni in materia di politiche del mare: **articolo 1, comma 1, lettere a) e b);**
- 2) Disposizioni in materia di università e ricerca: **articolo 1, comma 1, lettera c), articolo 18, commi 1, lettera a) e comma 6; articolo 25; articolo 26; articolo 30;**
- 3) Disposizioni in materia di affari esteri e cooperazione internazionale: **articoli da 2 a 5;**

- 4) Disposizioni in materia di difesa: **articoli 6 e 23;**
- 5) Disposizioni in materia di turismo: **articoli da 7 a 14;**
- 6) Disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti: **articoli 15, 16, 17, 18 e 19;**
- 7) Disposizioni in materia di salute: **articoli 18, comma 1, lettera a) e 22, comma 2;**
- 8) Disposizioni in materia di imprese e made in Italy: **articolo 20;**
- 9) Disposizioni in materia di ambiente e sicurezza energetica: **articoli 25 e 30;**
- 10) Disposizioni in materia di cultura: **articolo 24;**
- 11) Disposizioni in materia di pesca: **articoli 27, 28, 29 e 30.**

Disposizioni in materia di politiche del mare: **articolo 1, comma 1, lettere a) e b).**

Referente ATN: Settore legislativo del Ministro per la Protezione civile e le Politiche del mare.

PARTE I. ASPETTI TECNICO-NORMATIVI DI DIRITTO INTERNO

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

Le competenze amministrative afferenti ai settori marittimi, dopo la soppressione del Ministero della marina mercantile nel 1993, sono state assegnate a più Dicasteri, il che ha posto il tema del coordinamento di plurime competenze su materie contigue, tutte rilevanti per esprimere la politica governativa marittima.

In Italia, per molto tempo è mancata una strategia coordinata volta a valorizzare la risorsa mare, sebbene si sia in presenza di una Nazione che per posizione geografica, estensione costiera ed economia di trasformazione abbia una inequivocabile vocazione marittima. Per cogliere pienamente le sue potenzialità, l'Italia deve, pertanto, interpretare in maniera nuova il proprio ruolo rispetto alle politiche del mare attraverso una *governance* forte e unitaria.

Nel novembre 2022 il Governo ha deciso di riconoscere una nuova centralità alla dimensione marittima, attribuendo al Presidente del Consiglio dei ministri, ai sensi dell'articolo 4-bis del decreto legislativo n. 303 del 1999, l'esercizio delle funzioni di indirizzo, coordinamento e promozione dell'azione strategica con riferimento alle politiche del mare. Il Presidente del Consiglio dei ministri ovvero l'Autorità politica da esso delegata presiede, inoltre, il Comitato interministeriale per le politiche del mare (CIPOM), competente nella elaborazione e approvazione del Piano del mare, contenente gli indirizzi strategici, in particolare, in materia di tutela e valorizzazione della risorsa mare.

Con specifico riferimento all'**articolo 1, il comma 1, lettera a)**, esso riconduce all'ambito oggettivo del Piano del mare sopra citato anche la valorizzazione della navigazione commerciale e del diporto nautico.

In relazione alla navigazione commerciale, l'intervento appare necessario in quanto le rotte marittime e commerciali sono di interesse strategico nazionale e costituiscono infrastrutture su cui si innestano interessi primari dello Stato. Invero, dai servizi di trasporto via mare dipendono sia gli approvvigionamenti energetici nazionali, sia la logistica a servizio della manifattura industriale. A livello locale, invece, da esse dipendono una larga parte delle attività turistiche costiere e insulari. (cfr. Dipartimento per il programma di governo, Focus, Politiche del Mare e Blue Economy, 27 settembre 2024, pagina 8 e seguenti).

In relazione al settore del diporto nautico, invece, si intende promuovere il ruolo delle micro e piccole imprese che offrono servizi fondamentali in ambito marittimo, in grado di generare opportunità lavorative a tutto l'indotto e di conferire maggiore sviluppo al territorio.

Per quanto concerne il **comma 1, lettera b), primo periodo**, della proposta normativa, lo stesso consente all'Amministrazione precedente di sottoporre al Cipom uno schema di atto amministrativo per acquisire da parte dei Ministri competenti, componenti il Cipom, il prescritto atto di assenso (sub specie di concerto): in tale modo si favorisce una discussione collegiale su materie rilevanti ai fini delle politiche del mare, con conseguente possibilità per i Ministri competenti di esprimere il concerto direttamente nella stessa sede.

Analogamente, la disposizione di cui al **secondo periodo** del medesimo comma 1, che prevede la trasmissione al Cipom degli schemi di regolamento attuativi del Piano del mare, si rende necessaria al fine di assicurare una valutazione di coerenza delle proposte normative rispetto alla politica marittima generale del Governo, per come espressa dal Piano del mare.

Pertanto, il rafforzamento dei compiti di coordinamento amministrativo del Cipom, perseguito mediante le azioni sopra illustrate, si pone in linea con il programma di Governo, essendo volto a migliorare il contesto regolatorio del settore marittimo.

2) Analisi del quadro normativo nazionale.

L'**articolo 1, comma 1, lettere a) e b)**, si inserisce nell'alveo delle competenze e delle funzioni attribuite al Cipom ai sensi dell'articolo 12 del decreto-legge 11 novembre 2022, n. 173, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 dicembre 2022, n. 204.

In particolare, l'articolo 1, comma 1, lettera a), precisa la riconducibilità all'ambito oggettivo del Piano del mare anche della valorizzazione della navigazione commerciale e del diporto nautico quali specificazioni delle materie della valorizzazione delle vie del mare e dello sviluppo del sistema portuale. In tale maniera si chiarisce che anche tali materie (valorizzazione della navigazione commerciale e del diporto nautico), in quanto afferenti allo sviluppo del sistema portuale, possono essere trattate nell'ambito del Piano del mare.

L'articolo 1, comma 1, lettera b), capoverso 3-bis, inserisce, nell'ambito dell'articolo 12 del decreto-legge n. 173 del 2022 cit., una nuova disposizione che individua nel CIPOM la sede istituzionale per promuovere il concerto dei Ministri componenti il Comitato, nei casi in cui tale concerto sia previsto per l'adozione di atti amministrativi di attuazione del Piano del mare, al fine di assicurare il coordinamento degli indirizzi strategici delle politiche del mare. In particolare, viene previsto che il concerto possa essere espresso dai Ministri nell'ambito di una riunione del CIPOM, a tal fine espressamente convocata su richiesta del Ministro precedente entro 15 giorni dal ricevimento della richiesta.

L'articolo 1, comma 1, lettera b), capoverso 3-ter, inserisce, nell'ambito dell'articolo 12 del decreto-legge n. 173 del 2022 cit., una nuova disposizione che prevede la trasmissione al CIPOM degli schemi di regolamento di cui all'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, predisposti in attuazione del Piano del mare ai fini del prescritto monitoraggio. Il CIPOM, entro trenta giorni dal ricevimento della richiesta, può esprimere un parere non vincolante sulla coerenza tra la disciplina recata nello schema di regolamento sottoposto a parere e gli indirizzi strategici contenuti nel Piano del mare.

Le disposizioni di cui ai capoversi 3-bis e 3-ter si inseriscono in un contesto di interdisciplinarità che caratterizza l'ambito di attribuzioni del CIPOM, consentendo nella medesima sede istituzionale il confronto tra Amministrazioni portatrici di interessi pubblici concorrenti, tutti rilevanti per la definizione delle politiche del mare. Un tale confronto permette di assicurare la coerenza tra gli atti esaminati in sede di CIPOM e le linee direttive della politica governativa marittima espresse dal Piano del Mare, approvato dallo stesso Comitato.

Tutte le previsioni sono formulate come novella dell'articolo 12 del decreto-legge 11 novembre 2022, n. 173.

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

Le disposizioni di cui all'**articolo 1, comma 1, lettere a) e b)**, del disegno di legge:

- introducono alcune modifiche all'articolo 12, comma 3, lettera c) del decreto-legge 11 novembre 2022, n. 173 convertito con modificazioni, dalla legge 16 dicembre 2022, n. 204, al fine di estendere l'applicazione del Piano del mare anche all'ambito della navigazione commerciale e del diporto nautico, settori che afferiscono a interessi strategici dello Stato. Invero, la valorizzazione della navigazione commerciale risulta prioritaria, in quanto il trasporto marittimo incide sulla transizione energetica, generando impatti sul costo del trasporto delle merci e delle persone e, pertanto, lo stesso deve essere inteso nella sua accezione integrata (verticalmente) da e verso le altre modalità del transito, deposito e trasporto delle merci (cfr. Dipartimento per il programma di governo, Focus, Politiche del Mare e Blue Economy, già citato al punto 1) della Parte I);
- prevedono l'aggiunta dei commi 3-bis e 3-ter, dopo il comma 3 dello stesso articolo 12, al fine di rafforzare la funzione di coordinamento amministrativo propria del Cipom, attribuendo allo stesso

un ruolo centrale nell’analisi delle proposte provenienti dai Ministri competenti nell’ambito della politica marittima, sia a livello regolamentare che procedimentale, assicurando una maggiore coerenza delle stesse con il Piano del mare.

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

Le disposizioni di cui all’**articolo 1, comma 1, lettere a) e b)**, del disegno di legge non risultano incompatibili con i principi costituzionali, tendendo a garantire il coordinamento delle politiche del mare e, in tale modo, a rafforzare il ruolo di coordinamento del Presidente e della Presidenza del Consiglio dei ministri ai sensi dell’articolo 95 Cost., in attuazione, altresì, del principio del buon andamento amministrativo ex art. 97 Cost.

5) *Analisi della compatibilità dell’intervento con le competenze locali e le funzioni delle regioni ordinarie e a statuto speciale nonché degli enti locali.*

L’intervento di cui all’**articolo 1, comma 1, lettere a) e b)**, per le finalità perseguitate, risulta coerente con gli attuali criteri di riparto di competenze tra Stato e Regioni e non presenta profili di interferenza con le funzioni delle Regioni ordinarie ed a Statuto speciale, nonché degli Enti locali, operando principalmente nell’ambito dell’organizzazione ministeriale a livello centrale, con particolare riferimento al ruolo di coordinamento del Presidente e della Presidenza del Consiglio dei ministri ai sensi dell’articolo 95 Cost. In ogni caso, l’articolo 12, comma 5, del decreto-legge n. 173 del 2022 prevede che alle riunioni del CIPOM, quando si trattano materie che interessano le regioni e le province autonome, partecipano il presidente della Conferenza delle regioni e delle province autonome o un presidente di regione o di provincia autonoma da lui delegato e, per i rispettivi ambiti di competenza, il presidente dell’Associazione nazionale dei comuni italiani (ANCI) e il presidente dell’Unione delle province d’Italia (UPI).

6) *Verifica della compatibilità con i principi di sussidiarietà, differenziazione e adeguatezza sanciti dall’art. 118, primo comma, della Costituzione.*

Il contenuto dell’**articolo 1, comma 1, lettere a) e b)**, appare compatibile con i principi di cui all’articolo 118, comma 1, del dettato costituzionale, trattandosi di funzioni di coordinamento con riferimento alla politica marittima nazionale allocate, ai sensi dell’articolo 4-bis decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 303, in capo al Presidente del Consiglio dei ministri.

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

Le disposizioni di cui all’**articolo 1, comma 1, lettere a) e b)**, non introducono interventi né di rilegificazione, né di delegificazione. Trattandosi di novella ad un articolo recato in un decreto-legge, non risultava possibile provvedere con interventi di delegificazione.

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

Non si ha evidenza al momento dell'esistenza di progetti di legge all'esame del Parlamento specificatamente vertenti sui medesimi aspetti disciplinati dall'**articolo 1, comma 1, lettere a) e b)**.

Si segnala, tuttavia, che presso il Senato della Repubblica è in discussione il disegno di legge S. 673, recante “*Modifiche al codice della navigazione e altre disposizioni in materia di ordinamento amministrativo della navigazione e del lavoro marittimo*”, che interessa il tema della semplificazione delle disposizioni in materia di navigazione e lavoro marittimi.

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

Non risultano attualmente pendenti giudizi di costituzionalità sulle medesime questioni oggetto dell'**articolo 1, comma 1, lettere a) e b)**.

PARTE II. CONTESTO NORMATIVO COMUNITARIO E INTERNAZIONALE.

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

Le disposizioni di cui all'**articolo 1 comma 1, lettere a) e b)** non appaiono incompatibili con l'ordinamento europeo, mirando a regolare un profilo afferente all'organizzazione amministrativa statale.

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

Non risultano procedure d'infrazione su questioni specificamente oggetto delle disposizioni di cui all'**articolo 1, comma 1, lettere a) e b)**.

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

L'intervento normativo di cui all'**articolo 1 comma 1, lettere a) e b)**, non appare incompatibile con gli obblighi internazionali, mirando a regolare un profilo afferente all'organizzazione amministrativa statale.

13) 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 risultano pendenti giudizi innanzi alla Corte di giustizia dell'Unione europea sulle medesime questioni oggetto dell'**articolo 1, comma 1, lettere a) e b)** o su materie analoghe, ovvero orientamenti giurisprudenziali sovranazionali che impongano la necessità di uno specifico adeguamento normativo da parte dell'ordinamento nazionale.

14) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte Europea dei Diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.

Non si riscontra, con riguardo ai contenuti dell'**articolo 1, comma 1, lettere a) e b)**, una giurisprudenza formatasi presso la Corte Europea dei Diritti dell'uomo, né risultano giudizi pendenti in relazione alle materie disciplinate dalla norma in rassegna.

15) Eventuali indicazioni sulle linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo oggetto da parte degli altri Stati membri dell'UE.

Non risultano eventuali indicazioni sulle linee prevalenti della regolamentazione sulle materie dell'**articolo 1, comma 1, lettere a) e b)**, da parte di altri Stati membri dell'Unione Europea.

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.

L'**articolo 1, comma 1, lettere a) e b)**, non introduce alcuna nuova definizione normativa nell'ordinamento giuridico.

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

La verifica della correttezza dei contenuti dell'**articolo 1, comma 1, lettere a) e b)**, ha avuto esito positivo.

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

Per l'**articolo 1, comma 1, lettere a) e b)**, è stata utilizzata la tecnica della novella legislativa per modificare l'articolo 12 del decreto-legge 11 novembre 2022, n. 173, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 dicembre 2022, n. 204.

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

Dall'esame del contenuto dell'**articolo 1, comma 1, lettere a) e b)**, non sono emersi effetti abrogativi impliciti di disposizioni.

5) Individuazione di disposizioni dell'atto normativo aventi effetto retroattivo o di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica o derogative rispetto alla normativa vigente.

Le disposizioni di cui all'**articolo 1, comma 1, lettere a) e b)**, non presentano disposizioni aventi effetto retroattivo o di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica o derogatorie rispetto alla normativa vigente.

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

Le disposizioni di cui all'**articolo 1, comma 1, lettere a) e b)**, non costituiscono attuazione di una delega legislativa.

7) Indicazione degli eventuali atti successivi attuativi e dei motivi per i quali non è possibile esaurire la disciplina con la normativa proposta e si rende necessario il rinvio a successivi provvedimenti attuativi; verifica della congruità dei termini previsti per la loro adozione.

L'**articolo 1, comma 1, lettere a) e b)**, non prevede l'adozione di atti attuativi successivi. Le relative disposizioni riguardano, tuttavia, da un lato, l'ambito oggettivo del Piano del mare, da approvare a cura del Cipom, dall'altro, ulteriori competenze del medesimo Comitato, ai fini dell'espressione sia dei concerti dei Ministri componenti su atti amministrativi attuativi del Piano del mare, sia di pareri non vincolanti su schemi di regolamento di cui all'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, predisposti in attuazione del Piano del mare.

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 risultano commissionate all'Istituto nazionale di statistica apposite elaborazioni per misurare la sostenibilità economico-finanziaria delle misure che verranno introdotte dall'**articolo 1 comma 1, lettere a) e b), del disegno di legge**.

Disposizioni in materia di università e ricerca: articolo 1, comma 1, lettera c), articolo 18, commi 1, lettera a) e comma 6; articolo 25; articolo 26; articolo 30.

Referente ATN: Ufficio legislativo del Ministero dell'università e della ricerca.

PARTE I. ASPETTI TECNICO-NORMATIVI DI DIRITTO INTERNO

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

L'obiettivo dell'intervento normativo in esame è quello di disciplinare organicamente, oltre che valorizzare, il ruolo del Ministero dell'università e della ricerca all'interno di un nuovo modello economico caratterizzato dall'obiettivo di tutelare gli oceani, la biodiversità e le risorse ambientali marine conciliando al contempo sviluppo, ricerca tecnologica e sostenibilità della stessa che lo vede, fisiologicamente, come attore necessario.

L'obiettivo richiamato risulta coerente con il programma di Governo e, in particolare, con le funzioni attribuite al Ministero dell'università e della ricerca in questo importante e strategico settore della nostra economia. In particolare,

- il MUR in materia di ricerca per la protezione di aree marine dove insistono beni di biodiversità, nell'ambito del PNRR (Missione 4, Componente 2; Investimento 1.4), ha istituito un Centro Nazionale di ricerca avanzata che ha quale obiettivo proprio la difesa delle aree marine protette, il National Biodiversity Future Center (NBFC), coordinato dal CNR, che vede l'aggregazione di componenti della comunità scientifica e accademica per definire e testare soluzioni volte a minimizzare la perdita di biodiversità marine nel Mediterraneo;

- il MUR coordina uno dei 49 partenariati istituiti e co-finanziati dalla Commissione europea, un partenariato internazionale, dedicato alla tutela degli oceani, della biodiversità e delle risorse ambientali marine, che vede la partecipazione di 60 partner, pubblici e privati, appartenenti a 25 Paesi, con l'obiettivo di mettere in comune gli investimenti di ricerca e innovazione in ambito marittimo.

2) Analisi del quadro normativo nazionale.

Le norme proposte non presentano aspetti in contrasto con la normativa nazionale; pertanto, ben si inseriscono nel relativo quadro.

In particolare:

- a) Articolo 1, comma 1, lettera c): viene modificata la composizione del “Comitato interministeriale per le politiche del mare” di cui articolo 12 del decreto-legge 11 novembre 2022, n. 173, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 dicembre 2022, n. 204, per consentire la partecipazione permanente e non solo occasionale del MUR ai lavori del Comitato stesso, riconoscendone, in tal modo, le prerogative specifiche.
- b) Articolo 18, comma 6: in relazione alle “Modifiche al codice della navigazione di cui al regio decreto 30 marzo 1942, n. 327” viene attribuito al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con i Ministeri della salute e dell'università e della ricerca, entro centoventi giorni dalla data di entrata in vigore della disposizione, la definizione delle modalità attuative delle disposizioni di cui ai commi 1, 2, 3 e 4 (relative alla professione dei consulenti chimici di porto), e la verifica della corretta applicazione e la definizione dei requisiti per il mantenimento dell'iscrizione di cui al comma 2, nonché gli ulteriori i soggetti destinatari delle certificazioni. Il MUR è coinvolto in relazione alle specifiche competenze tecnico-scientifiche richieste dal profilo professionale in questione.
- c) Articolo 25: in relazione al “Riutilizzo di piattaforme per la coltivazione di idrocarburi in mare e delle infrastrutture connesse” si modifica l'articolo 25, comma 6, del decreto legislativo 16 giugno 2017, n. 104 («Attuazione della direttiva 2014/52/UE concernente la valutazione dell'impatto ambientale»), prevedendo il concerto anche con il MUR, nell'ambito del procedimento coordinato dal MISE per la emanazione delle Linee guida nazionali per la dismissione mineraria delle piattaforme per la coltivazione di idrocarburi in mare e delle infrastrutture connesse. Tali Linee guida debbono inoltre anche tenere conto delle opportunità connesse alle funzioni di indirizzo, programmazione e coordinamento della ricerca scientifica e tecnologica nazionale affidati al MUR. Si colma, in tal modo, una lacuna che non teneva adeguatamente in considerazione il ruolo rilevante svolto in tale ambito da progetti di ricerca nazionali e sovranazionali.
- d) Articolo 26: viene enunciata la competenza del MUR a promuovere iniziative di ricerca nazionali e internazionali, volte a garantire una gestione sostenibile delle risorse marine e delle aree costiere (comma 1); nonché le competenze e le condizioni dell'esercizio del supporto tecnico scientifico degli enti pubblici di ricerca nelle materie oggetto della legge (comma 2). Anche in questo caso la norma

si rende necessaria in relazione ai numerosi progetti ed iniziative di ricerca nazionale, internazionale ed europea che incidono profondamente nelle politiche in questione.

e) Articolo 30: viene modificata la “Rappresentanza delle associazioni della pesca nelle commissioni di riserva delle aree marine protette” di cui all’articolo 2, comma 339, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, prevedendo ora la nomina di un esperto designato dall’Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale (ISPRA) (in luogo di quello sin qui designato dall’Istituto centrale per la ricerca scientifica e tecnologica applicata al mare (ICRAM)), nonché quella (insieme ad altri) di un esperto designato dal Ministero dell’università e della ricerca. Tale norma è complementare e coerente con il suddetto articolo 26.

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

Quanto all’incidenza su leggi e regolamenti vigenti:

- l’articolo 1, comma 1 lettera c) modifica l’articolo 12 del decreto-legge 11 novembre 2022, n. 173 convertito, con modificazioni, dalla legge 16 dicembre 2022, n. 204 al fine di consentire la partecipazione permanente e non solo occasionale del MUR ai lavori del Comitato stesso, riconoscendone in tal modo le prerogative specifiche;
- l’articolo 18, comma 6, modifica il Regio Decreto 30 marzo 1942, n. 327 (codice della navigazione) al fine di consentire al Ministero dell’università e della ricerca di esprimere il proprio parere, entro centoventi giorni dalla data di entrata in vigore della disposizione, nella definizione delle modalità attuative delle disposizioni di cui ai commi 1, 2, 3 e 4 (relative alla professione dei consulenti chimici di porto), e la verifica della corretta applicazione e la definizione dei requisiti per il mantenimento dell’iscrizione;
- l’articolo 25 modifica l’articolo 25, comma 6, del decreto legislativo 16 giugno 2017, n. 104 al fine di prevedere il concerto anche con il MUR, nell’ambito del procedimento coordinato dal MISE per la emanazione di linee guida nazionali per la dismissione mineraria delle piattaforme per la coltivazione di idrocarburi in mare e delle infrastrutture connesse;
- l’articolo 30 modifica l’articolo 2, comma 339, della legge 24 dicembre 2007, n. 244 al fine di prevedere nella “Rappresentanza delle associazioni della pesca nelle commissioni di riserva delle aree marine protette” di cui all’articolo 2, comma 339, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, la nomina di un esperto designato dall’Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale (ISPRA) (in luogo di quello sin qui designato dall’Istituto centrale per la ricerca scientifica e tecnologica applicata al mare (ICRAM)), nonché quella (insieme ad altri) di un esperto designato dal Ministero dell’università e della ricerca.

Tuttavia i provvedimenti normativi, oggetto di modifica, non sono di competenza del MUR stesso, il quale è chiamato, nel nuovo assetto normativo delineato nel disegno di legge, solo ad esprimere pareri o a partecipare ad organismi, invece l’azione, di cui all’articolo 26, relativa alla promozione di iniziative nazionali ed internazionali di ricerca nel settore specifico è rimandata agli atti di

programmazione e di indirizzo, già insiti all'interno del ruolo istituzionale del MUR nei confronti degli enti pubblici di ricerca.

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

L'intervento è compatibile con i principi costituzionali. La finalità perseguita è coerente con gli obiettivi di buon andamento ed efficienza della pubblica amministrazione ai sensi dell'articolo 97 della Costituzione.

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

L'intervento, per le finalità perseguiti, risulta coerente con gli attuali criteri di riparto di competenze e funzioni tra Stato, da una parte, e Regioni e enti locali, dall'altra, in particolare con l'articolo 117, comma 3, della costituzione.

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

L'intervento in esame non viola i principi di cui all'art. 118 della Costituzione, primo comma e, pertanto, non si rilevano profili di incompatibilità con le competenze e le funzioni delle Regioni ordinarie e a statuto speciale, nonché degli enti locali, né di incompatibilità con i principi di sussidiarietà, di differenziazione e di adeguatezza.

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

Le disposizioni proposte non comportano rilegificazioni in materia.

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

Non risultano presentati progetti di legge in materia.

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

L'intervento normativo in esame risulta coerente con i principi fissati in materia dalla giurisprudenza e non risultano pendenti giudizi di costituzionalità sull'oggetto delle disposizioni in esame.

PARTE II. CONTESTO NORMATIVO DELL'UNIONE EUROPEA E INTERNAZIONALE

10) Analisi della compatibilità dell'intervento con l'ordinamento dell'Unione europea.

Le misure proposte non si pongono in contrasto con la normativa comunitaria.

11) Verifica dell'esistenza di procedure di infrazione da parte della Commissione europea sul medesimo o analogo oggetto.

Non risultano pendenti procedure d'infrazione comunitarie nella specifica materia oggetto dell'intervento in esame.

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

Le disposizioni normative sono compatibili con gli obblighi internazionali.

13) Indicazione delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte di giustizia dell'Unione europea sul medesimo o analogo oggetto.

Non risulta che vi siano pendenti davanti alla Corte di giustizia dell'Unione europea giudizi sul medesimo o analogo oggetto del provvedimento proposto.

14) Indicazione delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte europea dei diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.

Non risulta che vi siano pendenti dinnanzi alla Corte europea dei diritti dell'uomo giudizi sulla medesima, o analoga, materia.

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

Non vi sono indicazioni al riguardo e, ad oggi, non sono state evidenziate linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo oggetto da parte di altri Stati membri dell'Unione europea.

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.

L'intervento normativo non introduce nuove definizioni.

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 contenuti nel testo.

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

Si fa ricorso alla tecnica della novella legislativa con la quale vengono modificate le seguenti disposizioni:

- articolo 1, comma 1, lettera c), modifica l'articolo 12 del decreto-legge 11 novembre 2022, n. 173, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 dicembre 2022, n. 204;
- l'articolo 18, comma 6, modifica il Regio Decreto 30 marzo 1942, n. 327 (Codice della navigazione);
- l'articolo 25 modifica l'articolo 25, comma 6, del decreto legislativo 16 giugno 2017, n. 104;
- l'articolo 30 modifica l'articolo 2, comma 339, della legge 24 dicembre 2007, n. 244.

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

L'intervento non comporta effetti abrogativi.

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

È stato verificato che le disposizioni contenute nell'intervento non producono effetti retroattivi, non determinano la riviviscenza di norme precedentemente abrogate, né effetti di interpretazione autentica. Non si prevedono effetti derogatori rispetto alla normativa vigente.

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

Non risultano altre deleghe aperte sul medesimo oggetto anche a carattere integrativo o correttivo.

7) Indicazione degli eventuali atti successivi attuativi e dei motivi per i quali non è possibile esaurire la disciplina con la normativa proposta e si rende necessario il rinvio a successivi provvedimenti attuativi; verifica della congruità dei termini previsti per la loro adozione.

Non sono previsti, per quanto riguarda le norme interesse del Ministero dell'università e della ricerca, atti successivi attuativi.

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 tecnica della sostenibilità dei relativi costi.

Per la predisposizione delle norme di interesse del Ministero dell'università e della ricerca sono stati utilizzati i dati già in possesso delle competenti Direzioni generali.

Disposizioni in materia di affari esteri e cooperazione internazionale: articoli da 2 a 5.

Referente ATN: Ufficio legislativo del Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale.

PARTE I. ASPETTI TECNICO-NORMATIVI DI DIRITTO INTERNO

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

Gli **articoli da 2 a 5** del DDL “risorse del mare” autorizzano l'istituzione della zona contigua demandando l'attuazione ad un decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, su proposta del Presidente del Consiglio dei ministri o del Ministro delegato per le politiche del mare e del Ministro degli Affari esteri e della Cooperazione internazionale, di concerto con i Ministri dell'Economia e delle Finanze, della Difesa, dell'Interno, della Salute e delle Infrastrutture e dei Trasporti, da notificare agli Stati il cui territorio è adiacente al territorio dell'Italia o lo fronteggia.

L’istituzione di una zona contigua al di fuori della fascia del mare territoriale italiano, che si estende per 12 miglia nautiche oltre il limite delle acque territoriali, attua quanto previsto dagli articoli 33 e 303 della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, ratificata e resa esecutiva dall’Italia ai sensi della legge 2 dicembre 1994, n. 689 nonché dell’articolo 8 della Convenzione UNESCO sulla tutela del patrimonio culturale subacqueo, ratificata e resa esecutiva dall’Italia ai sensi della legge 23 ottobre 2009, n. 157. L’esigenza di provvedere alla proclamazione della zona contigua è stata recentemente affermata nel paragrafo 2.1.3 del «Piano del mare», adottato ai sensi dell’art. 12, comma 3, del decreto-legge n. 173 del 2022 e approvato con delibera del 31 luglio 2023 del Comitato interministeriale per le politiche del mare (CIPOM), istituito presso la Presidenza del Consiglio dei ministri.

2) *Analisi del quadro normativo nazionale.*

Nell’ordinamento italiano non vi sono disposizioni di portata analoga a quelle in esame. La legge n. 189 del 2002 (c.d. Legge Bossi-Fini), all’articolo 11, comma 1, disciplina la possibilità per le autorità in servizio di polizia di fermare, oltre che nel mare territoriale, anche nella zona contigua, le navi di cui si ha fondato motivo di ritenere che siano adibite o coinvolte nel trasporto illecito di migranti, al fine di sottoporle a ispezione ed eventualmente sequestrarle, conducendole in un porto dello Stato italiano. Si tratta di una disciplina di carattere speciale, atta ad estendere i poteri di controllo dello Stato italiano limitatamente ad una specifica fattispecie. Le disposizioni del DDL in esame attuano una disciplina più estesa della zona contigua, prevedendo l’esercizio da parte dello Stato italiano di tutti i poteri e i diritti previsti dalle norme internazionali in relazione alla zona contigua e non solo limitatamente ad una specifica fattispecie.

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

Le norme proposte non incidono su leggi o regolamenti vigenti. L’istituzione di una zona contigua *tout court*, come detto, costituisce una novità per l’ordinamento italiano. L’unica disciplina attualmente rinvenibile nell’ordinamento italiano contenente un riferimento alla zona contigua si pone in un rapporto di specialità rispetto alle disposizioni oggetto di esame.

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

Non si ravvisano profili d’incompatibilità con i principi costituzionali.

5) *Analisi della compatibilità dell’intervento con le competenze e le funzioni delle regioni ordinarie e a statuto speciale nonché degli enti locali.*

Non sussistono problemi di compatibilità con le competenze delle regioni e delle autonomie locali che, in materia, non hanno attribuzioni proprie.

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

L’intervento normativo è compatibile con i principi di sussidiarietà, differenziazione e adeguatezza di cui all’articolo 118, primo comma, della Costituzione.

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

L'intervento normativo non comporta effetti di rilegificazione, trattandosi di materia che viene disciplinata per la prima volta. La scelta dell'opzione normativa appare in linea con quelle effettuate dai principali partner UE che hanno una estensione costiera assimilabile a quella dell'Italia (Francia e Spagna in primis) e che hanno già disciplinato la materia (v. infra).

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

Non esiste allo stato attuale alcun progetto di legge vertente su materia analoga a quella oggetto dell'intervento in esame.

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

Non risulta che vi siano giudizi di costituzionalità pendenti sulle medesime o analoghe materie.

PARTE II. CONTESTO NORMATIVO COMUNITARIO E INTERNAZIONALE

10) Analisi della compatibilità dell'intervento con l'ordinamento dell'Unione europea.

Le norme non presentano profili d'incompatibilità con l'ordinamento dell'Unione europea, in particolare per quanto riguarda il settore della pesca.

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

Non risultano procedure d'infrazione vertenti sulla specifica materia.

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

Il provvedimento non presenta profili d'incompatibilità con gli obblighi internazionali in quanto si pone in linea con quanto previsto dagli articoli 33 e 303 della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, ratificata e resa esecutiva dall'Italia ai sensi della legge 2 dicembre 1994, n. 689 nonché dall'articolo 8 della Convenzione UNESCO sulla tutela del patrimonio culturale subacqueo, ratificata e resa esecutiva dall'Italia ai sensi della legge 23 ottobre 2009, n. 157. Inoltre, sia l'articolo 4, comma 1, lettera c) che l'articolo 5 del DDL "risorse del mare", fanno espressamente salvi i limiti previsti dal diritto internazionale vigente e richiamano la conformità a quanto previsto dal diritto internazionale generale e pattizio.

13) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte di Giustizia dell'Unione europea sul medesimo o analogo oggetto.

Non risultano indicazioni giurisprudenziali rilevanti, né giudizi pendenti sul medesimo o analogo oggetto.

14) Indicazione delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte europea dei diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.

Non risultano indicazioni giurisprudenziali rilevanti, né giudizi pendenti sul medesimo o analogo oggetto.

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

I principali Paesi UE che si trovano in situazioni assimilabili a quelle dell'Italia per quanto riguarda l'estensione costiera (Francia e Spagna) hanno disciplinato la materia della zona contigua in maniera simile a quella delineata dal presente DDL. La Francia, in particolare, ha previsto una autorizzazione generale all'istituzione della zona contigua con norma di legge (art. 97 della Loi n° 2016-816 del 20 giugno 2016) cui poi è stata data concreta esecuzione attraverso un atto delegato (“Ordonnance n° 2016-1687 du 8 décembre 2016 relative aux espaces maritimes relevant de la souveraineté ou de la juridiction de la République française”). La Spagna, invece, ha istituito la zona contigua con il Decreto Legislativo 2/2011 (art. 8).

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.

Le definizioni utilizzate dalle norme in esame sono mutuate dalle rilevanti disposizioni internazionali ed in particolare dagli articoli 33 e 303 della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, ratificata e resa esecutiva dall'Italia ai sensi della legge 2 dicembre 1994, n. 689 e l'articolo 8 della Convenzione UNESCO sulla tutela del patrimonio culturale subacqueo, ratificata e resa esecutiva dall'Italia ai sensi della legge 23 ottobre 2009, n. 157.

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 citati nel provvedimento, anche con riferimento alla loro esatta individuazione.

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

Non applicabile. Trattasi di materia regolata per la prima volta.

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. Le disposizioni introdotte dalla legge n. 189 del 2002 (Legge Bossi-Fini) che fanno riferimento alla zona contigua continuano ad applicarsi in virtù di un criterio di specialità.

5) Individuazione di disposizioni dell'atto normativo aventi effetti retroattivi o di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica o derogatorie rispetto alla normativa vigente.

Il testo non introduce norme aventi effetti retroattivi o di reviviscenza di norme già abrogate o derogatorie rispetto alla disciplina vigente.

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

Non risultano deleghe aperte sulla materia.

7) *Indicazione degli eventuali atti successivi attuativi e dei motivi per i quali non è possibile esaurire la disciplina con la normativa proposta e si rende necessario il rinvio a successivi provvedimenti attuativi; verifica della congruità dei termini previsti per la loro adozione.*

Le disposizioni in esame autorizzano l’istituzione della zona contigua, disciplinano i limiti e l’esercizio dei poteri statuali al suo interno, in conformità con il diritto internazionale, e demandano l’attuazione ad un decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, su proposta del Presidente del Consiglio dei ministri o del Ministro delegato per le politiche del mare e del Ministro degli Affari esteri e della Cooperazione internazionale, di concerto con i Ministri dell’Economia e delle Finanze, della Difesa, dell’Interno, della Salute e delle Infrastrutture e dei Trasporti, da notificare agli Stati il cui territorio è adiacente al territorio dell’Italia o lo fronteggia.

La necessità di demandare la delimitazione della zona contigua ad un successivo d.P.R. risiede, da un lato, nell’elevato grado di tecnicità della disciplina che impone l’individuazione di precise coordinate geografiche e, dall’altro, nel fatto che la disposizione di cui all’articolo 2, comma 1, del DDL reca una autorizzazione all’istituzione di una zona contigua e non un obbligo, lasciando quindi al Governo la facoltà di deliberare successivamente la delimitazione tramite la procedura descritta dal comma 2. Inoltre, proprio in virtù del fatto che la norma non impone una obbligazione di istituire la zona contigua, non si prevede alcun termine di riferimento per l’adozione del d.P.R.

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 tecnica della sostenibilità dei relativi costi.*

Trattandosi di una materia che viene per la prima volta disciplinata in forma organica, non sono disponibili dati e riferimenti statistici relativi alla zona contigua per l’Italia.

Disposizioni in materia di difesa: articoli 6 e 23.

Referente ATN: Ufficio legislativo del Ministero della difesa.

PARTE I. ASPETTI TECNICO-NORMATIVI DI DIRITTO INTERNO

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

Le disposizioni di cui agli **articoli 6 e 23** recano rispettivamente le modalità di misurazione delle linee di base diritte rilevanti per la misurazione dell'estensione del mare territoriale italiano e l'esternalizzazione del servizio di rifornimento idrico delle isole minori della Regione Sicilia.

Gli interventi sono coerenti con il programma normativo del Governo.

2) Analisi del quadro normativo nazionale.

Per l'**articolo 6** il quadro normativo nazionale è il seguente:

Legge 2 dicembre 1994, n. 689 di ratifica della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare fatta a Montego Bay il 10 dicembre 1982.

In particolare, gli articoli 7, 9 e 10: “Articolo 7 Linee di base diritte.

1. Nelle località dove la linea di costa è profondamente incavata e frastagliata, o vi è una frangia di isole lungo la costa nelle sue immediate vicinanze, si può impiegare il metodo delle linee di base diritte che collegano punti appropriati, per tracciare la linea di base dalla quale si misura la larghezza del mare territoriale.

2. Laddove, per la presenza di un delta o di altre caratteristiche naturali, la linea di costa è altamente instabile, i punti appropriati possono essere scelti lungo la linea di bassa marea più avanzata e, anche in caso di ulteriori arretramenti della linea di bassa marea, le linee di base diritte rimangono in vigore fino a quando non vengono modificate dallo Stato costiero conformemente alla presente convenzione.

3. Il tracciato delle linee di base diritte non deve discostarsi in misura sensibile dalla direzione generale della costa e le zone marine che giacciono all'interno delle linee debbono essere collegate in modo sufficientemente stretto al dominio terrestre per poter essere assoggettate al regime di acque interne.

4. Le linee di base diritte non debbono essere tracciate verso o da bassifondi emergenti a bassa marea, a meno che non vi siano stati costruiti fari o installazioni similari che siano in permanenza emergenti, o il tracciato di linee di base diritte verso o da tali bassifondi abbia ottenuto il generale riconoscimento internazionale.

5. Nei casi in cui il metodo delle linee di base diritte è applicabile in virtù del numero 1, si può tener conto, per la determinazione di particolari linee di base, degli interessi economici propri della regione considerata, la cui esistenza e importanza siano manifestamente dimostrate da lungo uso.

6. Il metodo delle linee di base diritte non può essere impiegato da uno Stato in modo tale da separare il mare territoriale di un altro Stato dall'alto mare o da una zona economica esclusiva.

Articolo 9 Foci dei fiumi

Se un fiume sfocia direttamente nel mare, la linea di base è una linea diritta tracciata attraverso la bocca del fiume, tra i punti di bassa marea delle sue rive.

Articolo 10 Baie

1. Il presente articolo si riferisce solamente alle baie le cui coste appartengono a un solo Stato.

2. Ai fini della presente convenzione, si intende per baia un'insenatura ben marcata la cui penetrazione nella terraferma in rapporto con la larghezza della sua entrata sia tale che le sue acque siano racchiuse dalla costa ed essa rappresenti qualcosa di più di una semplice inflessione della costa. Comunque, un'insenatura non è considerata una baia a meno che la superficie non sia almeno uguale a quella di un semicerchio che abbia come diametro la linea tracciata attraverso l'entrata dell'insenatura.

3. La superficie di un'insenatura si misura tra la linea della bassa marea lungo le coste dell'insenatura e la linea che unisce i punti di bassa marea della sua entrata naturale. Quando, a causa della presenza di isole, un'insenatura ha più di una entrata, il semicerchio ha come diametro la somma delle lunghezze delle linee che chiudono le diverse entrate. La superficie delle isole situate all'interno di un'insenatura è compresa nella superficie delle acque dell'insenatura.

4. Se la distanza tra i punti di bassa marea situati sull'entrata naturale di una baia non supera 24 miglia marine, si può tracciare una linea di delimitazione tra questi due punti di bassa marea e le acque che si trovano all'interno di essa sono considerate acque interne.

5. Se la distanza tra i punti di bassa marea situati sull'entrata naturale di una baia eccede 24 miglia marine, una linea di base diritta di 24 miglia viene tracciata all'interno della baia in modo da racchiudere la massima superficie possibile di acque.

6. Le disposizioni precedenti non si applicano alle cosiddette «baie storiche» o nei casi in cui si adotta il metodo delle linee di base diritte previsto dall'articolo 7.”.

Decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 10 novembre 2011 Regole tecniche per la definizione delle specifiche di contenuto dei database geotopografici, pubblicato nel Supplemento ordinario n. 37 alla Gazzetta Ufficiale n. 48 del 27 febbraio 2012.

Decreto del Presidente della Repubblica 26 aprile 1977, n. 816 Norme regolamentari relative all'applicazione della legge 8 dicembre 1961, n. 1658, con la quale è stata autorizzata l'adesione alla convenzione sul mare territoriale e la zona contigua, adottata a Ginevra il 29 aprile 1958, ed è stata data esecuzione alla medesima.

Per l'articolo 23 il quadro normativo nazionale è il seguente:

Il decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66 recante *Codice dell'ordinamento militare*, e, in particolare, l'articolo 111 *Competenze particolari della Marina militare*, comma 1, lettera d):

“1. Rientrano nelle competenze della Marina militare, secondo quanto previsto dalla legislazione vigente:

- a) - c) *omissis*;
- d) il servizio di rifornimento idrico delle isole minori.”.

Articolo 4, in particolare il secondo comma, della legge 21 dicembre 1978, n. 861 recante *Aumento dell'autorizzazione di spesa prevista dall'articolo 7 della legge 19 maggio 1967, n. 378, per il rifornimento idrico delle isole minori*:

“Art. 4. Il Ministro della difesa, sentite le regioni interessate, predispone e coordina il piano annuale di provvista dell'acqua e di rifornimento idrico a favore delle isole minori armonizzando le esigenze con le disponibilità dei mezzi della Marina militare. Copia del predetto piano è trasmessa alle regioni e agli enti interessati. Quando ricorrono particolari necessità le regioni, d'intesa con i Ministeri della difesa e della marina mercantile, sono autorizzate a stipulare apposite convenzioni di durata non superiore a due anni, con enti pubblici e privati come previsto dall'articolo 3 della legge 19 maggio 1967, n. 378. In ogni caso la provvista di acqua ed il rifornimento idrico delle isole ricadenti nel territorio delle regioni a statuto speciale sono effettuati dalla Marina militare. Copia delle convenzioni, entro 30 giorni dalla stipula, è trasmessa dalle regioni ai Ministeri della difesa, della sanità e della marina mercantile. Le convenzioni già stipulate a norma del predetto articolo 3 della legge 19 maggio 1967, n. 378, continuano ad avere validità fino alla loro scadenza.”.

Articolo 6 della legge 19 maggio 1967, n. 378 recante *Rifornimento idrico delle isole minori*. Art. 6. Qualora i Comuni delle isole indicate nella tabella A vengano adeguatamente riforniti di acqua potabile mediante impianti che utilizzino eventuali risorse idriche locali od impianti autonomi di altro genere, l'approvvigionamento idrico, a carico dello Stato, è effettuato soltanto in casi eccezionali di emergenza a richiesta del prefetto, su proposta del medico provinciale.

Decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36 Codice dei contratti pubblici in attuazione dell'articolo 1 della legge 21 giugno 2022, n. 78, recante delega al Governo in materia di contratti pubblici, in particolare l'art. 6 dell'allegato II.20 “Articolo 6. Enti esecutori del contratto. 1. In caso di contratti di servizi e di forniture di beni che soddisfino le esigenze di una o più Forze armate ovvero di uno o più enti, la stazione appaltante può individuare uno o più enti esecutori del contratto i quali:

- a) curano l'esecuzione contrattuale con le modalità previste dai documenti contrattuali;
- b) verificano il regolare svolgimento delle prestazioni;
- c) effettuano la verifica di conformità con le modalità stabilite dai documenti contrattuali;
- d) accertano, in termini di quantità e qualità, il rispetto delle prescrizioni previste nei documenti contrattuali;
- e) rilasciano la dichiarazione di regolare esecuzione delle prestazioni ai fini del pagamento;
- f) svolgono tutte le funzioni di competenza del direttore dell'esecuzione;
- g) verificano il rispetto da parte dell'esecutore delle norme sulla sicurezza e sulla salute dei lavoratori sui luoghi di lavoro;
- h) svolgono le attività relative all'eliminazione o alla riduzione dei rischi da interferenza;
- i) svolgono tutte le altre funzioni previste dai documenti contrattuali;
- l) trasmettono al soggetto incaricato dell'eventuale verifica di conformità:

- 1) i documenti contabili;
- 2) le risultanze degli accertamenti della prestazione effettuata;

3) i certificati delle eventuali prove effettuate.”.

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

L’articolo 23 incide direttamente sul d.lgs. n. 66 del 2010, in particolare:

- inserisce l’articolo 22-bis Servizio di rifornimento idrico delle Isole minori della Sicilia al fine di precisare che il Servizio in questione viene esternalizzato;
- sostituisce la lettera d) dell’articolo 111 Competenze particolari della Marina militare al fine di superare la previsione dell’esecuzione diretta della Marina militare lasciando una funzione solo concorsuale.

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

Le disposizioni non presentano profili di incompatibilità con i principi costituzionali.

5) *Analisi delle compatibilità dell’intervento con le competenze e le funzioni delle regioni ordinarie e a statuto speciale nonché degli enti locali.*

Gli articoli 6 e 23 sono compatibili con le competenze e le funzioni delle regioni ordinarie e a statuto speciale nonché degli enti locali.

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

Gli interventi regolatori in esame sono compatibili e rispettano i principi di cui all’articolo 118 della Costituzione, in quanto non prevedono né determinano, neppure in via indiretta, adempimenti a carico degli enti locali.

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

È stata verificata positivamente l’assenza di rilegificazioni ed esclusa la possibilità di delegificazione.

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

Non risultano attualmente all’esame del Parlamento progetti di legge concernenti analoga materia.

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

Non risultano pendenti giudizi di costituzionalità riguardanti disposizioni di contenuto analogo a quello previsto dal provvedimento.

PARTE II. CONTESTO NORMATIVO COMUNITARIO E INTERNAZIONALE

10) *Analisi della compatibilità dell’intervento con l’ordinamento dell’Unione europea*

Le disposizioni del provvedimento non si pongono in contrasto con la normativa comunitaria.

11) *Verifica dell’esistenza di procedure d’infrazione da parte della Commissione europea sul medesimo o analogo oggetto.*

Non risultano pendenti procedure d’infrazione vertenti sulla medesima o analoga materia.

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

Le disposizioni non presentano profili di incompatibilità con gli obblighi internazionali.

13) *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 risultano posizioni giurisprudenziali, né giudizi pendenti innanzi alla Corte di Giustizia delle Comunità europee sulle materie oggetto delle disposizioni.

14) *Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte Europea dei Diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.*

Non risultano posizioni giurisprudenziali, né giudizi pendenti innanzi alla Corte Europea dei Diritti dell'uomo sulle materie oggetto delle disposizioni.

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

La disciplina prevista dalle disposizioni risulta coerente con le linee prevalenti della regolamentazione adottata sul medesimo oggetto dagli Stati membri dell'Unione Europea.

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.*

Le disposizioni non introducono nuove definizioni normative.

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

È stata verificata positivamente la correttezza dei riferimenti normativi contenuti negli articoli.

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

È stata utilizzata la tecnica della novella legislativa.

- inserendo nel d.lgs. n. 66 del 2010 l'articolo 22-bis *Servizio di rifornimento idrico delle Isole minori della Sicilia* al fine di precisare che il Servizio in questione viene esternalizzato;
- sostituendo la lettera *d*) dell'articolo 111 *Competenze particolari della Marina militare* del citato decreto legislativo al fine di superare la previsione dell'esecuzione diretta della Marina militare lasciando una funzione solo concorsuale.

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

L'articolo 6, comma 2, prevede l'abrogazione espressa del decreto del Presidente della Repubblica 26 aprile 1977, n. 816.

Dalle disposizioni del provvedimento non conseguono effetti abrogativi impliciti.

5) *Individuazione di disposizioni dell'atto normativo aventi effetti retroattivi o di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica o derogatorie rispetto alla normativa vigente.*

Il provvedimento non prevede disposizioni aventi effetti retroattivi o di reviviscenza di norme abrogate o di interpretazione autentica o derogatorie rispetto alla normativa vigente.

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

Non risultano altre deleghe aperte sul medesimo oggetto.

7) *Indicazione degli eventuali atti successivi attuativi e dei motivi per i quali non è possibile esaurire la disciplina con la normativa proposta e si rende necessario il rinvio a successivi provvedimenti attuativi; verifica della congruità dei termini previsti per la loro adozione.*

Non risultano atti attuativi.

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.*

La materia oggetto del provvedimento non richiede la verifica in titolo, né la richiesta di elaborazioni statistiche. In ogni caso il controllo e il monitoraggio dell'intervento saranno effettuati dall'Amministrazione competente.

Disposizioni in materia di turismo: articoli da 7 a 14.

Referente ATN: Ufficio legislativo del Ministero del turismo.

PARTE I. ASPETTI TECNICO-NORMATIVI DI DIRITTO INTERNO

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

L'obiettivo dell'intervento normativo in esame è quello di disciplinare i requisiti e i principi fondamentali per l'esercizio dell'attività dei centri di immersione e di addestramento subacqueo, di istruttore subacqueo, di guida subacquea, nonché di dettare i criteri per l'individuazione delle zone di interesse turistico subacqueo. La proposta normativa mira, altresì, alla tutela e alla valorizzazione del patrimonio culturale e naturale sommerso; all'aumento dello standard di sicurezza degli operatori del turismo subacqueo, mediante l'elevazione a rango primario delle norme tecniche UNI, EN, ISO, nonché alla promozione di itinerari turistici subacquei che possano garantire la conoscenza dell'ambiente marino e del patrimonio sottostante.

L’obiettivo richiamato risulta coerente con il programma di Governo e, in particolare, con le funzioni attribuite al Ministero del turismo. Invero, il Piano strategico di sviluppo del turismo per il periodo 2023-2027 annovera tra gli ambiti strategici su cui focalizzare le azioni:

- il turismo culturale, e nel dettaglio, il turismo esperienziale quale offerta di esperienze “non ordinarie”, innovative del patrimonio culturale, fortemente immersive e sensoriali che permettono di rendere d’interesse attrazioni o luoghi minori o sconosciuti;
- il turismo del mare, al fine di creare percorsi che promuovano il rispetto del sistema marino mirati a mostrare i “tesori” dei nostri mari e, al contempo, a creare la consapevolezza nei turisti e negli operatori in merito alla bellezza e alla fragilità dell’ecosistema.

L’intervento normativo si è reso necessario in quanto il settore dell’attività subacquea a scopo ricreativo risulta regolamentato a livello regionale (L.R. Sardegna 26 febbraio 1999, n. 9, L.R. Liguria 4 luglio 2001, n. 19 poi abrogata, L.R. Sicilia 3 maggio 2004, n. 8, L.R. Calabria 18 maggio 2004, n. 17 e L.R. Emilia-Romagna 27 maggio 2008, n. 7) solo relativamente a determinate figure professionali.

Ne deriva una disomogeneità, oltreché carenza di disciplina che il legislatore nazionale vuole risolvere, anche al fine di garantire servizi di qualità agli utenti e di assicurare il rispetto della concorrenza in tutto il territorio nazionale.

2) Analisi del quadro normativo nazionale.

Il quadro normativo nazionale risulta assente in quanto non vi sono leggi dello Stato che disciplinano le attività subacquee a scopo ricreativo. Invero, tale materia è stata in parte regolata da alcune regioni, le quali hanno operato nel rispetto dei principi costituzionali.

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

L’intervento normativo incide sulle leggi regionali che in parte disciplinano le medesime attività regolate dal Capo III. Si fa riferimento:

- L.R. Sardegna 26 febbraio 1999, n. 9, recante “*Norme per la disciplina dell’attività degli operatori del turismo subacqueo*”, la quale stabilisce norme per l’accertamento dei requisiti per l’esercizio delle professioni di istruttore subacqueo e di guida subacquea, nonché norme in materia di ordinamento dell’attività di centri di immersione subacquea;
- L.R. Sicilia 3 maggio 2004, n. 8, recante “*Disciplina delle attività di guida turistica, guida ambientale-excursionistica, accompagnatore turistico e guida subacquea*”, la quale detta disposizioni in merito all’attività di guida subacquea, istituendo peraltro l’albo regionale delle guide subacquee;
- L.R. Calabria 18 maggio 2004, n. 17, recante “*Norme per la disciplina dell’attività degli operatori del turismo subacqueo*”, la quale reca norme per l’accertamento dei requisiti per l’esercizio, anche a scopo professionale, delle attività di istruttore subacqueo e di guida subacquea, dei centri di immersione e di addestramento subacquei e delle associazioni senza scopo di lucro;

- L.R. Emilia-Romagna 27 maggio 2008, n. 7, recante “*Norme per la disciplina delle attività di animazione e di accompagnamento turistico*”, la quale introduce la specializzazione in turismo subacqueo per le guide ambientale-escursionistiche.

Rispetto alle normative regionali richiamate, le disposizioni di cui al Capo III non si pongono in aperto contrasto con quanto territorialmente previsto, bensì fanno proprie alcune definizioni già individuate con leggi regionali, in ottica di continuità con le stesse.

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

L'intervento è compatibile con i principi costituzionali. La finalità perseguita è coerente con gli obiettivi di buon andamento ed efficienza della Pubblica Amministrazione ai sensi dell'articolo 97 della Costituzione.

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

L'intervento, per le finalità perseguitate, risulta coerente con gli attuali criteri di riparto di competenze e funzioni tra Stato, da una parte, e Regioni e enti locali, dall'altra, in particolare con l'articolo 117, comma 3, Cost. Nello specifico, l'art. 8 del Capo III prevede che le regioni disciplinano le professioni del turismo subacqueo nel rispetto dei principi fondamentali dettati dal legislatore nazionale e che le disposizioni del Capo III si applicano nelle regioni a statuto speciale e nelle province autonome di Trento e di Bolzano solo ove compatibili con i loro statuti.

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

L'intervento in esame non viola i principi di cui all'art. 118 della Costituzione, primo comma e, pertanto, non si rilevano profili di incompatibilità con le competenze e le funzioni delle Regioni ordinarie e a statuto speciale, nonché degli enti locali, né di incompatibilità con i principi di sussidiarietà, di differenziazione e di adeguatezza.

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

Il Capo III non comporta rilegificazioni in materia ed è stato adottato nella piena utilizzazione degli strumenti di semplificazione normativa.

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

Risulta presentata alla Camera dei Deputati il 18 maggio 2023 una proposta di legge recante “*Disciplina delle attività subacquee e iperbariche*”. L'esame del testo è in corso dal 3 luglio 2024.

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

L'intervento normativo in esame risulta coerente con i principi fissati in materia dalla giurisprudenza e non risultano pendenti giudizi di costituzionalità sull'oggetto delle disposizioni in esame.

PARTE II. CONTESTO NORMATIVO DELL'UNIONE EUROPEA E INTERNAZIONALE**10) Analisi della compatibilità dell'intervento con l'ordinamento dell'Unione europea.**

Il Capo III non si pone in contrasto con la normativa comunitaria.

11) Verifica dell'esistenza di procedure di infrazione da parte della Commissione europea sul medesimo o analogo oggetto.

Non risultano pendenti procedure d'infrazione comunitarie nella specifica materia oggetto dell'intervento in esame.

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

Le disposizioni normative sono compatibili con gli obblighi internazionali.

13) Indicazione delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte di giustizia dell'Unione europea sul medesimo o analogo oggetto.

Non risulta che vi siano pendenti davanti alla Corte di giustizia dell'Unione europea giudizi sul medesimo o analogo oggetto del provvedimento proposto.

14) Indicazione delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte europea dei diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.

Non risulta che vi siano pendenti dinanzi alla Corte europea dei diritti dell'uomo giudizi sulla medesima, o analogia, materia.

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

Non vi sono indicazioni al riguardo e, ad oggi, non sono state evidenziate linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo oggetto da parte di altri Stati membri dell'Unione europea.

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.**

L'intervento normativo introduce nuove definizioni. In particolare, l'art. 8 del Capo III definisce:

- L'attività subacquea a scopo ricreativo;
- Il brevetto subacqueo;
- L'istrutto subacqueo;
- La guida subacquea;
- L'organizzazione didattica per le attività subacquee nel settore turistico e ricreativo;
- Il centro di immersione e di addestramento subacqueo;
- Le zone di interesse turistico subacqueo.

La necessità di introdurre nuove definizioni è emersa dall'assenza di un contesto normativo nazionale rispetto ad un settore turistico sempre più attrattivo. Si è ritenuto pertanto di dettare una disciplina

organica per gli elementi centrali del sistema turistico subacqueo, fornendo anzitutto la definizione di tali elementi. Peraltro, l'adozione di un quadro unico è volto ad evitare fraintendimenti e arbitri rispetto all'oggetto dell'attività subacquea ricreativa, anche al fine di sviluppare e incrementare il settore in parola.

Si precisa altresì che le definizioni introdotte risultano coerenti con le leggi regionali che hanno in parte disciplinato l'attività subacquea a scopo ricreativo, ponendosi rispetto ad esse in linea di continuità.

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 contenuti nel testo.

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

Nel Capo III non si fa ricorso alla tecnica della novella legislativa.

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

L'intervento non comporta effetti abrogativi impliciti.

5) *Individuazione di disposizioni dell'atto normativo aventi effetto retroattivo o di rivisicenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica o derogatorie rispetto alla normativa vigente.*

È stato verificato che le disposizioni contenute nell'intervento non producono effetti retroattivi, non determinano la rivisicenza di norme precedentemente abrogate, né effetti di interpretazione autentica. Non si prevedono effetti derogatori rispetto alla normativa vigente.

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

Non risultano altre deleghe aperte sul medesimo oggetto anche a carattere integrativo o correttivo.

7) *Indicazione degli eventuali atti successivi attuativi e dei motivi per i quali non è possibile esaurire la disciplina con la normativa proposta e si rende necessario il rinvio a successivi provvedimenti attuativi; verifica della congruità dei termini previsti per la loro adozione.*

L'art. 11, comma 4, prevede che con provvedimento dell'autorità politica delegata per le politiche del mare, di concerto con il Ministro del turismo, vengano stabiliti i dettagli tecnici e le modalità inerenti al sistema di certificazione delle attività di collaudo e di manutenzione e all'esercizio delle funzioni di controllo. Si tratta di dettagli tecnici che possono essere meglio individuati con un provvedimento non avente natura normativa.

Peraltro, si è ritenuto di non definire un termine per l'adozione del decreto in quanto le tecniche di manutenzione delle attrezzature e degli equipaggiamenti per lo svolgimento delle immersioni

subacquee risultano in evoluzione sicché, una volta aggiornate alle necessità delle odierne immersioni, sarà allora possibile stabilirne i dettagli.

Inoltre, l'art. 14 rinvia ad un decreto del Ministro del turismo, di concerto con l'autorità politica delegata per le politiche del mare, ove nominata, e con i Ministri della cultura, della difesa, delle infrastrutture e dei trasporti e dell'ambiente e della sicurezza energetica, previa intesa in sede di Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, l'individuazione delle zone di interesse turistico subacqueo secondo criteri di sicurezza, rilevanza paesaggistica e faunistica, archeologica e culturale. L'individuazione di tali zone richiede una mappatura completa dei mari italiani per poi circoscrivere l'interesse a particolari aree che possiedono peculiarità tali da ritenersi di apprezzata rilevanza turistica. Ne consegue che l'adozione del decreto del Ministro del turismo, proprio perché legato ad un procedimento che coinvolge non solo le Amministrazioni richiamate, ma anche esperti dell'ambiente marino in grado di specificare gli elementi che elevano l'area ad interesse turistico, non può essere ancorato ad un termine definito di adozione.

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 tecnica della sostenibilità dei relativi costi.

Per la predisposizione del Capo III sono stati utilizzati i dati e i riferimenti statistici forniti dalle associazioni di categorie, nonché i dati già in possesso del Ministero del turismo.

Disposizioni in materia di ambiente e sicurezza energetica: articoli 25 e 30.

Referente ATN: Ufficio legislativo del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica.

PARTE I. ASPETTI TECNICO-NORMATIVI DI DIRITTO INTERNO

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

(Art. 25)

L'intervento normativo, necessario e coerente con il programma di governo, considerate l'importanza di promuovere lo sviluppo economico sostenibile delle attività economiche e la necessità di massimizzare l'utilizzo efficiente dello spazio e delle risorse in mare, con particolare riferimento alle energie rinnovabili, ha come obiettivo quello di assicurare un apporto del sistema della formazione superiore e della ricerca per favorire lo sviluppo, nonché la riconversione mediante riutilizzo, delle piattaforme multiuso offshore.

(Art. 30)

L'intervento normativo, coerente con il programma di governo, ha come obiettivo quello di modificare l'articolo 2, comma 339, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, che disciplina la rappresentanza delle associazioni della pesca nelle commissioni di riserva delle aree marine protette, sostituendo l'Istituto centrale per la ricerca scientifica e tecnologica applicata al mare (ICRAM), oggi soppresso, con l'Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale (ISPRA). Si prevede altresì che nella composizione delle commissioni di riserva faccia parte un esperto designato dal Ministero dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste, un esperto designato dal Ministero dell'università e della ricerca e un esperto designato dalle Associazioni nazionali delle cooperative e delle imprese della pesca professionale maggiormente rappresentative e riconosciute dal Ministero dell'Agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste.

2) Analisi del quadro normativo nazionale.**(Art. 25)**

Il quadro normativo nazionale è rappresentato dal decreto legislativo 6 giugno 2017, n. 104 recante “Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114” e, in particolare, dall'articolo 25, rubricato “Disposizioni attuative”. La disposizione introduce una modifica all'articolo 25, comma 6, del decreto legislativo 16 giugno 2017, n. 104, che disciplina la predisposizione delle linee guida nazionali per la dismissione mineraria delle piattaforme per la coltivazione di idrocarburi in mare e delle infrastrutture connesse richiedendo che nell'emanazione delle linee guida sia acquisito il parere del Ministro dell'università e della ricerca. Attualmente si provvede con decreto del Ministro delle imprese e del made in Italy, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica e con il Ministro della cultura e del turismo e previo parere della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome. Le vigenti linee guida, approvate con decreto del Ministero dello Sviluppo economico del 15 febbraio 2019, non prevedono un coinvolgimento del Ministero dell'Università e della ricerca nella procedura di definizione dell'elenco delle piattaforme in dismissione. Di talché, una previsione in tal senso consentirà, quindi, di tenere conto dell'apporto del sistema dell'istruzione superiore e della ricerca nell'eventuale riutilizzo delle piattaforme contribuendo alla definizione di procedure di dismissione sicura e sostenibile di impianti non più in uso, come le piattaforme petrolifere *offshore*.

(Art. 30)

Il quadro normativo nazionale è rappresentato dalla legge 24 dicembre 2007, n. 244 e dall'articolo 28, terzo comma, della legge 31 dicembre 1982, n. 979 che prevede la commissione di riserva nominata dal Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica.

Il rappresentante esperto designato ai sensi della disposizione si inserisce in un contesto organizzato secondo proprie regole di funzionamento, che escludono oneri economici, ad eccezione delle spese di missione per consentire la partecipazione alle riunioni.

In proposito si rappresenta che le commissioni di riserva si riuniscono dalle 2 alle 4 volte all’anno: tali riunioni possono essere in presenza o da remoto. In caso di riunioni in presenza il costo medio di una missione varia dai 500 ai 700 euro. Quindi ipotizzando tre riunioni all’anno per ognuna delle 27 aree marine protette, si può stimare un onere annuo di circa 2000 euro per ogni rappresentante che, se si considerano tutte le 27 AMP, diventano 54.000 euro all’anno. Tale importo deve essere considerato come importo massimo in quanto i rappresentanti potrebbero essere individuati in loco, ad esempio tra i capi sezioni pesca delle capitanerie di porto o nell’ambito delle associazioni della pesca. Inoltre, molte partecipazioni potrebbero avvenire con modalità da remoto. In concreto, pertanto, l’onere annuo complessivo potrebbe essere ragionevolmente stimato come compreso tra i 10.000 euro e i 30.000 euro. Tale importo, in ogni caso, è a carico dei bilanci delle Aree marine protette che dispongono di una propria dotazione finanziaria annua nell’ambito della quale sono tenute a corrispondere le spese di funzionamento delle Commissioni. La disposizione, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri per il bilancio dello Stato.

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

L’intervento normativo interviene, novellandolo sull’articolo 25, comma 6, del decreto legislativo n. 104 del 2017 al fine di modificare le disposizioni ivi previste.

In particolare, la disposizione introduce una modifica all’articolo 25, comma 6, del decreto legislativo 16 giugno 2017, n. 104, che disciplina la predisposizione delle linee guida nazionali per la dismissione mineraria delle piattaforme per la coltivazione di idrocarburi in mare e delle infrastrutture connesse richiedendo che nell’emanazione delle linee guida sia acquisito il parere del Ministro dell’università e della ricerca. Attualmente si provvede con decreto del Ministro delle imprese e del made in Italy, di concerto con il Ministro dell’ambiente e della sicurezza energetica e con il Ministro della cultura e del turismo e previo parere della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome. Le vigenti linee guida, approvate con decreto del Ministero dello Sviluppo economico del 15 febbraio 2019, non prevedono un coinvolgimento del Ministero dell’Università e della ricerca nella procedura di definizione dell’elenco delle piattaforme in dismissione. Di talchè, una previsione in tal senso consentirà, quindi, di tenere conto dell’apporto del sistema dell’istruzione superiore e della ricerca nell’eventuale riutilizzo delle piattaforme contribuendo alla definizione di procedure di dismissione sicura e sostenibile di impianti non più in uso, come le piattaforme petrolifere *offshore*.

(Art. 30)

L’intervento normativo interviene, novellandolo sull’articolo 2, comma 339, della legge n. 244 del 2007 al fine di modificare la rappresentanza delle associazioni della pesca nelle commissioni di

riserva delle aree marine protette, sostituendo l’Istituto centrale per la ricerca scientifica e tecnologica applicata al mare (ICRAM), oggi soppresso, con l’Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale (ISPRA). Si prevede altresì che nella composizione delle commissioni di riserva faccia parte un esperto designato dal Ministero dell’agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste, un esperto designato dal Ministero dell’università e della ricerca e un esperto designato dalle Associazioni nazionali delle cooperative e delle imprese della pesca professionale maggiormente rappresentative e riconosciute dal Ministero dell’Agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste.

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

(Art. 25)

L’intervento normativo risulta compatibile con i principi costituzionali.

(Art. 30)

L’intervento normativo risulta compatibile con i principi costituzionali.

5) Analisi della compatibilità dell’intervento con le competenze e le funzioni delle regioni ordinarie e a statuto speciale nonché degli enti locali.

(Art. 25)

L’intervento normativo risulta compatibile con le competenze e le funzioni delle regioni ordinarie e a statuto speciale nonché degli enti locali.

(Art. 30)

L’intervento normativo risulta compatibile con le competenze e le funzioni delle regioni ordinarie e a statuto speciale nonché degli enti locali.

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

(Art. 25).

L’intervento normativo risulta compatibile con i principi di sussidiarietà, differenziazione e adeguatezza sanciti dall’articolo 118, primo comma, della Costituzione

(Art. 30)

L’intervento normativo risulta compatibile con i principi di sussidiarietà, differenziazione e adeguatezza sanciti dall’articolo 118, primo comma, della Costituzione

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

(Art. 25)

È stata verificata l’assenza di rilegificazioni e della piena utilizzazione delle possibilità di delegificazione e degli strumenti di semplificazione normativa.

(Art. 30)

È stata verificata l'assenza di rilegificazioni e della piena utilizzazione delle possibilità di delegificazione e degli strumenti di semplificazione normativa.

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

(Art. 25)

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

(Art. 30)

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

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

(Art. 25)

Non si riscontrano linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi di costituzionalità sul medesimo o analogo oggetto.

(Art. 30)

Non si riscontrano linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi di costituzionalità sul medesimo o analogo oggetto.

PARTE II. CONTESTO NORMATIVO DELL'UNIONE EUROPEA E INTERNAZIONALE

10) *Analisi della compatibilità dell'intervento con l'ordinamento dell'Unione europea.*

(Art. 25)

L'intervento normativo risulta compatibile con l'ordinamento dell'Unione europea.

(Art. 30)

L'intervento normativo risulta compatibile con l'ordinamento dell'Unione europea.

11) *Verifica dell'esistenza di procedure di infrazione da parte della Commissione europea sul medesimo o analogo oggetto.*

(Art. 25)

Non esistono procedure di infrazione da parte della Commissione europea sul medesimo o analogo oggetto.

(Art. 30)

Non esistono procedure di infrazione da parte della Commissione europea sul medesimo o analogo oggetto.

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

(Art. 25)

L'intervento normativo risulta compatibile con gli obblighi internazionali

(Art. 30)

L'intervento normativo risulta compatibile con gli obblighi internazionali

13) Indicazione delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte di giustizia dell'Unione europea sul medesimo o analogo oggetto.

(Art. 25)

Non si registrano linee prevalenti della giurisprudenza o giudizi pendenti innanzi alla Corte di giustizia dell'Unione europea sul medesimo o analogo oggetto.

(Art. 30)

Non si registrano linee prevalenti della giurisprudenza o giudizi pendenti innanzi alla Corte di giustizia dell'Unione europea sul medesimo o analogo oggetto.

14) Indicazione delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte europea dei diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.

(Art. 25)

Non si registrano linee prevalenti della giurisprudenza o giudizi pendenti innanzi alla Corte europea dei diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.

(Art. 30)

Non si registrano linee prevalenti della giurisprudenza o giudizi pendenti innanzi alla Corte europea dei diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.

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

(Art. 25)

Non si sono registrate indicazioni sulle linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo oggetto da parte di altri Stati membri dell'Unione europea.

(Art. 30)

Non si sono registrate indicazioni sulle linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo oggetto da parte di altri Stati membri dell'Unione europea.

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.

(Art. 25)

La norma non introduce nuove definizioni normative.

(Art. 30)

La norma non introduce nuove definizioni normative.

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

(Art. 25)

È stata verificata la correttezza dei riferimenti normativi contenuti nello schema di disegno di legge.

(Art. 30)

È stata verificata la correttezza dei riferimenti normativi contenuti nello schema di disegno di legge.

3) Ricorso alla tecnica della novella legislativa per introdurre modificazioni e integrazioni a disposizioni vigenti.**(Art. 25)**

È stato fatto ricorso alla tecnica della novella legislativa per introdurre modificazioni e integrazioni a disposizioni vigenti. In particolare, sono state apportate modifiche all'articolo 25, comma 6, del decreto legislativo n. 104 del 2017.

(Art. 30)

È stato fatto ricorso alla tecnica della novella legislativa per introdurre modificazioni e integrazioni a disposizioni vigenti. In particolare, sono state apportate modifiche all'articolo 2, comma 339, della legge n. 244 del 2007.

4) Individuazione di effetti abrogativi impliciti di disposizioni dell'atto normativo e loro traduzione in norme abrogative espresse nel testo normativo.**(Art. 25)**

La norma introdotta non prevede effetti abrogativi impliciti.

(Art. 30)

La norma introdotta non prevede effetti abrogativi impliciti.

5) Individuazione di disposizioni dell'atto normativo aventi effetto retroattivo o di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica o derogatorie rispetto alla normativa vigente.**(Art. 25)**

L'atto normativo non prevede disposizioni aventi effetto retroattivo né reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica o derogatorie rispetto alla normativa vigente.

(Art. 30)

L'atto normativo non prevede disposizioni aventi effetto retroattivo né reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica o derogatorie rispetto alla normativa vigente.

6) Verifica della presenza di deleghe aperte sul medesimo oggetto, anche a carattere integrativo o correttivo.**(Art. 25)**

È stata verificata l'assenza di deleghe aperte sul medesimo oggetto, anche a carattere integrativo o correttivo.

(Art. 30)

È stata verificata l'assenza di deleghe aperte sul medesimo oggetto, anche a carattere integrativo o correttivo.

7) Indicazione degli eventuali atti successivi attuativi e dei motivi per i quali non è possibile esaurire la disciplina con la normativa proposta e si rende necessario il rinvio a successivi provvedimenti attuativi; verifica della congruità dei termini previsti per la loro adozione.

(Art. 25)

Non sono previsti atti successivi attuativi.

(Art. 30)

Non sono previsti atti successivi attuativi.

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 tecnica della sostenibilità dei relativi costi.

(Art. 25)

È stata verificata la piena utilizzazione di dati. Non è stato necessario commissionare apposite elaborazioni statistiche all'Istituto nazionale di statistica.

(Art. 30)

È stata verificata la piena utilizzazione di dati. Non è stato necessario commissionare apposite elaborazioni statistiche all'Istituto nazionale di statistica.

Disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti: articoli 15, 16, 17, 18 e 19.

Referente ATN: Ufficio legislativo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

PARTE I. ASPETTI TECNICO-NORMATIVI DI DIRITTO INTERNO.

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

Articoli 15, 16 e 17

L'obiettivo richiamato risulta coerente con il programma di Governo in tema di sviluppo della nautica da diporto, importate e strategico settore della nostra economia.

La legge 7 ottobre 2015, n. 167, ha delegato il Governo a intervenire sulla legislazione in materia di nautica da diporto, secondo criteri di semplificazione delle procedure, tali da consentire la revisione e l'integrazione del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, recante codice della nautica da diporto ed attuazione della direttiva 2003/44/CE, a norma dell'articolo 6 della legge 8 luglio 2003, n. 172. In attuazione di detta disposizione, sono stati emanati il decreto legislativo 3 novembre 2017, n. 229 ed il successivo decreto legislativo, correttivo e integrativo, 12 novembre 2020, n. 160.

Inoltre, l'articolo 1, comma 6, della richiamata legge n. 167 del 2015, ha previsto la modifica della disciplina del regolamento di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 29 luglio

2008, n. 146, recante il regolamento di attuazione dell'articolo 65 del richiamato decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, al fine di assicurarne la piena compatibilità con le innovazioni introdotte nell'esercizio della delega sopra citata.

Successivamente, l'articolo 59, comma 1, del decreto legislativo n. 229 del 2017 ha previsto l'emanazione di un regolamento, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, per modificare la disciplina prevista dal regolamento di attuazione del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171.

In attuazione delle suddette ultime disposizioni, è stato emanato il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 17 settembre 2024, n. 133.

L'esperienza maturata nel corso degli ultimi anni ha, tuttavia, evidenziato la necessità di apportare ulteriori modifiche al codice della nautica da diporto, allo scopo di sviluppare la cantieristica, implementare i processi di digitalizzazione, semplificare le procedure amministrative, garantire la sicurezza e tutelare la concorrenza nel settore del settore. Inoltre, si rende necessario aggiornare alcune disposizioni del decreto del Presidente della Repubblica 14 dicembre 2018, n. 152, concernente il regolamento recante norme per l'attuazione del sistema telematico centrale della nautica da diporto. Infine, si rende necessario modificare l'articolo 7, comma 1, del decreto-legge 4 luglio 2006, n. 223, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 agosto 2006, n. 248, ampliando la platea dei soggetti cui può essere chiesta l'autenticazione degli atti e delle dichiarazioni aventi ad oggetto l'alienazione di unità da diporto, includendovi i raccomandatari marittimi titolari degli STED di cui decreto del Presidente della Repubblica 14 dicembre 2018, n. 152.

Articoli 18 e 19

L'obiettivo richiamato risulta coerente con il programma di Governo in tema di trasporto marittimo, importate e strategico settore della nostra economia.

Il codice di navigazione e il relativo regolamento di esecuzione, seppur conservano, dopo decenni dall'emanazione, l'originaria validità in termini di disciplina di una materia altamente specialistica, quale è quella afferente alla navigazione marittima, necessitano, tuttavia, di alcuni interventi di ammodernamento, anche in considerazione di alcune disposizioni ormai superate, al fine di innalzare il livello di competitività del sistema dei trasporti marittimi del Paese, anche tenendo in considerazione le nuove tecnologie. In tale contesto, l'intervento mira, altresì, ad operare alcune semplificazioni amministrative, in linea anche con i processi di informatizzazione.

Altresì, il provvedimento disciplina il “consulente chimico di porto”, atteso che nessuna norma primaria disciplina, all'attualità, detta professionalità. Nella prassi, infatti, si parla di consulenti chimici o di periti chimici di porto, ma senza che tali definizioni siano state mai ancorate a professioni specifiche o al possesso dell'iscrizione a specifici albi professionali.

2) Analisi del quadro normativo nazionale.

Articoli 15, 16 e 17

Il decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, recante codice della nautica da diporto ed attuazione della direttiva 2003/44/CE, a norma dell'articolo 6 della legge 8 luglio 2003, n. 172, è stato modificato, in particolare, dai decreti legislativi n. 229 del 2017 e n. 160 del 2020, sopra richiamati. Occorre, tuttavia, oggi apportare ulteriori modifiche al codice della nautica da diporto, nonché ad altre norme di settore, allo scopo di sviluppare la cantieristica, implementare i processi di digitalizzazione, semplificare le procedure amministrative, garantire la sicurezza e tutelare la concorrenza nel settore del diporto nautico.

Ciò premesso, si specifica che il quadro della normativa ordinamentale è costituito dalle seguenti disposizioni:

- regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, recante il codice della navigazione;
- legge 29 settembre 1980, n. 662, recante ratifica ed esecuzione della Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi e del protocollo d'intervento in alto mare in caso di inquinamento causato da sostanze diverse dagli idrocarburi, con annessi, adottati a Londra il 2 novembre 1973;
- legge 7 agosto 1990, n. 241, recante nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi;
- legge 8 luglio 2003, n. 172, recante disposizioni per il riordino e il rilancio della nautica da diporto e del turismo nautico;
- decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, recante codice della nautica da diporto ed attuazione della direttiva 2003/44/CE, a norma dell'articolo 6 della legge 8 luglio 2003, n. 172;
- decreto-legge 4 luglio 2006, n. 223, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 agosto 2006, n. 248, recante disposizioni urgenti per il rilancio economico e sociale, per il contenimento e la razionalizzazione della spesa pubblica, nonché interventi in materia di entrate e di contrasto all'evasione fiscale, e, in particolare, l'articolo 7;
- decreto legislativo 14 giugno 2011, n. 104, recante attuazione della direttiva 2009/15/CE relativa alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime;
- decreto legislativo 11 gennaio 2016, n. 5, recante attuazione della direttiva 2013/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 novembre 2013, relativa alle unità da diporto e alle moto d'acqua e che abroga la direttiva 94/25/CE;
- decreto legislativo 3 novembre 2017, n. 229, recante revisione ed integrazione del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, recante codice della nautica da diporto ed attuazione della direttiva 2003/44/CE, a norma dell'articolo 6 della legge 8 luglio 2003, n. 172, in attuazione dell'articolo 1 della legge 7 ottobre 2015, n. 167;
- decreto legislativo 12 novembre 2020, n. 160, recante disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 3 novembre 2017, n. 229, concernente revisione ed integrazione del decreto

legislativo 18 luglio 2005, n. 171, recante codice della nautica da diporto ed attuazione della direttiva 2003/44/CE, a norma dell'articolo 6 della legge 8 luglio 2003, n. 172, in attuazione dell'articolo 1, comma 5, della legge 7 ottobre 2015, n. 167;

- decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, recante approvazione del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione;
- decreto del Presidente della Repubblica 9 ottobre 1997, n. 431, recante regolamento sulla disciplina delle patenti nautiche;
- decreto del Presidente della Repubblica 14 dicembre 2018, n. 152, concernente regolamento recante norme per l'attuazione del sistema telematico centrale della nautica da diporto;
- decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 29 luglio 2008, recante regolamento di attuazione dell'articolo 65 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, recante il codice della nautica da diporto;
- decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 17 settembre 2024, n. 133, recante regolamento di modifica al decreto 29 luglio 2008, n. 146 concernente il regolamento di attuazione dell'articolo 65 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, recante il codice della nautica da diporto.

Articoli 18 e 19

La navigazione marittima trova la sua disciplina di base nel codice della navigazione, approvato con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, nonché nel regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (navigazione marittima) di cui al decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328. Il tempo trascorso dall'emanazione dei due provvedimenti rende necessarie alcune modifiche finalizzate da un lato al superamento di alcune disposizioni dal contenuto ormai obsoleto, dall'altro ad introdurre semplificazioni amministrative in alcune procedure.

Inoltre, il provvedimento reca la disciplina del “consulente chimico di porto”, atteso che nessuna norma primaria disciplina, all'attualità, detta professionalità, prevista, invece, esclusivamente da circolari ministeriali.

Ciò premesso, si specifica che il quadro della normativa ordinamentale è costituito dalle seguenti disposizioni:

- regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, recante il codice della navigazione;
- legge 14 giugno 1989, n. 234, recante disposizioni concernenti l'industria navalmeccanica ed armatoriale e provvedimenti a favore della ricerca applicata al settore navale;
- decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 271, recante adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori marittimi a bordo delle navi mercantili da pesca nazionali, a norma della legge 31 dicembre 1998, n. 485;
- decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82, recante codice dell'amministrazione digitale;

- decreto legislativo 27 maggio 2005, n. 108, recante attuazione della direttiva 1999/63/CE relativa all'accordo sull'organizzazione dell'orario di lavoro della gente di mare, concluso dall'Associazione armatori della Comunità europea (ECSA) e dalla Federazione dei sindacati dei trasportatori dell'Unione europea (FST);
- decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, recante codice delle assicurazioni private;
- decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, recante disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività, e, in particolare, l'articolo 67-bis;
- decreto legislativo 12 gennaio 2019, n. 14, recante codice della crisi d'impresa e dell'insolvenza in attuazione della legge 19 ottobre 2017, n. 155, e, in particolare, l'articolo 166;
- decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, recante approvazione del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione;
- decreto del Presidente della Repubblica 9 ottobre 1990, n. 309, recante testo unico delle leggi in materia di disciplina degli stupefacenti e sostanze psicotrope, prevenzione, cura e riabilitazione dei relativi stati di tossicodipendenza.

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

Articoli 15, 16 e 17

Lo schema di decreto apporta modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, concernente il codice della nautica da diporto, al decreto del Presidente della Repubblica 14 dicembre 2018, n. 152, concernente il regolamento recante norme per l'attuazione del sistema telematico centrale della nautica da diporto, nonché all'articolo 7 del decreto-legge 4 luglio 2006, n. 223, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 agosto 2006, n. 248, concernente i passaggi di proprietà di beni mobili registrati: il tutto per le finalità di cui al punto 1) della presente parte, fermo restando quanto dettagliatamente riportato nella relazione illustrativa.

Nello specifico:

articolo 15 - decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171:

- a) all'articolo 2, dopo il comma 2-bis è inserito il comma 2-ter, il comma 3 è modificato, il comma 4 è sostituito in toto;
- b) all'articolo 17, il comma 2 è sostituito in toto;
- c) dopo l'articolo 26-bis, è inserito l'articolo 26-ter;
- d) all'articolo 24, il comma 2 è sostituito in toto;
- e) all'articolo 31, dopo il comma 4-bis è inserito il comma 4-ter e il comma 5 è modificato;
- f) dopo l'articolo 39-bis è inserito l'articolo 39-ter;
- g) all'articolo 40, il comma 2 è modificato ed è inserito il comma 2-bis;
- h) all'articolo 42, il comma 2 è sostituito in toto;
- i) dopo l'articolo 42, è inserito il 42-bis;

- l) all'articolo 47, il comma 1 è modificato;
- m) all'articolo 48, dopo il comma 1 sono aggiunti i commi 1-bis e 1-ter;
- n) all'articolo 49, il comma 1 è sostituito dal seguente:
- o) all'articolo 49-bis, dopo il comma 1 è inserito il comma 1-bis e il comma 3 è modificato;
- p) all'articolo 49-septies, al comma 14, la lettera d) è sostituita in toto;
- q) all'articolo 49-octies, sono modificati i commi 1 e 3;
- r) all'articolo 49-novies, il comma 10 è modificato;
- s) all'articolo 53-quinquies, il comma 1 è modificato;
- t) all'articolo 55, il comma 2 è sostituito in toto;
- u) all'articolo 58, il comma 1 è modificato.

articolo 16 - decreto del Presidente della Repubblica 14 dicembre 2018, n. 152: all'articolo 3, comma 1, dopo la lettera v) è inserita la lettera v-bis;

articolo 17 - decreto-legge 4 luglio 2006, n. 223, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 agosto 2006, n. 248: all'articolo 7, il comma 1 è modificato.

Articoli 18 e 19

Lo schema di decreto apporta modifiche ed integrazioni al regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, recante il codice della navigazione, nonché al decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, recante approvazione del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione: il tutto per le finalità di cui al punto 1) della presente parte, fermo restando quanto dettagliatamente riportato nella relazione illustrativa.

Nello specifico:

articolo 18, modifiche al codice della navigazione di cui al regio decreto 30 marzo 1942, n. 327:

- a) dopo l'articolo 116 è inserito il 116-bis (Attività di Consulente Chimico di porto);
- b) all'articolo 119, il primo comma è modificato e il secondo comma è sostituito;
- c) all'articolo 120, comma 1, la lettera b, è sostituita;
- d) dopo l'articolo 122 è inserito il 122-bis (Modalità delle annotazioni);
- e) dopo l'articolo 146 è inserito il 146-bis (Documenti per l'iscrizione);
- f) dopo l'articolo 152 è inserito il 152-bis (Iscrizione Provvisoria);
- g) all'articolo 156, sono modificati i commi 5, 6 e 8 ed è inserito il comma 8-bis;
- h) all'articolo 169 è aggiunto, dopo il quarto comma, un comma;
- i) dopo l'articolo 169, sono inseriti gli articoli 169-bis, 169-ter, 169-quater e 169-quinquies;
- l) all'articolo 174, dopo il quarto comma è inserito un comma;
- m) all'articolo 175, il secondo comma è modificato;
- n) all'articolo 177, dopo il primo comma, sono aggiunti tre commi;
- o) all'articolo 179, il quarto, quinto, sesto e settimo comma sono modificati;
- p) all'articolo 569, il secondo comma è modificato;

q) dopo l'articolo 577 è inserito il 577-bis (Consolidamento ipoteca).

articolo 19, modifiche al regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione marittima: sono abrogati gli articoli 224, 226, 236, 315, 363, 365 e 374.

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

Non si rilevano profili di incompatibilità con i principi costituzionali, con la giurisprudenza della Corte costituzionale, né con altre disposizioni vigenti. Lo schema di provvedimento, inoltre, è coerente con i principi costituzionali che disciplinano l'efficienza e la legittimità dell'azione della Pubblica Amministrazione.

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

L'intervento normativo risulta compatibile con le competenze e le funzioni delle regioni ordinarie e a statuto speciale, nonché degli enti locali. La ripartizione delle competenze è disciplinata nel nostro ordinamento a livello costituzionale, dagli articoli 117 e 118 della Costituzione: l'articolo 117 provvede a fornire una elencazione delle materie riservate in via esclusiva allo Stato (comma 2), nonché di quelle affidate alla legislazione concorrente dello Stato e delle Regioni (comma 3), assegnando in via residuale a queste ultime la potestà normativa rispetto a ogni ulteriore settore (comma 4).

Lo schema di provvedimento attiene a svariate materie concernenti la navigazione marittima e la nautica da diporto, in particolare alle procedure amministrative e alla sicurezza. Dette materie sono, ai sensi dell'articolo 104, comma 1, lettere t) e v), del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, mantenute all'Amministrazione statale. La materia della sicurezza della navigazione è ascrivibile a profili afferenti all'ordine pubblico e alla sicurezza, materia di esclusiva competenza statale. La sicurezza della navigazione, infatti, va ricondotta alla competenza statale esclusiva, ai sensi dell'articolo 117 della Costituzione, per le motivazioni che seguono. L'esigenza di assicurare l'incolumità personale dei soggetti coinvolti nella navigazione (equipaggio e passeggeri) anche attraverso prescrizioni concernenti la sicurezza del bene “nave”, pone problemi di sicurezza, e così rimanda alla lettera h) del secondo comma del citato articolo 117, che attribuisce alla competenza statale esclusiva la materia “ordine pubblico e sicurezza a esclusione della polizia amministrativa locale”.

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

Non si rilevano profili di incompatibilità con le competenze e le funzioni delle Regioni ordinarie e a statuto speciale nonché degli enti locali, né di incompatibilità con i principi di sussidiarietà, differenziazione ed adeguatezza sanciti dall'articolo 118, primo comma, della Costituzione.

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

Non sono previste rilegificazioni di norme delegificate.

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

Articoli 15, 16 e 17

Non risulta l'esistenza di progetti di legge all'esame del Parlamento o di regolamento vertenti su materia analoga.

Articoli 18 e 19

È attualmente all'analisi del Senato della Repubblica il disegno di legge recante “*Modifiche al codice della navigazione e altre disposizioni in materia di ordinamento amministrativo della navigazione e del lavoro marittimo*”, atto Senato n. 673, vertente modifiche al codice della navigazione.

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

Non si ravvisano aspetti giurisprudenziali in relazione allo schema di decreto ministeriale proposto.

Non risultano giudizi pendenti di costituzionalità su medesimo o analogo oggetto.

PARTE II. CONTESTO NORMATIVO COMUNITARIO ED INTERNAZIONALE.

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

Articoli 15, 16 e 17

Il provvedimento è compatibile con l'ordinamento comunitario. In particolare, modifica il codice della nautica da diporto ed attua la direttiva 2003/44/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 giugno 2003, che modifica la direttiva 94/25/CE sul ravvicinamento delle disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative degli Stati membri riguardanti le imbarcazioni da diporto.

Articoli 18 e 19

Il provvedimento è compatibile con l'ordinamento comunitario.

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

Non si ha notizia di procedure d'infrazione su questioni attinenti all'intervento.

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

L'intervento non presenta profili di incompatibilità con gli obblighi internazionali.

13) Indicazione delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte di giustizia dell'Unione europea sul medesimo o analogo oggetto.

Non sussistono giudizi pendenti innanzi alla Corte di giustizia dell'Unione europea sul medesimo o analogo oggetto.

14) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte Europea dei Diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.

Non risulta allo stato che vi siano pendenti dinanzi alla Corte Europea dei Diritti dell'uomo giudizi nelle medesime o analoghe materie.

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

Articoli 15, 16 e 17

La normativa italiana vigente e lo schema di provvedimento proposto risultano in linea con la normativa adottata dagli altri Stati membri. Da un esame delle linee prevalenti della regolamentazione della nautica da diporto da parte di altri Stati membri dell'Unione Europea, si evidenzia che i Paesi dell'Unione hanno cercato di uniformarsi al principio generale per il quale la nautica da diporto che prevede utilizzo commerciale delle unità gode di agevolazioni, al fine di facilitare e incentivare le attività in qualche modo produttive di beni e servizi.

Articoli 18 e 19

La normativa italiana vigente e lo schema di provvedimento proposto risultano in linea con la normativa adottata dagli altri Stati membri.

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.

Articoli 15, 16 e 17

Il provvedimento non introduce nuove definizioni.

Articoli 18 e 19

Il provvedimento introduce la definizione di consulente chimico del porto e ne reca la relativa disciplina. La definizione è coerente con quella utilizzata nelle ordinanze vigenti, pur in assenza di una norma primaria.

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

La verifica dei riferimenti normativi contenuti nello schema di provvedimento è stata effettuata con esito positivo.

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

Articoli 15, 16 e 17

Il provvedimento in esame fa ricorso alla tecnica della novella legislativa e apporta le necessarie modifiche a:

- a) decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, recante codice della nautica da diporto ed attuazione della direttiva 2003/44/CE, a norma dell'articolo 6 della legge 8 luglio 2003, n. 172;

b) articolo 7 del decreto-legge 4 luglio 2006, n. 223, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 agosto 2006, n. 248, recante disposizioni urgenti per il rilancio economico e sociale, per il contenimento e la razionalizzazione della spesa pubblica, nonché interventi in materia di entrate e di contrasto all'evasione;

decreto del Presidente della Repubblica 14 dicembre 2018, n. 152, concernente regolamento recante norme per l'attuazione del sistema telematico centrale della nautica da diporto. Nello specifico:

articolo 15 - decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171:

a) all'articolo 2, dopo il comma 2-bis è inserito il comma 2-ter, il comma 3 è modificato, il comma 4 è sostituito in toto;

b) all'articolo 17, il comma 2 è sostituito in toto;

c) dopo l'articolo 26-bis, è inserito l'articolo 26-ter;

d) all'articolo 24, il comma 2 è sostituito in toto;

e) all'articolo 31, dopo il comma 4-bis è inserito il comma 4-ter e il comma 5 è modificato;

f) dopo l'articolo 39-bis è inserito l'articolo 39-ter;

g) all'articolo 40, il comma 2 è modificato ed è inserito il comma 2-bis;

h) all'articolo 42, il comma 2 è sostituito in toto;

i) dopo l'articolo 42, è inserito il 42-bis;

l) all'articolo 47, il comma 1 è modificato;

m) all'articolo 48, dopo il comma 1 sono aggiunti i commi 1-bis e 1-ter;

n) all'articolo 49, il comma 1 è sostituito dal seguente:

o) all'articolo 49-bis, dopo il comma 1 è inserito il comma 1-bis e il comma 3 è modificato;

p) all'articolo 49-septies, al comma 14, la lettera d) è sostituita in toto;

q) all'articolo 49-octies, sono modificati i commi 1 e 3;

r) all'articolo 49-novies, il comma 10 è modificato;

s) all'articolo 53-quinquies, il comma 1 è modificato;

t) all'articolo 55, il comma 2 è sostituito in toto;

u) all'articolo 58, il comma 1 è modificato.

articolo 16 - decreto del Presidente della Repubblica 14 dicembre 2018, n. 152: all'articolo 3, comma 1, dopo la lettera v) è inserita la lettera v-bis;

articolo 17 - decreto-legge 4 luglio 2006, n. 223, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 agosto 2006, n. 248: all'articolo 7, il comma 1 è modificato.

Articoli 18 e 19

Il provvedimento in esame fa ricorso alla tecnica della novella legislativa e apporta le necessarie modifiche al:

- regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, recante il codice della navigazione;

- decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, recante approvazione del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione.

Nello specifico:

articolo 18, modifiche al codice della navigazione di cui al regio decreto 30 marzo 1942, n. 327:

- a) dopo l'articolo 116 è inserito il 116-bis (Attività di Consulente Chimico di porto);
- b) all'articolo 119, il primo comma è modificato e il secondo comma è sostituito;
- c) all'articolo 120, comma 1, la lettera b, è sostituita;
- d) dopo l'articolo 122 è inserito il 122-bis (Modalità delle annotazioni);
- e) dopo l'articolo 146 è inserito il 146-bis (Documenti per l'iscrizione);
- f) dopo l'articolo 152 è inserito il 152-bis (Iscrizione Provvisoria);
- g) all'articolo 156, sono modificati i commi 5, 6 e 8 ed è inserito il comma 8-bis;
- h) all'articolo 169 è aggiunto, dopo il quarto comma, un comma;
- i) dopo l'articolo 169, sono inseriti gli articoli 169-bis, 169-ter, 169-quater e 169-quinquies;
- l) all'articolo 174, dopo il quarto comma è inserito un comma;
- m) all'articolo 175, il secondo comma è modificato;
- n) all'articolo 177, dopo il primo comma, sono aggiunti tre commi;
- o) all'articolo 179, il quarto, quinto, sesto e settimo comma sono modificati;
- p) all'articolo 569, il secondo comma è modificato;
- q) dopo l'articolo 577 è inserito il 577-bis (Consolidamento ipoteca).

articolo 19, modifiche al regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione marittima: sono abrogati gli articoli 224, 226, 236, 315, 363, 365 e 374.

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

Non sono previsti effetti abrogativi impliciti di disposizioni dell'atto normativo.

5) Individuazioni di disposizioni dell'atto normativo aventi effetto retroattivo o di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica o derogatorie rispetto alla normativa vigente.

Il provvedimento non contiene disposizioni aventi effetto retroattivo o di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica o derogatorie rispetto alla normativa vigente.

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

Non sussistono altre deleghe aperte aventi il medesimo oggetto del provvedimento in trattazione.

7) Indicazione degli eventuali atti successivi attuativi e dei motivi per i quali non è possibile esaurire la disciplina con la normativa proposta e si rende necessario il rinvio a successivi provvedimenti attuativi; verifica della congruità dei termini previsti per la loro adozione.

Articoli 15, 16 e 17

È prevista l'emanazione di seguenti atti attuativi:

- a) decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti per adottare il modello di autorizzazione alla navigazione temporanea che abilita le unità da diporto alla navigazione in acque internazionali e in acque interne e territoriali di Stati esteri;
- b) decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, per aggiornare l'imposto da versare per diritti e compensi connessi al rilascio dell'autorizzazione alla navigazione temporanea che abilita le unità da diporto alla navigazione in acque internazionali e in acque interne e territoriali di Stati esteri.

Non è possibile esaurire la disciplina con la normativa proposta e si rende necessario il rinvio a successivi provvedimenti attuativi in quanto:

- a) non si ritiene opportuno inserire in una norma di rango primario un modello di autorizzazione che potrebbe essere necessario modificare nel corso del tempo;
- b) non è possibile prestabilire gli aumenti, periodici, necessari all'aggiornamento degli importi dovuti per diritti e compensi correlati al rilascio di un'autorizzazione, aggiornamento da effettuarsi sulla base dei costi effettivi, quindi riscontrati nel corso del tempo, delle attività amministrative.

Per entrambi i provvedimenti, non sono stati previsti specifici termini di adozione atteso che allo stato appaiono difficilmente quantificabili.

Articoli 18 e 19

È prevista l'emanazione di seguenti atti attuativi:

- a) provvedimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con i Ministeri della salute e dell'università e della ricerca, da emanarsi entro 120 giorni, per definire le modalità di iscrizione dei consulenti chimici del porto nei relativi registri;
- b) uno o più decreti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale, per l'approvazione del formato digitale di carte, libri e documenti di bordo, della loro formazione, aggiornamento, trasmissione, copia, duplicazione, riproduzione, estrazione e validazione temporale, inclusi i software e degli hardware per la loro gestione;

Non è possibile esaurire la disciplina con la normativa proposta e si rende necessario il rinvio a successivi provvedimenti attuativi in quanto:

- a) non si ritiene opportuno inserire in una norma di rango primario le modalità per l'iscrizione nei registri dei consulenti chimici del porto, attesa altresì la possibile necessità di apportarvi aggiornamento nel corso del tempo;
- b) non si ritiene opportuno inserire in una norma di rango primario le specifiche concernenti il formato digitale di carte, libri e documenti di bordo le modalità, atteso altresì che i sistemi e i processi di digitalizzazione sono in continua evoluzione.

I termini previsti per l'adozione del provvedimento di cui alla lettera a) appaiono adeguati, per il provvedimento di cui alla lettera b) non sono stati previsti specifici termini di adozione attesa la necessità del coinvolgimento di varie Amministrazioni/Enti nella fase istruttoria e, conseguentemente, la difficile quantificazione di un termine congruo.

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.

Per la predisposizione del provvedimento in esame sono stati utilizzati i dati informativi già in possesso dell'Amministrazione proponente e non è stato necessario commissionare l'acquisizione di ulteriori dati statistici o informativi.

Disposizioni in materia di salute: articoli 18, comma 1, lettera a) e 22, comma 2.

Referente ATN: Ufficio legislativo del Ministero della salute.

PARTE I. ASPETTI TECNICO-NORMATIVI DI DIRITTO INTERNO

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

Articolo 18, comma 1, lettera a)

La proposta normativa in questione risulta necessaria al fine di garantire, attraverso una compiuta disciplina di rango primario, la tutela della salute e della sicurezza dei lavoratori marittimi, anche nella navigazione, e dei lavoratori portuali nonché la tutela dell'ambiente marino e dell'incolumità pubblica, riconoscendo la qualifica di Consulente Chimico di Porto e l'esperimento delle relative attività solo ai professionisti adeguatamente formati, secondo standard e in possesso di requisiti previsti in modo uniforme a livello nazionale.

Articolo 22, comma 2

L'intervento in questione risulta essere coerente con il programma di Governo in quanto è finalizzato ad affrontare la carenza di personale sanitario e sociosanitario registrata nelle regioni insulari e a consentire alle aziende e agli enti del Servizio sanitario nazionale di poter utilizzare, nell'ambito di bandi e avvisi per il reclutamento del personale sanitario e sociosanitario, di specifici criteri valutativi volti a valorizzare l'attività prestata dagli esercenti le professioni sanitarie e dagli operatori sociosanitari presso strutture sanitarie e sociosanitarie, pubbliche o private accreditate, ubicate nei territori indicati nell'allegato «A» della legge 28 dicembre 2001, n. 448, come modificato dall'art. 1, comma 238, della legge 28 dicembre 2015, n. 208.

2) Analisi del quadro normativo nazionale.

Articolo 18, comma 1, lettera a)

La proposta si inquadra nell’ambito delle specifiche previsioni contemplate nell’intervento volto alla valorizzazione della risorsa del mare.

La regolamentazione della figura del Consulente Chimico di Porto è stata demandata prevalentemente a disposizioni di rango secondario adottate dall’Autorità Amministrativa sin dall’anno 1951 (da ultimo, la Circolare del Ministero dei Trasporti e della Navigazione DEM/3SP 1160 del 10.12.1999 avente ad oggetto la disciplina dell’attività dei consulenti chimici di porto), con il risultato che la giurisprudenza amministrativa è giunta a riconoscere la legittimità dell’iscrizione al Registro dei Consulenti Chimici di Porto ad un Ingegnere industriale, pur in mancanza dei requisiti relativi allo svolgimento del tirocinio pratico e al superamento della prova teorica, motivando la decisione sulla base dell’assenza di una norma primaria che definisse la figura (*cfr. sentenza n. 256 del 2022 del Consiglio di Stato*).

Articolo 22, comma 2

La proposta si inquadra nell’ambito delle specifiche previsioni contemplate nel disegno di legge volto alla valorizzazione della risorsa del mare.

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

L’intervento non incide su leggi e regolamenti vigenti.

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

L’articolo è stato predisposto nel rispetto dei principi costituzionali in materia di tutela della salute (art. 32, 117 Cost.).

5) Analisi delle compatibilità dell’intervento con le competenze e le funzioni delle regioni ordinarie e a statuto speciale nonché degli enti locali.

Non si rilevano profili di incompatibilità con le competenze e le funzioni delle Regioni e degli enti locali.

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

Non si rilevano profili di incompatibilità con i principi di sussidiarietà, differenziazione ed adeguatezza sanciti dall’articolo 118, primo comma, della Costituzione.

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

Sono assenti rilegificazioni. Non è possibile procedere a delegificazione o strumenti di semplificazione normativa.

8) Verifica dell’esistenza di progetti di legge vertenti su materia analoga all’esame del Parlamento e relativo stato dell’iter.**Articolo 18, comma 1, lettera a)**

Sulla materia oggetto della presente proposta normativa risulta la seguente iniziativa legislativa:

Atto Camera n. 2138 - Introduzione dell'articolo 116-bis del codice della navigazione, in materia di disciplina dell'attività di consulente chimico di porto.

Articolo 22, comma 2

Sulla materia oggetto della presente proposta normativa non risultano attualmente iniziative legislative presso i due rami del Parlamento.

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

Sulla materia oggetto della presente proposta normativa non vi è pendenza di giudizi di costituzionalità, di cui si è a conoscenza.

PARTE II. CONTESTO NORMATIVO COMUNITARIO E INTERNAZIONALE

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

Le disposizioni in esame non appaiono in contrasto con le disposizioni europee in materia di sanità pubblica, né in materia di professioni sanitarie.

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

Sulla materia oggetto della presente proposta normativa non vi è pendenza di procedure di infrazione da parte della Commissione Europea.

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

L'intervento risulta compatibile con gli obblighi internazionali.

13) 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 risultano linee di giurisprudenza o pendenza di giudizi innanzi alla Corte di Giustizia delle Comunità Europee sul medesimo o analogo oggetto della presente proposta.

14) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte Europea dei Diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.

Non risultano linee di giurisprudenza o pendenza di giudizi innanzi alla Corte Europea dei Diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto della presente proposta.

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

Non risultano indicazioni sulle linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo oggetto da parte di altri Stati membri dell'Unione Europea.

PARTE III. ELEMENTI DI QUALITÀ SISTEMATICA E REDAZIONALE DEL TESTO

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

Le disposizioni in esame non introducono nuove definizioni normative.

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

Sono stati verificati i riferimenti normativi contenuti nelle disposizioni in esame ed essi risultano corretti e corrispondenti alla versione vigente dei testi.

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

Non si è fatto ricorso alla tecnica della novella legislativa.

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

Non si ravvisano effetti abrogativi impliciti.

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

Le disposizioni in esame non hanno effetto retroattivo o di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica o derogatorie 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, anche a carattere integrativo o correttivo.

7) *Indicazione degli eventuali atti successivi attuativi e dei motivi per i quali non è possibile esaurire la disciplina con la normativa proposta e si rende necessario il rinvio a successivi provvedimenti attuativi; verifica della congruità dei termini previsti per la loro adozione*

Articolo 18, comma 1, lettera a)

La disposizione in esame introduce l'articolo 116-bis al Regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, prevedendo al comma 6 che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con i Ministeri della salute e dell'università e della ricerca, definisca le modalità attuative delle disposizioni di cui ai commi 1, 2, 3 e 4 del citato articolo 116-bis. La definizione delle modalità attuative non può essere effettuata con la disposizione in esame, richiedendo pertanto l'adozione di un successivo provvedimento attuativo. Il termine di 120 giorni dalla data di entrata in vigore della disposizione risulta congruo.

Articolo 22, comma 2

La disposizione in esame prevede l'adozione di un decreto del Ministro della salute, di concerto con i Ministri per la pubblica amministrazione, per gli affari regionali e le autonomie e per la protezione civile e le politiche del mare, previa intesa in sede di Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato e le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano per definire i criteri valutativi che le aziende e gli enti del Servizio sanitario nazionale possono utilizzare, nell'ambito di bandi e avvisi per

il reclutamento, per valorizzare l'attività prestata dagli esercenti le professioni sanitarie e dagli operatori sociosanitari presso strutture sanitarie e sociosanitarie, pubbliche o private accreditate, ubicate nei territori indicati nell'allegato «A» della legge 28 dicembre 2001, n. 448, come modificato dall'art. 1, comma 238, della legge 28 dicembre 2015, n. 208. La definizione dei predetti criteri non può essere effettuata con la proposta normativa in esame, richiedendo pertanto l'adozione di un successivo provvedimento attuativo.

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 necessario commissionare all'Istituto nazionale di statistica apposite elaborazioni statistiche.

Disposizioni in materia di imprese e made in Italy: articolo 20.

Referente ATN: Direzione generale per i servizi territoriali del Ministero delle imprese e del made in Italy.

PARTE I. ASPETTI TECNICO-NORMATIVI DI DIRITTO INTERNO

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

L'articolo 20 del Disegno di legge proposto modifica gli articoli 107 e 176 del decreto legislativo n. 259/03 (codice delle comunicazioni elettroniche) e degli articoli 2, 5, 8, 10, 11 e 12 del decreto legislativo 104/2011 che recano la disciplina dei collaudi, delle ispezioni ordinarie delle stazioni radioelettriche di bordo delle navi e degli obblighi di informazione.

L'articolo 107 del decreto legislativo 259/2003, prevede l'introduzione, con decreto del Ministero delle imprese e del made in Italy, del modello di dichiarazione necessario per gli operatori per formulare la richiesta di autorizzazione generale per l'espletamento delle attività di cui all'articolo 104 del d.lgs. n. 259 del 2003. Per quanto riguarda la modifica dell'articolo 176 del decreto legislativo n. 259/2003:

al comma 3 prevede che le ispezioni ordinarie, che hanno ad oggetto le navi che si trovano in acque straniere, vengano effettuate da organismi riconosciuti ai fini del rilascio del certificato statutario. Al comma 7, che viene integralmente sostituito, dispone che il Ministro delle Imprese e del made in Italy, d'intesa con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, affidi i compiti d'ispezione e controllo agli organismi riconosciuti che ne facciano domanda.

Pertanto, a seguito di tali modifiche, non sarà più necessario richiedere la visita ispettiva ordinaria annuale da parte di un ispettore del Ministero delle imprese e del made in Italy, quando la nave

battente bandiera italiana si troverà in un porto estero in quanto la stessa sarà effettuata dagli Organismi riconosciuti ai sensi dell'articolo 5 comma 1 del decreto legislativo del 14 giugno 2011, n. 104. Il minor coinvolgimento degli ispettori, nel caso di specie, permetterà di contenere costi gestionali ed economici, per legge a carico dell'armatore, senza far venir meno la sorveglianza sugli apparati radioelettrici di bordo da parte del Ministero attraverso le seguenti competenze:

- 1) collaudi ai fini dei servizi di sicurezza e di corrispondenza pubblica nei seguenti casi
 - a) attivazione della stazione radioelettrica;
 - b) modifica od aggiunta alla stazione di apparati radioelettrici obbligatori;
 - c) richiesta dell'armatore, in caso di cambio dello stesso;
 - d) richiesta della società di gestione, di cui all'articolo 183, comma 2, in caso di cambio della stessa.
- 2) ispezioni straordinarie quando se ne verifichi la necessità.
- 3) rilascio della licenza radio.

L'eliminazione dei predetti costi attraverso l'affidamento dei suddetti di compiti agli Organismi Riconosciuti, in analogia a quanto già oggi avviene sotto molte bandiere, accrescerebbe la competitività della bandiera italiana a livello internazionale.

La modifica al decreto legislativo n. 104/2011 riguarda la regolamentazione dell'affidamento agli organismi riconosciuti delle ispezioni e i controlli, di competenza del Ministero delle Imprese e del Made in Italy quando la nave si trova all'Estero. Il Ministero continuerà ad esercitare una azione di controllo anche attraverso l'analisi dei verbali di ispezione che gli Organismi Riconosciuti saranno obbligati a trasmettere al Ministero.

Le disposizioni in esame sono coerenti con il programma di governo inerente il processo di semplificazione previsto nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR).

2) Analisi del quadro normativo nazionale.

La normativa italiana di riferimento è riconducibile nei seguenti atti:

- Decreto legislativo 01 agosto 2003 n. 259 recante “Codice delle Comunicazioni Elettroniche”
- Decreto legislativo 14 giugno 2011 n. 104 recante “Attuazione della direttiva 2009/15/CE relativa alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime.”;

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

Le disposizioni in esame incidono sugli articoli 107 e 176 del decreto legislativo n. 259/03 (codice delle comunicazioni elettroniche) e sugli articoli 2, 5, 8, 10, 11 e 12 del decreto legislativo 104/2011 al fine di semplificare la disciplina delle ispezioni ordinarie delle stazioni radioelettriche di bordo delle navi e degli obblighi di informazione delle navi che si trovano in acque straniere.

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

Il provvedimento non presenta profili d'incompatibilità con i principi costituzionali.

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

Non sussistono problemi di compatibilità con le competenze delle regioni e delle autonomie locali.

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

L'intervento normativo è compatibile con i principi di sussidiarietà, differenziazione ed adeguatezza di cui all'articolo 118, primo comma, della Costituzione.

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

L'intervento normativo non comporta effetti di rilegificazione né il ricorso a strumenti di semplificazione normativa e risulta in linea con il progetto di semplificazione normativa prevista nel PNRR.

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

Non risultano altre iniziative legislative vertenti su materia analoga.

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

Non risulta che vi siano giudizi di costituzionalità pendenti sulle medesime o analoghe materie

PARTE II. CONTESTO NORMATIVO COMUNITARIO E INTERNAZIONALE

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

L'intervento regolatorio in esame rappresenta uno strumento legislativo omogeneo di attuazione di principi e norme dell'ordinamento dell'Unione Europea in materia.

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

Non risultano procedure d'infrazione vertenti sulla specifica materia

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

Le disposizioni in esame non presentano profili d'incompatibilità con gli obblighi internazionali

13) 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 risultano indicazioni giurisprudenziali, né giudizi pendenti sul medesimo o analogo oggetto

14) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte Europea dei Diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.

Non risultano indirizzi giurisprudenziali né giudizi pendenti innanzi alla Corte europea dei diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.

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

In merito alle disposizioni in esame non si dispone di particolari indicazioni sulle linee prevalenti della regolamentazione da parte di altri Stati membri dell'Unione europea.

PARTE III. ELEMENTI DI QUALITA' SISTEMATICA E REDAZIONALE DEL TESTO

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

Nel testo non sono introdotte nuove definizioni normative

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

È stata verificata la correttezza dei riferimenti normativi citati nelle disposizioni in esame, anche con riferimento alla loro esatta individuazione.

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

È stata utilizzata la tecnica legislativa della novellazione ai fini della modifica degli articoli 107 e 176 del decreto legislativo n. 259/03 (codice delle comunicazioni elettroniche) e degli articoli 2, 5, 8, 10, 11 e 12 del decreto legislativo 104/2011 che recano la disciplina dei collaudi, delle ispezioni ordinarie delle stazioni radioelettriche di bordo delle navi e degli obblighi di informazione.

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 precedentemente abrogate o di interpretazione autentica o derogatorie rispetto alla normativa vigente.

Le norme del testo in esame non producono effetti retroattivi o di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica o derogatorie rispetto alla normativa di settore vigente

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

Non risultano deleghe aperte sulla specifica materia oggetto della presente disposizione

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

Non sono previsti nuovi specifici regolamenti attuativi né altri provvedimenti a contenuto generale.

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 dati e riferimenti statistici attinenti alla materia oggetto delle disposizioni in esame.

Disposizioni in materia di cultura: articolo 24.

Referente ATN: Ufficio legislativo del Ministero della cultura.

PARTE I. ASPETTI TECNICO-NORMATIVI DI DIRITTO INTERNO

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

L’intervento in questione risulta essere coerente con il programma di Governo in quanto è finalizzato a introdurre disposizioni in materia di tutela del patrimonio archeologico, culturale e naturale sommerso. Per quanto di precipuo interesse del Ministero della cultura, il provvedimento introduce una modifica al comma 4, lettera b), dell’art. 143 del d.lgs 42/2004 (Codice dei beni culturali e del paesaggio), allo scopo di includere le aree interessate da una rilevante e significativa infrastrutturazione all’interno degli ambiti portuali individuati e delimitati dai piani regolatori portuali di cui all’articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, tra le aree gravemente compromesse o degradate, nelle quali la realizzazione degli interventi volti al recupero e alla riqualificazione non richiede il rilascio dell’autorizzazione paesaggistica. La modifica apportata al citato Codice risponde a finalità di semplificazione della procedura, mirando a incentivare le attività di recupero e riqualificazione la cui realizzazione risulta poco diffusa nelle predette aree.

2) Analisi del quadro normativo nazionale.

Il quadro normativo nazionale concernente le competenze del Ministero della cultura è il seguente:

- legge 2 dicembre 1994, n. 689 (legge di ratifica della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare);
- legge 23 ottobre 2009, n. 157 (legge di ratifica della Convenzione UNESCO sulla tutela del patrimonio culturale subacqueo);
- art. 143, comma 4, lettera b), del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, recante “Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell’articolo 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137”
- articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, recante “Riordino della legislazione in materia portuale”.

Per quanto di specifica competenza del Ministero della cultura, si segnala che il citato articolo 143, comma 4, lettera b), del codice dispone che il piano paesaggistico di cui al medesimo articolo possa prevedere l’individuazione delle aree gravemente compromesse o degradate nelle quali la

realizzazione degli interventi effettivamente volti al recupero e alla riqualificazione non richiede il rilascio dell'autorizzazione paesaggistica di cui all'articolo 146, senza, tuttavia, includere quelle interessate da una rilevante e significativa infrastrutturazione all'interno degli ambiti portuali.

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

Riguardo alla modifica apportata all'art. 143, comma 4, lettera b), del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, tale intervento non prevede direttamente l'introduzione di un nuovo regime derogatorio, ma una precisazione dell'ambito applicativo dello stesso, al fine di estendere la deroga anche alle aree interessate da una rilevante e significativa infrastrutturazione all'interno degli ambiti portuali individuati e delimitati dai piani regolatori portuali di cui all'articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84.

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

Le misure contenute nell'intervento normativo sono conformi ai principi costituzionali.

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

Non si rilevano profili di incompatibilità con le competenze e le funzioni delle Regioni a statuto ordinario e a statuto speciale nonché degli enti locali.

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

Non si rilevano profili di incompatibilità con i principi di sussidiarietà, differenziazioni e adeguatezza sanciti dall'articolo 118, primo comma, della Costituzione.

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

È stata verificata l'assenza di rilegificazioni e della possibilità di delegificazione e sono stati pienamente rispettati i criteri di semplificazione normativa.

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

È stata verificata l'assenza di progetti di legge vertenti su materia analoga all'esame del Parlamento.

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

Non vi sono da segnalare indicazioni della giurisprudenza e non risultano pendenti giudizi di costituzionalità aventi ad oggetto le materie interessate dalle misure contenute nel provvedimento.

PARTE II. CONTESTO NORMATIVO DELL'UNIONE EUROPEA E INTERNAZIONALE

10) Analisi della compatibilità dell'intervento con l'ordinamento dell'Unione europea.

Le disposizioni in esame non presentano, nel loro complesso, profili di incompatibilità con l'ordinamento dell'Unione Europea.

11) Verifica dell'esistenza di procedure di infrazione da parte della Commissione europea sul medesimo o analogo oggetto.

Non risultano procedure di infrazione da parte della Commissione Europea sul medesimo o analogo oggetto.

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

Le disposizioni in esame non presentano profili di incompatibilità con gli obblighi internazionali.

13) Indicazione delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte di giustizia dell'Unione europea sul medesimo o analogo oggetto.

Non risultano pendenti giudizi innanzi alla Corte di Giustizia dell'Unione europea sulle medesime o analoghe materie oggetto degli articoli, ovvero orientamenti giurisprudenziali sovranazionali che impongano una necessità di specifico adeguamento normativo da parte dell'ordinamento nazionale.

14) Indicazione delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte europea dei diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.

Non risultano pendenti giudizi innanzi alla Corte Europea dei Diritti dell'uomo sulle medesime o analoghe materie in oggetto, ovvero orientamenti giurisprudenziali sovranazionali che impongano la necessità di specifico adeguamento normativo da parte dell'ordinamento nazionale.

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

Rispetto alle disposizioni in esame non sussistono linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo oggetto da parte di altri Stati membri dell'Unione Europea.

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.

Nel testo del provvedimento non vengono introdotte nuove definizioni normative.

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 contenuti nelle disposizioni in esame e si è tenuto conto delle modifiche e delle integrazioni intervenute nel tempo sui medesimi.

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

Nelle disposizioni in esame si fa ricorso alla tecnica della novella legislativa. In particolare, si interviene sull'articolo 143, comma 4, lettera b), del d.lgs. n. 42/2004 mediante l'inserimento delle parole: «, ivi comprese quelle interessate da una rilevante e significativa infrastrutturazione all'interno degli ambiti portuali individuati e delimitati dai piani regolatori portuali di cui all'articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84,», al fine di includere tali aree tra quelle gravemente

compromesse o degradate per le quali, ove individuate dal piano paesaggistico, non è richiesta l'autorizzazione di cui all'articolo 146 per la realizzazione di interventi di recupero e riqualificazione.

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

Le disposizioni in esame non producono effetti abrogativi impliciti o espressi.

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

Non sono presenti disposizioni aventi effetto retroattivo o di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica o derogatorie rispetto alla normativa vigente.

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

Non risultano deleghe aperte sul medesimo oggetto.

7) Indicazione degli eventuali atti successivi attuativi e dei motivi per i quali non è possibile esaurire la disciplina con la normativa proposta e si rende necessario il rinvio a successivi provvedimenti attuativi; verifica della congruità dei termini previsti per la loro adozione.

Non risultano successivi atti attuativi.

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 tecnica della sostenibilità dei relativi costi.

Per la predisposizione della proposta normativa non si è rilevata la necessità di utilizzare elaborazioni statistiche.

Disposizioni in materia di pesca: articoli da 27 a 30.

Referente ATN: Direzione generale della pesca marittima e dell'acquacoltura del Ministero dell'agricoltura, sovranità alimentare e delle foreste.

PARTE I. ASPETTI TECNICO-NORMATIVI DI DIRITTO INTERNO

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

Gli articoli **27, 28, 29 e 30**, in linea con il programma di Governo, hanno lo scopo di promuovere e valorizzare il settore della pesca italiana e al contempo tutelare l'ambiente marino.

Si è reso necessario inserire gli articoli indicati in una norma primaria in quanto non sarebbe stato possibile raggiungere gli stessi effetti e superare le attuali criticità normative o amministrative attraverso norme regolamentari o subordinate.

Articolo 27

La proposta contenuta in questo articolo ha l’obiettivo di tentare di frenare l’emorragia occupazionale che da tempo interessa il settore della pesca, anche per effetto della riduzione della flotta peschereccia nazionale.

In particolare, la proposta *de qua* intende creare le condizioni affinché chi dovesse perdere il lavoro a causa della demolizione del motopeschereccio su cui è stato imbarcato, per effetto delle politiche di contenimento dello sforzo di pesca sostenute dall’Unione europea attraverso il FEAMPA [cfr. art. 20, Reg. (UE) 2021/1139], possa trovare più agevolmente un nuovo imbarco grazie all’istituzione di un regime previdenziale agevolato, che prevede sgravi contributivi del 50% per due anni, destinati alle imprese che assumono lavoratori marittimi precedentemente imbarcati su navi rottamate a seguito di arresto definitivo.

In base al Programma Operativo FEAMPA 2021-2027, l’Italia ha stimato di avviare a demolizione circa 259 imbarcazioni; su ciascuna imbarcazione il numero medio di membri di equipaggio è di 2,12 unità (Programma Raccolta Dati Alieutici – PNRDA – MASAF/Ue). Da questi numeri si stima quindi che circa 550 pescatori potrebbero perdere il lavoro a causa della riduzione dello sforzo di pesca previsto dalla Politica Comune della Pesca (PCP) nel periodo 2021-2027.

Articolo 28

La disposizione prevede l’adozione di un decreto interministeriale per la disciplina delle modalità operative della cassa integrazione agricola, al fine di rende finalmente applicabile la c.d. CISOA, estesa alla pesca dall’articolo 1, comma 217, della legge 30 dicembre 2021, n. 234, e superare le criticità normative che finora ne avevano ostacolato l’attuazione.

La proposta emendativa ha l’obiettivo di rendere finalmente applicabile l’integrazione salariale (CISOA) al settore della pesca, riordinando l’intervento operato con l’art. 1, comma 217, della legge 30 dicembre 2021, n. 234, di fatto mai attuato a causa dell’inefficace formulazione operata dal legislatore del tempo, che introduce troppo frettolosamente una norma la cui implementazione avrebbe invero richiesto un livello più approfondito di dettaglio.

Per il comparto ittico, infatti, non risulta attivato, allo stato, un idoneo sistema strutturale di ammortizzatori sociali da attivarsi in tutti quei casi di interruzione dell’attività per cause indipendenti dalla volontà dell’armatore (dalle avverse condizioni meteomarine, ai fermi biologici, ecc.). Sino ad ora, per far fronte alle suddette causali, si è proceduto attraverso ammortizzatori sociali speciali e in deroga o con indennità temporanee.

L’applicazione dell’estensione di un ammortizzatore sociale a regime per il settore determinerà il rafforzamento delle misure sociali in favore dei marittimi imbarcati a bordo di motopescherecci,

contribuendo a rendere più attrattivo ai giovani l’ingresso nel settore, ed indirettamente potrà avere effetti positivi anche sulle condizioni di sicurezza del lavoro e della salvaguardia della vita umana in mare.

Articolo 29

La disposizione ha l’obiettivo di adeguare il contenuto degli artt. 254-*bis* e 257 del Regolamento per l’esecuzione del codice della navigazione (DPR n° 238/1952) al fine di rivedere i limiti di abilitazione del personale imbarcato in funzione delle nuove tecnologie di ausilio alla navigazione installate a bordo delle navi da pesca, consentendo al marinaio autorizzato alla pesca di assumere il comando di navi (di stazza lorda non superiore a 200 tonnellate) dedita alla pesca mediterranea in qualsiasi zona. In particolare, il limite attuale del cd “20° meridiano” (Mar di Levante) impedisce alla flotta d’altura di raggiungere le aree di pesca ad est, divenute oggi strategiche da quando il canale di Sicilia non è più navigabile a causa della prolungata instabilità libica e della pericolosità di quelle acque, a lungo zone di lavoro della nostra flottiglia a strascico.

La proposta normativa consente alle imbarcazioni interessate di lavorare in quelle aree nel rispetto delle prescrizioni in materia di sicurezza della navigazione.

Scopo della proposta è quello di coordinare la figura del Marinaio autorizzato alla pesca ex art. 257 del cit. Regolamento con quella del Padrone marittimo di seconda classe per la pesca ex art. 254-*bis* del medesimo Regolamento, al fine di evitare che le due figure si sovrappongano inopportunamente.

Articolo 30

La modifica dell’articolo 2, comma 339, della legge 24 dicembre 2007, n. 244 ha l’obiettivo di aggiornare la composizione delle Commissioni di riserva delle aree marine protette sostituendo l’esperto designato dall’Istituto centrale per la ricerca scientifica e tecnologica applicata al mare (ICRAM), oggi soppresso, con l’esperto designato dall’Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale (ISPRA).

Si prevede altresì che nella composizione delle commissioni di riserva faccia parte, *tra gli altri*, un esperto designato dal Ministero dell’agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste.

In linea generale, le disposizioni di cui sopra hanno lo scopo di promuovere e valorizzare il settore della pesca italiana e al contempo tutelare l’ambiente marino. Si tratta di misure condivise e attese dal settore, dirette a fornire strumenti di sostegno economico e sociale che valorizzino l’occupazione e l’attività produttiva nella pesca, affinché continuai ad essere un’economia strategica per l’Italia.

2) Analisi del quadro normativo nazionale.

La normativa italiana di riferimento è riconducibile nei seguenti atti:

- D.lgs. n. 153/2004 recante “Attuazione della legge 7 marzo 2003, n. 38, in materia di pesca marittima”;
- D.lgs. n.154/2004 recante “Modernizzazione del settore pesca e dell’acquacoltura, a norma dell’articolo 1, comma 2, della legge 7 marzo 2003, n. 38”;

- D.lgs. n. 4 del 2012 recante “Misure per il riassetto della normativa in materia di pesca e acquacoltura”;
- L. 8 agosto 1972, n.457 recante “Miglioramenti ai trattamenti previdenziali ed assistenziali nonché disposizioni per la integrazione del salario in favore dei lavoratori agricoli”;
- Regio Decreto 30 marzo 1942, n. 327 recante “Approvazione del testo definitivo del Codice della navigazione”;
- D.P.R.15 febbraio 1952, n. 328 recante “Approvazione del Regolamento per l'esecuzione del Codice della navigazione (Navigazione marittima)”;
- L. 31 dicembre 1982, n. 979 recante “Disposizioni per la difesa del mare”.

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

L'articolo 27 non comporta modifiche a leggi e regolamenti vigenti.

L'articolo 28 consente di dare piena attuazione alle disposizioni introdotte all'articolo 8 della legge 8 agosto 1972, n. 457, come modificato dal comma 217 dell'articolo 1, della legge 30 dicembre 2021, n. 234, mediante la previsione di un decreto interministeriale adottato dal Ministro del lavoro e delle politiche sociali e dal Ministro dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze per definire le modalità operative per l'erogazione dell'integrazione salariale a beneficio dei lavoratori del comparto pesca.

L'articolo 29 prevede la modifica del Regolamento per l'esecuzione del Codice della navigazione, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, mediante la soppressione all'articolo 254-bis, secondo comma, numero 2, della lettera a) e l'integrale sostituzione all'articolo 257, secondo comma, del numero 2, al fine di rivedere i limiti di abilitazione del personale imbarcato in funzione delle nuove tecnologie di ausilio alla navigazione installate a bordo delle navi da pesca, consentendo al marinaio autorizzato alla pesca di assumere il comando di navi (di stazza lorda non superiore a 200 tonnellate) dedita alla pesca mediterranea in qualsiasi zona.

L'articolo 30 apporta modifiche all'articolo 2, comma 339, della legge 24 dicembre 2007, n. 244 con l'obiettivo di aggiornare la composizione delle Commissioni di riserva delle aree marine protette prevista dalla Legge 31 dicembre 1982, n. 979 recante “Disposizioni per la difesa del mare”.

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

Le proposte normative, nei diversi ambiti di operatività, non presentano profili di incompatibilità con il dettato costituzionale.

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

Gli interventi normativi sono conformi al riparto di competenze previsto dalla normativa vigente tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano in materia organizzazione amministrativa.

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

Le proposte normative non presentano aspetti di interferenza o di incompatibilità con le disposizioni costituzionali delle Regioni, anche con particolare riguardo al fatto che non prevedono né determinano, sia pure in via indiretta, nuovi o più onerosi adempimenti a carico degli Enti locali.

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

I provvedimenti in parola non comportano rilegificazioni in materia e sono stati adottati nella piena utilizzazione degli strumenti di semplificazione normativa.

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 sulle materie oggetto dell'intervento normativo in esame.

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

Non risultano pendenti giudizi di costituzionalità sull'oggetto delle presenti proposte normative.

PARTE II. CONTESTO NORMATIVO DELL'UNIONE EUROPEA E INTERNAZIONALE

10) Analisi della compatibilità dell'intervento con l'ordinamento dell'Unione europea.

Le proposte normative di cui trattasi sono conformi e coerenti con le normative unionali di settore ed, in particolare, con il Regolamento (UE) 2021/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio del 7 luglio 2021 (FEAMPA 2021 – 2027), con il Regolamento UE n.717/2014 relativo all'applicazione degli articoli 107 e 108 del trattato sul funzionamento dell'unione europea riguardo agli aiuti *de minimis* nel settore della pesca e dell'acquacoltura e con la Comunicazione della commissione Orientamenti per gli aiuti di Stato nel settore della pesca e dell'acquacoltura (2023/C 107/01).

11) Verifica dell'esistenza di procedure di infrazione da parte della Commissione europea sul medesimo o analogo oggetto.

Non si ravvisano procedure di infrazioni da parte della Commissione Europea sulle medesime o analoghe materie oggetto degli articoli.

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

Gli articoli risultano compatibili con gli obblighi internazionali.

13) Indicazione delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte di giustizia dell'Unione europea sul medesimo o analogo oggetto.

Non risultano pendenti giudizi innanzi alla Corte di Giustizia dell'Unione europea sulle medesime o analoghe materie oggetto degli articoli, ovvero orientamenti giurisprudenziali sovranazionali che impongano una necessità di specifico adeguamento normativo da parte dell'ordinamento nazionale.

14) Indicazione delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte europea dei diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.

Non risultano pendenti giudizi pendenti innanzi alla Corte Europea dei Diritti dell'uomo sulle medesime o analoghe materie in oggetto, ovvero orientamenti giurisprudenziali sovranazionali che impongano la necessità di specifico adeguamento normativo da parte dell'ordinamento nazionale.

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

Rispetto agli istituti contenuti nelle norme in oggetto non sussistono linee prevalenti nella regolamentazione sul medesimo oggetto da parte di altri Stati membri dell'Unione Europea.

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.

Nel testo delle disposizioni in esame non vengono introdotte nuove definizioni normative.

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

I riferimenti normativi contenuti nel testo sono stati verificati ed appaiono corretti.

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

Si è fatto ricorso alla tecnica della novella legislativa agli articoli **29** e **30** per apportare modifiche al Codice della navigazione e al relativo regolamento di esecuzione in materia di pesca e per modificare la composizione delle Commissioni di riserva delle aree marine protette.

L'articolo **29** prevede la modifica del Regolamento per l'esecuzione del Codice della navigazione, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, mediante la soppressione all'articolo 254-bis, secondo comma, numero 2, della lettera a) e l'integrale sostituzione all'articolo 257, secondo comma, del numero 2.

L'articolo **30** apporta modifiche all'articolo 2, comma 339, della legge 24 dicembre 2007, n. 244.

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

Non risultano effetti abrogativi impliciti.

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

Non si ravvisano disposizioni dell'atto normativo aventi effetti retroattivi o di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica o derogatorie rispetto alla normativa vigente.

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

Non risultano deleghe aperte sul medesimo oggetto, anche a carattere integrativo o correttivo.

7) *Indicazione degli eventuali atti successivi attuativi e dei motivi per i quali non è possibile esaurire la disciplina con la normativa proposta e si rende necessario il rinvio a successivi provvedimenti attuativi; verifica della congruità dei termini previsti per la loro adozione.*

Solo l'articolo 28 prevede atti attuativi successivi per la regolamentazione di dettaglio della CISOA, in particolare, per la definizione delle causali di intervento dell'integrazione salariale a beneficio dei lavoratori, delle modalità e dei criteri di erogazione delle prestazioni, che, visto il grado di specificità, non potevano essere indicate nella norma.

I termini previsti per l'attuazione della disposizione sono pari a 90 giorni e risultano congrui per il compimento delle attività necessarie all'adozione del decreto del Ministro del lavoro e delle politiche sociali e dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze.

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 tecnica della sostenibilità dei relativi costi.*

Per la predisposizione delle proposte normative sono stati utilizzati i dati (anche di gestione) e le informazioni di natura tecnica disponibili presso gli Uffici.

***fine.

ANALISI DI IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE (AIR)

Amministrazioni competenti: Presidenza del Consiglio dei ministri; Ministri per la protezione civile e le politiche del mare, per lo sport e i giovani, per gli affari europei, il PNRR e le politiche di coesione; Ministeri dell'università e della ricerca, degli affari esteri e della cooperazione internazionale, della difesa, del turismo, dell'ambiente e della sicurezza energetica, delle infrastrutture e dei trasporti, della salute, delle imprese e del made in Italy, dell'istruzione e del merito, dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste, del lavoro e delle politiche sociali, della cultura, dell'economia e delle finanze.

Amministrazione proponente: Presidenza del Consiglio dei ministri - Ministro per la Protezione civile e le Politiche del mare.

La presente analisi di impatto della regolamentazione è redatta ai sensi dell'articolo 5, comma 2, del DPCM n. 169 del 2017, secondo il quale: “*Per interventi normativi che riguardano diversi settori o materie, l'AIR è svolta distintamente per ciascun settore o materia. In tal caso, l'Amministrazione proponente redige la relazione AIR generale che si compone delle singole relazioni AIR settoriali o per materia*”.

Il Piano del mare 2023-2025, approvato dal Comitato interministeriale per le politiche del mare (CIPOM) con delibera del 31 luglio 2023 e pubblicato nel Supplemento ordinario alla “Gazzetta Ufficiale” n. 248, del 23 ottobre 2023 - Serie generale, individua, tra le linee strategiche della politica governativa marittima, anche quella della semplificazione e del riassetto del quadro normativo vigente nelle varie materie che compongono le politiche del mare; ciò, anche al fine di favorire la crescita e lo sviluppo economico dei diversi settori che compongono la forza produttiva “blu”: le filiere dell’ittica e della cantieristica, le attività sportive e ricreative, la movimentazione di merci e passeggeri, la ricerca, la tutela del patrimonio ambientale e culturale.

Il presente disegno di legge, in linea con il citato Piano del mare, introduce una serie di norme volte a modificare o integrare la vigente regolamentazione afferente a vari settori marittimi, con lo scopo di adeguare alcune norme al contesto moderno e apportare misure semplificatorie che possano valorizzare, nei suoi molteplici aspetti, il mare e conferire maggiore competitività ai segmenti economici e alle filiere produttive ad esso correlati.

In particolare, il disegno di legge contiene disposizioni in materia di coordinamento delle politiche del mare, zona contigua, turismo subacqueo nautica da diporto, navigazione marittima e

cantieristica e, infine, misure promozionali, anche riguardanti le isole minori, in ambito scolastico, sanitario, culturale, di ricerca e di pesca.

Il presente disegno di legge è il risultato di un articolato iter istruttorio, che ha visto la fruttuosa e attiva partecipazione di soggetti portatori di interessi pubblici e privati e delle Amministrazione centrali competenti in materia.

Il Dipartimento per le politiche del mare, già Struttura di missione per le politiche del mare, ha infatti indetto, per il periodo compreso tra il 16 aprile ed il 6 giugno 2024, un ciclo di 15 audizioni tematiche con i portatori d'interessi rappresentativi delle categorie del settore marittimo nonché con le Amministrazioni competenti. In totale, sono stati registrati oltre 200 interventi di soggetti privati e quasi 100 provenienti da enti di ricerca e sono stati raccolti quasi 200 contributi in forma scritta. Sulla base delle esigenze manifestate nell'ambito di tale processo nella quarta riunione del CIPOM sono stati avviati i lavori per la stesura del provvedimento in questione.

Il disegno di legge si rivolge a tutti gli stakeholders pubblici e privati che hanno competenze o sono coinvolti nei settori sopra elencati, quali Amministrazioni dello Stato, aziende e operatori del settore pubblico e privato, nonché Università e centri di ricerca.

Con riguardo agli effetti del provvedimento, si attende un beneficio complessivo in termini di aumento della competitività delle filiere marittime coinvolte e una più concreta complessiva valorizzazione della risorsa mare nell'economia nazionale.

Il disegno di legge è stato approvato dal Consiglio dei ministri in esame preliminare in data 25 novembre 2024 ed è stato sottoposto all'esame della Conferenza Unificata nella seduta del 30 luglio 2025.

In tale sede sono state accolte alcune proposte emendative formulate dalla Conferenza delle Regioni e delle Province autonome, ivi compresa una proposta, relativa all'inserimento di un nuovo articolo sul sostegno alla cantieristica regionale, corrispondente all'articolo 21 del disegno di legge. La disposizione si limita a prevedere una clausola di salvaguardia, riconoscendo il potere delle Regioni di sostenere il settore della cantieristica navale anche attraverso l'introduzione di particolari agevolazioni fiscali. A tal proposito, si rileva che le Regioni sono già titolari di margini di intervento per ciò che concerne i tributi propri istituiti e disciplinati da apposite leggi regionali, così come, per i tributi propri derivati – vale a dire i tributi che, come stabilisce il comma 1, lettera b), n. 1, dell'art. 7 della legge n. 42 del 2009 sono “istituiti e regolati da leggi statali, il cui gettito è attribuito alle regioni” – le Regioni, come precisato dalla giurisprudenza costituzionale (cfr. Corte cost. 23 novembre 2023, n. 206), sono già titolari di autonomia impositiva entro i limiti stabiliti dalla legge statale che regolamenta i singoli tributi. Pertanto, tale disposizione si limita a fare salvi i margini di autonomia di cui le Regioni sono già titolari.

Ordine delle relazioni AIR settoriali, parti della Relazione AIR generale:

- 1) Disposizioni in materia di coordinamento delle politiche del mare: **articolo 1, comma 1, lettere a) e b);**
- 2) Disposizioni in materia di università e ricerca: **articolo 1, comma 1, lettera c), articolo 18, commi 1, lettera a) e comma 6; articolo 25; articolo 26; articolo 30;**
- 3) Disposizioni in materia di affari esteri e cooperazione internazionale: **articoli da 2 a 5;**
- 4) Disposizioni in materia di difesa: **articoli 6 e 23;**
- 5) Disposizioni in materia di turismo: **articoli da 7 a 14;**
- 6) Disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti: **articoli da 15 a 19;**
- 7) Disposizioni in materia di salute: **articoli 18, comma 1, lettera a) e 22, comma 2;**
- 8) Disposizioni in materia di imprese e made in Italy: **articolo 20;**
- 9) Disposizioni in materia di ambiente e sicurezza energetica: **articoli 25 e 30;**
- 10) Disposizioni in materia di pesca: **articoli 27, 28, 29 e 30.**

Disposizioni in materia di coordinamento delle politiche del mare: articolo 1, comma 1, lettere a) e b).

Referente AIR: Settore legislativo del Ministro per la Protezione civile e le Politiche del mare.

SINTESI DELL'AIR E PRINCIPALI CONCLUSIONI

L'articolo 12 del decreto-legge 11 novembre 2022, n. 173, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 dicembre 2022, n. 204, ha previsto l'istituzione del Comitato interministeriale per le politiche del mare (CIPOM) con il compito di assicurare, ferme restando le competenze delle singole amministrazioni, il coordinamento e la definizione degli indirizzi strategici delle politiche del mare.

Al fine di assicurare il coordinamento delle politiche del mare, occorre:

- precisare l'ambito oggettivo del Piano del mare, con particolare riguardo ad alcune materie riconducibili alle politiche del mare;
- rafforzare il ruolo istituzionale del CIPOM, da un lato, individuando nello stesso Comitato la sede istituzionale per promuovere il concerto dei Ministri componenti il Comitato, nei casi in cui tale concerto sia previsto in relazione ad atti amministrativi di attuazione del piano del mare; dall'altro, attribuendo allo stesso Comitato anche compiti consultivi, onde assicurare la coerenza con gli indirizzi strategici contenuti nel Piano del mare.

A tali fini, occorre intervenire sulla disciplina recata dall'articolo 12 del decreto-legge 11 novembre 2022, n. 173, sia perimetrandola portata applicativa delle materie già oggetto del Piano del mare, sia attribuendo al CIPOM nuove competenze, funzionali alla promozione del coordinamento delle politiche del mare.

1. CONTESTO E PROBLEMI DA AFFRONTARE

In relazione all'**articolo 1, comma 1, lettere a) e b)**, si precisa quanto segue.

Le competenze amministrative afferenti ai settori marittimi, dopo la soppressione del Ministero della marina mercantile nel 1993, sono state assegnate a più Dicasteri, il che ha posto il tema del coordinamento di plurime competenze su materie contigue, tutte rilevanti per esprimere la politica governativa marittima.

In Italia, per molto tempo è mancata una strategia coordinata volta a valorizzare la risorsa mare, sebbene si sia in presenza di una Nazione che per posizione geografica, estensione costiera ed economia di trasformazione abbia una inequivocabile vocazione marittima. Per cogliere pienamente le sue potenzialità, l'Italia deve, pertanto, interpretare in maniera nuova il proprio ruolo rispetto alle politiche del mare attraverso una *governance* forte e unitaria.

Nel novembre 2022 il Governo ha deciso di riconoscere una nuova centralità alla dimensione marittima, attribuendo al Presidente del Consiglio dei ministri, ai sensi dell'articolo 4-bis del decreto legislativo n. 303 del 1999, l'esercizio delle funzioni di indirizzo, coordinamento e promozione dell'azione strategica con riferimento alle politiche del mare. Il Presidente del Consiglio dei ministri ovvero l'Autorità politica da esso delegata presiede, inoltre, il Comitato interministeriale per le politiche del mare (CIPOM), competente nella elaborazione e approvazione del Piano del mare, contenente gli indirizzi strategici, in particolare, in materia di tutela e valorizzazione della risorsa mare.

Il CIPOM è composto da undici Ministri (per gli affari europei il PNRR e le politiche di coesione; degli affari esteri e della cooperazione internazionale, della difesa, dell'economia e delle finanze, delle imprese e del made in Italy, dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste, dell'ambiente e della sicurezza energetica, delle infrastrutture e dei trasporti, della cultura, del turismo, per gli affari regionali e le autonomie), ciascuno dei quali mantiene la titolarità delle attribuzioni previste dalla disciplina vigente.

L'istituzione di un Comitato interministeriale risponde, dunque, all'esigenza di coordinare l'esercizio di attribuzioni distribuite presso plurime Amministrazioni statali, al fine di delineare indirizzi strategici idonei a manifestare una politica governativa marittima unitaria.

A tali fini, è stata attribuita al Comitato interministeriale per le politiche del mare la competenza ad elaborare ed approvare il Piano del mare, contenente gli indirizzi strategici in plurime materie e costituente riferimento per gli strumenti di pianificazione di settore.

Tra le materie interessate dal Piano del mare vi sono la valorizzazione delle vie del mare e sviluppo del sistema portuale lo sviluppo del sistema portuale.

Al riguardo, occorreva chiarire l'estensione di tali materie, non sussistendo un espresso riferimento alla valorizzazione della navigazione commerciale e al diporto nautico.

In particolare, il trasporto marittimo incide sulla transizione energetica, generando impatti sul costo del trasporto delle merci e delle persone e, pertanto, lo stesso deve essere inteso nella sua accezione integrata (verticalmente) da e verso le altre modalità del transito, deposito e trasporto delle merci. Invero, le rotte marittime e commerciali sono di interesse strategico nazionale e costituiscono infrastrutture su cui si innestano interessi primari dello Stato. Inoltre, a livello locale, dalle rotte commerciali dipendono una larga parte delle attività turistiche costiere e insulari (cfr. Dipartimento per il programma di governo, Focus, Politiche del Mare e Blue Economy, 27 settembre 2024, pagina 8 e seguenti).

In relazione al settore del diporto nautico, invece, sono emerse criticità legate a sostenibilità, competenze, ammodernamento e semplificazione amministrativa, che, di fatto, costituiscono una

penalizzazione per le imprese operanti nel settore. Posto che le micro e piccole imprese offrono servizi fondamentali in ambito marittimo, in grado di generare opportunità lavorative a tutto l'indotto e di conferire maggiore sviluppo al territorio, il rafforzamento del coordinamento, a livello centrale, delle politiche intraprese favorirebbe la competitività del settore medesimo.

Inoltre, con riferimento ai procedimenti regolamentari e amministrativi concernenti l'ambito di attuazione del Piano del mare, considerate la complessità e l'eterogeneità dei temi trattati e degli interessi coinvolti, è emersa la necessità di un coordinamento delle competenze delle singole amministrazioni, soprattutto laddove i relativi atti richiedano interventi trasversali tra più amministrazioni.

I destinatari degli interventi previsti sono i soggetti pubblici e privati che, a vario titolo, sono coinvolti nel settore marittimo.

Più precisamente, tra i soggetti pubblici, rientrano le Amministrazioni statali competenti per materia: Ministero della cultura, Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale, Ministero dell'economia e delle finanze, Ministero delle imprese e del made in Italy, Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, Ministero dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste, Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Ministero dell'istruzione e del merito, Ministero dell'università e della ricerca, Ministero del turismo, Ministero della salute, Ministero della difesa, Ministero del lavoro e delle politiche sociali, Ministro per la protezione civile e le politiche del mare, Ministro per gli affari europei, il sud, le politiche di coesione e il PNRR, Ministro per la pubblica amministrazione, Ministro per lo sport e i giovani e Ministro per gli affari regionali e le autonomie. A questi si aggiungono enti pubblici di ricerca, come l'ISPRA e il CNR, ed altri enti pubblici, tra cui le Autorità di Sistema Portuale e le Capitanerie di porto, nonché gli enti territoriali.

Tra i soggetti privati destinatari delle disposizioni in esame figurano le compagnie di navigazione e trasporto marittimo, i lavoratori marittimi e portuali, gli operatori logistici e portuali, le imprese di trasporto, le agenzie raccomandatarie marittime, gli operatori che forniscono servizi tecnico-nautici, i cantieri navali e l'industria marittima, le imprese che operano nel settore del diporto nautico e del turismo (porti turistici, marine private, aziende di noleggio e charter nautico, operatori del turismo nautico), le società operanti nel settore energetico, nonché gli imprenditori balneari e altre realtà imprenditoriali attive nei comparti della navigazione commerciale e del diporto nautico.

Infine, tra gli individui beneficiari, si annoverano gli abitanti delle fasce costiere e delle isole minori, i proprietari di imbarcazioni e di portisti, i natanti e i passeggeri delle navi, mentre, soprattutto dal punto di vista della navigazione commerciale, le disposizioni in esame producono effetti anche nei confronti degli Organismi della sicurezza marittima ed ambientale, quali gli

organismi di controllo e le forze dell'ordine competenti in materia marittima (ivi compresi il Servizio navale della Guardia di Finanza e la il Comando Generale delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera).

2. OBIETTIVI DELL'INTERVENTO E RELATIVI INDICATORI

2.1 Obiettivi generali e specifici

In relazione all'articolo 1, comma 1, lettere a) e b), si osserva che l'intervento normativo si pone come obiettivo generale quello di assicurare il coordinamento delle politiche del mare.

Gli obiettivi specifici che si intendono perseguire sono i seguenti:

- garantire la certezza del diritto in relazione all'ambito applicativo del Piano del mare, chiarendone l'ambito di applicazione in relazione alle materie della valorizzazione delle vie del mare e dello sviluppo del sistema portuale;
- valorizzare la filiera dei servizi afferenti alla navigazione commerciale e al diporto nautico, stimolando la competitività e l'attrattività dei medesimi comparti;
- garantire unitarietà e continuità nella rappresentazione dell'approccio strategico delle politiche del mare, armonizzando gli interessi coinvolti;
- assicurare la coerenza ordinamentale rispetto alla politica marittima governativa, da un lato, consentendo di acquisire in ambito CIPOM il concerto dei Ministri componenti in relazione agli atti amministrativi di attuazione del Piano del mare, dall'altro, permettendo al CIPOM di esprimere pareri non vincolanti su proposte normative, comunque, incidenti sulle politiche del mare.

2.2 Indicatori e valori di riferimento

Quanto all'articolo 1, comma 1, lettere a) e b), gli indicatori che consentiranno la valutazione del raggiungimento degli obiettivi saranno i seguenti:

- numero di azioni definite nell'ambito del Piano del mare, concernenti la valorizzazione della navigazione commerciale e del diporto nautico;
- numero di azioni svolte in attuazione del Piano del mare, concernenti la valorizzazione della navigazione commerciale e del diporto nautico;
- numero di concerti acquisiti in sede di CIPOM, aventi ad oggetto atti amministrativi adottati nelle materie di cui all'articolo 12, comma 3 del decreto-legge n. 173/2022;
- numero di pareri non vincolanti resi dal CIPOM, aventi ad oggetto schemi di regolamento di cui all'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, predisposti in attuazione del Piano del mare.

3. OPZIONI DI INTERVENTO E VALUTAZIONE PRELIMINARE

Nel corso della valutazione dell'impatto, l'opzione zero è stata valutata come non opportuna, in quanto il “non intervento”, da un lato, lascerebbe inalterate potenziali incertezze applicative inerenti alla riconducibilità o meno al Piano del mare dei settori relativi alla navigazione commerciale e del diporto nautico, dall'altro, manterebbe immutato il quadro normativo non consentendo di superare le problematiche esposte in merito al coordinamento delle politiche del mare, rispetto alle quali è necessario garantire l'esame contestuale dei vari interessi pubblici rilevanti nella politica governativa marittima. Ciò, attraverso, sia la possibilità per le Amministrazioni di esprimere concerti in sede di CIPOM su atti amministrativi di attuazione del piano del mare, sia il potere del CIPOM di pronunciarsi su schemi di regolamenti rilevanti per la politica marittima nazionale e, in specie, sulla loro coerenza rispetto agli indirizzi strategici contenuti nel Piano del mare.

L'opzione di intervento mediante provvedimenti amministrativi (decreti ministeriali e/o provvedimenti dirigenziali) non risulta percorribile in quanto, trattandosi di un intervento che modifica la normativa primaria, non è possibile ricorrere a decreti ministeriali o altre norme di rango secondario.

Ne consegue, pertanto, che l'opzione prescelta, incentrata sulla novella dell'articolo 12 del decreto-legge 11 novembre 2022, n. 173, rappresenta lo strumento più idoneo.

4. COMPARAZIONE DELLE OPZIONI E MOTIVAZIONE DELL'OPZIONE PREFERITA

4.1 Impatti economici, sociali ed ambientali per categoria di destinatari

Le previsioni di cui **all'articolo 1, comma 1, lettera a) e b)**, consentono di migliorare la qualità della regolazione con effetti vantaggiosi sia per le pubbliche amministrazioni che compongono il CIPOM, sia per i destinatari indiretti, vale a dire gli operatori del settore e, più in generale, l'intera collettività interessata dalla definizione e dall'attuazione della politica governativa marittima. In particolare, le disposizioni sopra citate, sono idonee a produrre un miglioramento dell'azione di Governo, anche in termini di coerenza dell'azione normativa e amministrativa, nel perseguimento degli indirizzi strategici definiti dal Piano del mare. Di conseguenza, tutti i soggetti (pubblici e privati) che operano nei diversi settori marittimi potranno trarre benefici dalla misura in questione, dal punto di vista economico, sociale e ambientale.

In particolare, dal punto di vista economico, il miglioramento dell'azione di Governo, anche in termini di coerenza dell'azione normativa e amministrativa, è idoneo non solo ad agevolare gli investimenti, ma anche a stimolare lo sviluppo complessivo del settore stesso. Come noto, infatti, la certezza delle regole e la trasparenza nelle decisioni favoriscono la crescita economica, creando

una maggiore competitività e innovazione nel comparto medesimo. Anche le comunità locali, in particolare quelle costiere, sono interessate dalle misure previste.

La definizione di politiche marittime coerenti e coordinate, nell’ambito del previsto ampliamento delle competenze del Cipom, è idonea anche ad incentivare il turismo e a stimolare l’economia delle piccole e medie imprese locali, potendo creare nuove opportunità di lavoro e sviluppo. Le iniziative previste sono idonee pure a determinare un impatto positivo sul tessuto economico delle aree costiere in termini di aumento della resilienza economica e promozione dell’integrazione delle imprese locali nelle dinamiche di crescita del settore marittimo.

Dal punto di vista sociale, gli effetti delle citate disposizioni sono altrettanto rilevanti. L’adozione di politiche marittime coerenti è idonea a migliorare l’accesso ai servizi marittimi. Si tratta di iniziative suscettibili di contribuire a migliorare le condizioni di vita nelle aree vulnerabili, anche in termini di nuove opportunità nei settori turistico e marittimo.

Dal punto di vista ambientale, l’attuazione di politiche integrate nell’ambito del Cipom è idonea a contribuire alla gestione condivisa delle risorse marine e alla lotta contro il cambiamento climatico. Pertanto, grazie agli effetti derivanti dalle norme proposte, che mirano all’adozione di decisioni politiche coerenti e integrate, tutti i soggetti, pubblici e privati, che operano nei vari settori marittimi, potranno trarre significativi benefici economici, sociali e ambientali.

4.2 Impatti specifici

Effetti sulle PMI (Test PMI): le disposizioni di cui **all’articolo 1, comma 1, lettere a) e b)**, assumono natura ordinamentale, precisando l’ambito di applicazione del Piano del mare e attribuendo nuove funzioni al CIPOM a garanzia del coordinamento delle politiche del mare, non impattando per l’effetto negativamente sulle micro, piccole e medie imprese.

Effetti sulla concorrenza: le disposizioni sopra citate articolo non producono effetti negativi sulla concorrenza.

Oneri informativi: le disposizioni non introducono nuovi oneri informativi.

D. Rispetto dei livelli minimi di regolazione europea: l’intervento in esame non presenta antinomie con le norme in materia derivanti dall’ordinamento dell’Unione europea.

4.3 Motivazione dell’opzione preferita

Alla luce delle valutazioni effettuate, si ritiene che gli interventi proposti siano i più adeguati al fine di realizzare le esigenze di coordinamento delle politiche del mare.

In particolare, per perseguire una tale finalità, occorre, da un lato, precisare l’ambito di applicazione del Piano del mare; dall’altro, rafforzare i compiti istituzionali del CIPOM.

In relazione al primo profilo, la valorizzazione della navigazione commerciale e del diporto nautico assumono particolare rilievo per la definizione della politica marittima governativa:

pertanto, occorre precisare la loro riconducibilità al Piano del mare, in quanto specificazioni delle materie della valorizzazione delle vie del mare e dello sviluppo del sistema portuale già oggetto del Piano del mare.

In relazione al secondo profilo, occorre garantire un esame contestuale degli interessi pubblici, relativi alle politiche del mare, di cui sono portatrici le Amministrazioni componenti il CIPOM. A tali fini, è necessario sia individuare nel CIPOM la sede istituzionale per promuovere il concerto dei Ministri componenti il Comitato, nei casi in cui tale concerto è previsto per l'adozione di atti amministrativi di attuazione del Piano del mare, sia attribuire nuove funzioni allo stesso Comitato, in particolare con riguardo a quella consultiva, onde permettere la coerenza tra gli atti esaminati in sede di CIPOM e le linee direttive della politica governativa marittima espresse dal Piano del Mare.

Tali esigenze sono alla base della disciplina introdotta dall'articolo 1, comma 1, lettere a) e b).

In particolare:

- al **comma 1, lettera a)**, del medesimo articolo 1 viene precisata la riconducibilità all'ambito oggettivo del Piano del mare anche della valorizzazione della navigazione commerciale e del diporto nautico quali specificazioni delle materie della valorizzazione delle vie del mare e dello sviluppo del sistema portuale. In tale maniera si chiarisce che anche tali materie (valorizzazione della navigazione commerciale e del diporto nautico), in quanto afferenti allo sviluppo del sistema portuale, possono essere trattate nell'ambito del Piano del mare;
- al **comma 1, lettera b)**, viene inserita una nuova disposizione che individua nel CIPOM la sede istituzionale per promuovere il concerto dei Ministri componenti il Comitato, nei casi in cui tale concerto è previsto per l'adozione di atti amministrativi di attuazione del Piano del mare, al fine di assicurare il coordinamento degli indirizzi strategici delle politiche del mare. In particolare, viene previsto che il concerto possa essere espresso dai Ministri nell'ambito di una riunione del CIPOM, a tal fine espressamente convocata su richiesta del Ministro precedente entro 15 giorni dal ricevimento della richiesta. Inoltre, viene stabilito che vengono trasmessi al CIPOM gli schemi di regolamento di cui all'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, predisposti in attuazione del Piano del mare ai fini del prescritto monitoraggio. Il CIPOM, entro trenta giorni dal ricevimento della richiesta, può esprimere un parere non vincolante sulla coerenza tra la disciplina recata nello schema di regolamento sottoposto a parere e gli indirizzi strategici contenuti nel Piano del mare. Tali disposizioni si inseriscono in un contesto di interdisciplinarità che caratterizza l'ambito di attribuzioni del CIPOM, consentendo nella medesima sede istituzionale il confronto tra Amministrazioni portatrici di interessi pubblici concorrenti, tutti rilevanti per la definizione delle politiche del mare. Un tale confronto permette di assicurare la coerenza tra gli atti esaminati

in sede di CIPOM e le linee direttive della politica governativa marittima espresse dal Piano del Mare, approvato dallo stesso Comitato.

5. MODALITÀ DI ATTUAZIONE E MONITORAGGIO

5.1 Attuazione

Quanto ai soggetti responsabili dell'attuazione dell'intervento regolatorio, si rappresenta che gli stessi devono essere individuati nelle pubbliche amministrazioni che compongono il CIPOM, individuate dal comma 4 dell'articolo 12 del decreto-legge n. 173 del 2022.

5.2 Monitoraggio

Le disposizioni di cui all'articolo 1, comma 1, lettera a), rilevano per la definizione del contenuto del Piano del mare, il cui monitoraggio spetta al CIPOM ai sensi dell'articolo 12, comma 9, del decreto-legge n. 173 del 2022.

Le disposizioni dell'articolo 1, comma 1, lettera b), rilevano in relazione ai lavori del Comitato. A tali fini, si osserva che l'articolo 12, comma 7, dello stesso decreto-legge n. 173 del 2022 affida al Presidente il compito di convocare il Comitato, determinarne l'ordine del giorno, definirne le modalità di funzionamento e curarne le attività propedeutiche e funzionali allo svolgimento dei lavori e all'attuazione delle deliberazioni.

6. CONSULTAZIONI SVOLTE NEL CORSO DELL'AIR

Con riferimento alle specifiche disposizioni di cui all'**articolo 1, comma 1, lettere a) e b)**, le esigenze di intervento normativo sono state confermate nel corso delle numerose consultazioni svolte dal Dipartimento per le politiche del mare, già Struttura di missione per le politiche del mare, nel periodo compreso tra il 16 aprile ed il 6 giugno 2024, come meglio precisato nelle premesse generali della presente relazione.

Nell'ambito di tali consultazioni, numerosi rappresentanti di associazioni di categoria e altri *stakeholder* hanno sottolineato l'opportunità di rafforzare ulteriormente la *governance* del Comitato interministeriale per le politiche del mare, ampliando i relativi poteri di coordinamento. Più precisamente, il tema dell'estensione delle competenze del Cipom alla navigazione commerciale e al diporto nautico è stato trattato anche nell'ambito dell'audizione del 23 maggio 2024 sul tema della “cantieristica”. Inoltre, per quanto concerne le procedure di coordinamento delle politiche del mare, sono state svolte consultazioni pubbliche anche nell'ambito dell'audizione del 17 aprile 2024 sul tema della “spazi marittimi”. I contributi prodotti dai soggetti consultati sono pubblicati al seguente link istituzionale:

[https://www.dipartimentopolitichemare.gov.it/it/consultazioni-pubbliche/interventi-normativi/disegno-di-legge-valorizzazione-della-risorsa-mare.](https://www.dipartimentopolitichemare.gov.it/it/consultazioni-pubbliche/interventi-normativi/disegno-di-legge-valorizzazione-della-risorsa-mare)

7. PERCORSO DI VALUTAZIONE

Il percorso di valutazione seguito per la formulazione del disegno di legge è stato un processo ampiamente partecipato che ha visto il coinvolgimento non solo di tutte le Amministrazioni centrali competenti in materia, con le quali si è sviluppata una proficua collaborazione, ma anche di tanti soggetti pubblici e privati che hanno fornito, nell'ambito dello specifico settore di appartenenza, il proprio contributo.

È opportuno evidenziare che il lavoro preparatorio e di approfondimento è stato avviato già nel primo semestre 2023, in fase di condivisione degli obiettivi del Piano del mare, che ha comportato un complesso lavoro di raccordo con tutti gli attori a vario titolo coinvolti.

Lo schema del disegno di legge, quindi, è il risultato del lavoro di collaborazione fra tutte le Amministrazioni interessate. Infine, i contenuti del disegno di legge sono stati condivisi con il Dipartimento affari giuridici e legislativi della Presidenza del Consiglio e con i Ministeri interessati.

II. Disposizioni in materia di università e ricerca: articolo 1, comma 1, lettera c), articolo 18, comma 1, lettera a) e comma 6, articolo 25; articolo 26; articolo 30.

Referente AIR: Ufficio legislativo del Ministero dell'università e della ricerca.

SINTESI DELL'AIR E PRINCIPALI CONCLUSIONI

All'interno del disegno di legge in materia di valorizzazione della risorsa mare, le disposizioni di competenza del Ministero dell'università e della ricerca sono volte a rafforzare l'apporto strategico che il Dicastero, in virtù delle competenze ad esso facenti capo, può offrire nell'ambito della ricerca, dell'innovazione tecnologica, della tutela e della sicurezza del patrimonio ambientale e culturale marino e, più in generale, in materia di azioni a sostegno della c.d. "blue economy".

L'articolato è stato predisposto all'esito delle consultazioni svolte, su invito dell'Amministrazione proponente, con i rappresentanti degli enti pubblici di ricerca, i quali costituiscono i destinatari diretti degli interventi normativi di competenza.

L'impatto atteso dalle misure proposte è la produzione di un effetto positivo in termini di un apporto specialistico del sistema della formazione superiore e della ricerca volto a favorire lo

sviluppo dell'economia blu, quale paradigma di un nuovo modello "circolare" di sviluppo economico, sociale ed ambientale.

1. CONTESTO E PROBLEMI DA AFFRONTARE

Le disposizioni di competenza, nel quadro generale del disegno di legge, sono volte a disciplinare organicamente - oltre che a valorizzare - il ruolo del Ministero dell'università e della ricerca all'interno di un nuovo modello economico caratterizzato dall'obiettivo di tutelare gli oceani, la biodiversità e le risorse ambientali marine, conciliando, al contempo, sviluppo, ricerca tecnologica e sostenibilità della stessa che lo vede, fisiologicamente, come attore necessario.

In particolare, le misure proposte mirano a colmare delle gravi lacune nell'attuale sistema, quali: la mancata previsione di una partecipazione attiva del Dicastero in organismi di assoluto rilievo quale è il Comitato interministeriale per le politiche del mare (CIPOM), istituito con decreto-legge 11 novembre 2022, n. 173, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 204 del 2022, che rappresenta la sede istituzionale per promuovere il concerto dei Ministri al fine di assicurare il coordinamento degli indirizzi strategici delle politiche del mare; ulteriore incongruenza era poi data dalla mancata disciplina di un intervento dello stesso MUR nell'ambito del procedimento per la emanazione di linee guida nazionali per la dismissione mineraria delle piattaforme per la coltivazione di idrocarburi in mare e delle infrastrutture connesse.

Si rammenta, inoltre, che il MUR, in materia di ricerca per la protezione di aree marine dove insistono beni di biodiversità, nell'ambito del PNRR (Missione 4, Componente 2; Investimento 1.4), ha istituito un Centro Nazionale di Ricerca avanzata che ha quale obiettivo proprio la difesa delle aree marine protette, il *National Biodiversity Future Center* (NBFC), coordinato dal Consiglio Nazionale delle Ricerche (C.N.R.), che vede l'aggregazione di componenti della comunità scientifica e accademica per definire e testare soluzioni volte a minimizzare la perdita di biodiversità marine nel Mediterraneo.

L'attenzione del Dicastero nei confronti della tutela e della valorizzazione della risorsa mare trova ulteriore espressione nella circostanza che lo stesso coordina uno dei 49 partenariati istituiti e co-finanziati dalla Commissione europea, un partenariato internazionale, dedicato alla tutela degli oceani, della biodiversità e delle risorse ambientali marine, che vede la partecipazione di 60 partner, pubblici e privati, appartenenti a 25 Paesi, con l'obiettivo di mettere in comune gli investimenti di ricerca e innovazione in ambito marittimo.

A fronte di tali numerosi progetti e iniziative di ricerca nazionale, internazionale, ed europea, avviati, che incidono profondamente sulle politiche in questione, mancava un ruolo di primario livello attribuito al Ministero dell'università e della ricerca nella promozione delle iniziative

nazionali ed internazionali di ricerca volte a garantire una gestione sostenibile delle risorse marine e delle aree costiere volto a valorizzare le competenze tecnico - scientifiche presenti all'interno della formazione superiore e degli enti pubblici di ricerca.

Ne è derivata, allora, la necessità di inserire nel disegno di legge delle norme volte a colmare le lacune in questione e ad attribuire un ruolo specifico alle competenze professionali di cui il Ministero è espressione anche al fine di completare al meglio il quadro normativo di riferimento. Destinatari diretti della norma sono gli uffici di riferimento centrali del Ministero, i dodici enti pubblici di ricerca, vigilati dallo stesso nonché gli enti di ricerca regionali e le università del territorio.

Considerato che le misure si propongono di valorizzare la ricerca applicata, tra i destinatari sono incluse, altresì, le imprese che operano nel settore della navigazione, quelle che operano nel diporto nautico, i proprietari delle piattaforme per la coltivazione degli idrocarburi e i proprietari delle infrastrutture connesse.

Destinatario indiretto è la comunità tutta che potrà avvantaggiarsi delle specifiche competenze che Il Ministero dell'università e della ricerca apporterà in un settore fondamentale come quello dell'economia circolare, dell'economia “rigenerante”, dell'economia cd. “blu”.

2. OBIETTIVI DELL'INTERVENTO E RELATIVI INDICATORI

2.1 Obiettivi generali e specifici

L'obiettivo generale dell'intervento normativo in esame è quello di ridefinire il ruolo del Ministero dell'università e della ricerca e la sua funzione nell'ambito delle iniziative nazionali ed internazionali di ricerca volte a garantire una gestione sostenibile delle risorse marine e delle aree costiere.

Gli obiettivi specifici sono i seguenti:

- previsione di un ruolo attivo degli enti pubblici di ricerca vigilati dal MUR nonché gli enti di ricerca regionali e le università del territorio che abbiano competenze specifiche nei settori di interesse della c.d. “blue economy”;
- massimizzare, tramite le competenze professionali presenti all'interno degli enti pubblici di ricerca, l'utilizzo efficiente dello spazio e delle risorse in mare, con particolare riferimento alle energie rinnovabili;
- consentire lo sviluppo di nuove linee di scienza e tecnologia per il settore, favorendo così la crescita del sistema;
- accrescere le opportunità occupazionali in materia di ricerca e formazione tecnologica in questo particolare settore;

- valorizzare il ruolo della ricerca applicata mediante progetti che prevedano la partecipazione anche dell’industria privata.

2.2 Indicatori e valori di riferimento

Gli indicatori dell’efficacia delle misure di competenza possono essere individuati come di seguito:

- numero di procedure di dismissione sicura e sostenibile di impianti non più in uso e di riconversione mediante riutilizzo cui il MUR partecipa;
- numero di iniziative nazionali ed internazionali di ricerca avviate dal MUR e volte a garantire una gestione sostenibile delle risorse marine e delle aree costiere.

3. OPZIONI DI INTERVENTO E VALUTAZIONE PRELIMINARE

Quanto alle opzioni valutate, l’opzione zero – consistente nel mancato intervento da parte dell’Amministrazione proponente, mantenendo immutato l’attuale quadro normativo ed evitando di proporre delle misure che consentissero di superare le problematiche di cui alla sezione - non è apparsa opportuna, dato il ruolo fondamentale che il MUR può esercitare nella “protezione” del mare, che si sostanzia non solo nella difesa delle aree protette e delle biodiversità contenute nell’ambiente marino ma, altresì, in una protezione “rigenerativa” che, a sua volta, può e deve produrre ricchezza nell’ambito di un sistema di economia circolare, quale deve essere la “blue economy”.

L’Amministrazione ha, invece, preferito inserirsi in un disegno di legge di rango primario, volto a dettare disposizioni per il coinvolgimento del MUR e, in particolare, degli enti di ricerca nella valorizzazione e nella promozione del sistema della risorsa mare.

Sul punto, si segnala che nella elaborazione delle norme proposte sono stati presi in considerazione tutti i contributi offerti dalle competenti Direzioni generali e dagli enti di ricerca, in particolare di quelli che svolgono un ruolo attivo nell’ambito della ricerca applicata al mare.

Inoltre, la disciplina in parola ha tenuto altresì conto del documento “*BLUEMED, il libro bianco italiano: analisi degli ostacoli e proposte per una crescita sostenibile dei settori marino e marittimo*” curato dal Consiglio Nazionale delle Ricerche.

4. COMPARAZIONE DELLE OPZIONI E MOTIVAZIONE DELL’OPZIONE PREFERITA

4.1 Impatti economici, sociali ed ambientali per categoria di destinatari

I destinatari delle disposizioni sono soprattutto gli enti di ricerca che vedranno aumentare il proprio impegno nell’attivazione di progetti in materia e valorizzato il loro apporto specifico, ma si attende

dalle stesse un impatto positivo anche quanto ai destinatari indiretti, vale a dire i cittadini, i quali si potranno avvalere dei benefici che una corretta gestione circolare delle risorse marine può produrre.

4.2 Impatti specifici

A. Effetti sulle PMI

Per quanto attiene al provvedimento in oggetto, non si rilevano effetti sulle piccole e medie imprese.

B. Effetti sulla concorrenza

Dall’analisi condotta non si rilevano effetti negativi sulla concorrenza. L’opzione prescelta è compatibile con il funzionamento del meccanismo concorrenziale del mercato.

C. Oneri informativi

Il presente intervento normativo non genera oneri amministrativi.

D. Rispetto dei livelli minimi di regolazione europea

L’intervento normativo è stato adottato nel rispetto dei livelli minimi di regolazione europea; non si tratta di intervento di recepimento di direttive europee.

4.3 Motivazione dell’opzione preferita

Alla luce delle valutazioni effettuate, anche sulla base delle consultazioni svolte con le competenti Direzioni e i rappresentanti degli enti pubblici di ricerca, si ritiene che l’opzione di intervento volta all’inserimento di specifiche disposizioni all’interno del disegno di legge, sia da preferirsi rispetto alla baseline zero.

5. MODALITÀ DI ATTUAZIONE E MONITORAGGIO

5.1 Attuazione

L’attuazione delle disposizioni sarà di competenza degli enti pubblici di ricerca e degli uffici vigilanti del Ministero.

5.2 Monitoraggio

La procedura di monitoraggio dell’intervento è affidata al Segretariato generale e alle Direzioni generali competenti che verificheranno l’efficacia delle misure predisposte con cadenza triennale.

6. CONSULTAZIONI SVOLTE NEL CORSO DELL’AIR

L’articolato è stato concordato con le competenti Direzioni generali a seguito delle interlocuzioni avute da queste con i rappresentanti degli enti pubblici di ricerca, che hanno avallato le iniziative ministeriali di cui le norme si fanno portatrici.

7. PERCORSO DI VALUTAZIONE

Il provvedimento normativo è stato elaborato dall’Ufficio Legislativo del Ministero dell’università e della ricerca a seguito delle interlocuzioni avute con il Segretariato Generale e le competenti Direzioni Generali.

Disposizioni in materia di affari esteri e cooperazione internazionale: **articoli da 2 a 5.**

Referente AIR: Ufficio legislativo del Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale.

SINTESI DELL'AIR E PRINCIPALI CONCLUSIONI

L’istituzione di una zona contigua al di fuori della fascia del mare territoriale italiano, che si estende per 12 miglia nautiche oltre il limite delle acque territoriali, attua quanto previsto dagli articoli 33 e 303 della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, ratificata e resa esecutiva dall’Italia ai sensi della legge 2 dicembre 1994, n. 689 nonché dell’articolo 8 della Convenzione UNESCO sulla tutela del patrimonio culturale subacqueo, ratificata e resa esecutiva dall’Italia ai sensi della legge 23 ottobre 2009, n. 157. L’esigenza di provvedere alla proclamazione della zona contigua è stata recentemente affermata nel paragrafo 2.1.3 del «Piano del mare», adottato ai sensi dell’articolo 12, comma 3, del decreto-legge n. 173 del 2022 e approvato con delibera del 31 luglio 2023 del Comitato interministeriale per le politiche del mare (CIPOM), istituito presso la Presidenza del Consiglio dei ministri.

SEZIONE 1. CONTESTO E PROBLEMI DA AFFRONTARE

L’istituzione di una zona contigua al di fuori della fascia del mare territoriale, prevista dagli articoli 33 e 303 della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, nell’ordinamento italiano ha finora trovato una applicazione soltanto parziale. La legge n. 189 del 2002 (c.d. Legge Bossi-Fini), all’articolo 11, comma 1, ha infatti disciplinato esclusivamente la possibilità per le autorità in servizio di polizia di fermare, oltre che nel mare territoriale, anche nella zona contigua, le navi di cui si ha fondato motivo di ritenere che siano adibite o coinvolte nel trasporto illecito di migranti, al fine di sotoporle a ispezione ed eventualmente sequestrarle, conducendole in un porto dello Stato italiano. I principali Paesi UE che si trovano in situazioni assimilabili a quelle dell’Italia per quanto riguarda l’estensione costiera (Francia e Spagna) hanno invece già disciplinato la materia della zona contigua.

SEZIONE 2. OBIETTIVI DELL'INTERVENTO E RELATIVI INDICATORI

2.1 Obiettivi generali e specifici

L'obiettivo principale è quello di dare attuazione agli articoli 33 e 303 della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, ratificata e resa esecutiva dall'Italia ai sensi della legge 2 dicembre 1994, n. 689 nonché dell'articolo 8 della Convenzione UNESCO sulla tutela del patrimonio culturale subacqueo, ratificata e resa esecutiva dall'Italia ai sensi della legge 23 ottobre 2009, n. 157, in linea con quanto previsto dal paragrafo 2.1.3 del «Piano del mare», adottato ai sensi dell'articolo 12, comma 3, del decreto-legge n. 173 del 2022 e approvato con delibera del 31 luglio 2023 del Comitato interministeriale per le politiche del mare (CIPOM), istituito presso la Presidenza del Consiglio dei ministri.

Obiettivo specifico dell'istituzione della zona contigua è di ampliare i poteri di controllo dello Stato necessari al fine di:

- prevenire le violazioni delle leggi e regolamenti doganali, fiscali, sanitari e di immigrazione nel territorio, nelle acque interne o nel mare territoriale italiani;
- punire le violazioni delle leggi e regolamenti di cui al punto precedente, commesse nel territorio dello Stato o nel mare territoriale;
- assicurare la tutela del patrimonio culturale subacqueo con le modalità e nei limiti previsti dal diritto internazionale vigente.

Sotto tale ultimo profilo, si evidenzia infatti che il paragrafo 1 dell'articolo 303 della Convenzione UNCLOS stabilisce il principio generale dell'obbligo, da parte degli Stati, di tutelare gli oggetti di carattere archeologico e storico scoperti in mare. Il paragrafo 2 del medesimo articolo 303, al fine di controllare il commercio di tali beni, consente allo Stato costiero di presumere che la rimozione di tali beni dal fondo del mare nella zona contigua si risolva in una violazione, avvenuta sul proprio territorio o mare territoriale, di fonti normative indicate all'articolo 33 della medesima Convenzione (leggi e regolamenti doganali, fiscali, sanitari e di immigrazione).

2.2 Indicatori e valori di riferimento

Possibili indicatori sono il numero di operazioni di controllo effettuate nella zona contigua in materia doganale, fiscale, sanitaria e di immigrazione; numero di violazioni rilevate e sanzionate per monitorare l'efficacia del provvedimento nel prevenire e punire violazioni nella zona contigua; numero degli oggetti archeologici e storici rinvenuti e segnalati nella zona contigua.

SEZIONE 3. OPZIONI DI INTERVENTO E VALUTAZIONE PRELIMINARE

La cd. “opzione 0” non è stata presa in considerazione poiché avrebbe a perpetuato l’attuale situazione di mancata definizione di una zona contigua tout court. Ciò genera potenziali incertezze applicative in merito all’esercizio di determinati poteri statuali di controllo nella zona contigua, con particolare riguardo alla repressione di violazioni di leggi e regolamenti doganali, fiscali, sanitari e di immigrazione nonché alla tutela del patrimonio subacqueo.

SEZIONE 4. COMPARAZIONE DELLE OPZIONI E MOTIVAZIONE DELL'OPZIONE PREFERITA

4.1 Impatti economici, sociali ed ambientali per categoria di destinatari

L’ampliamento dei poteri di controllo dello Stato ha come destinatari diretti le autorità addette ai controlli sul mare in materia doganale, fiscale, sanitaria, o di immigrazione nel territorio, nonché per la tutela del patrimonio culturale subacqueo. L’esercizio dei poteri di controllo ampliato alla zona contigua del mare avrà un sicuro impatto in termini di sicurezza sociale e ordine pubblico, incidendo sul contrasto dell’immigrazione clandestina, nonché economico, consentendo il recupero e la conseguente valorizzazione di beni di interesse culturale dal fondo del mare anche in zona contigua.

4.2 Impatti specifici

Non applicabile.

4.3 Motivazione dell'opzione preferita

Posta la non applicabilità della cd. “opzione 0” (v. supra), l’opzione di regolamentazione scelta per disciplinare la materia è in linea con quella già adottata in relazione alla zona economica esclusiva. Tale scelta appare anche in linea con quella adottata da altri partner europei che presentano una estensione costiera assimilabile a quella dell’Italia come, ad esempio, la Francia che ha previsto una autorizzazione generale all’istituzione della zona contigua con una norma di rango primario (articolo 97 della Loi n° 2016-816 del 20 giugno 2016) ed una successiva esecuzione con atto delegato (“Ordonnance n° 2016-1687 du 8 décembre 2016 relative aux espaces maritimes relevant de la souveraineté ou de la juridiction de la République française”).

Posta la necessità di istituire la zona contigua al fine di allineare la situazione dell’Italia a quella di altri Paesi UE, nell’attività di regolamentazione sono state prese in considerazione le seguenti problematiche:

- 1) La definizione dei profili di dettaglio afferenti alla concreta individuazione delle aree marittime ricomprese nella zona contigua. Il DDL in esame prevede l’attuazione tramite un decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, su proposta del Presidente del Consiglio dei ministri o del Ministro delegato per le politiche del mare e del

Ministro degli Affari esteri e della Cooperazione internazionale, di concerto con i Ministri dell'Economia e delle Finanze, della Difesa, dell'Interno, della Salute e delle Infrastrutture e dei Trasporti. Si tratta di uno strumento più idoneo, rispetto a una norma primaria, per la determinazione di aspetti di carattere più strettamente tecnico (connessi, *in primis*, all'individuazione anche di parametri geografici) e che garantisce, al contempo, un'adeguata flessibilità laddove si renda necessario provvedere a una successiva rimodulazione delle medesime aree alla luce di sopravvenute esigenze. Si tratta peraltro di una opzione in linea con quella adottata, ad esempio, dalla Francia che ha previsto una autorizzazione generale all'istituzione della zona contigua con una norma di rango primario (articolo 97 della Loi n° 2016-816 del 20 giugno 2016) alla quale poi viene data esecuzione attraverso un atto delegato (“*Ordonnance n° 2016-1687 du 8 décembre 2016 relative aux espaces maritimes relevant de la souveraineté ou de la juridiction de la République française*”).

- 2) La particolare configurazione geografica della costa italiana che comporta la necessità di tener conto delle possibili sovrapposizioni con la zona contigua (già istituita o che potrebbe essere istituita) di altri Stati il cui territorio è adiacente al territorio dell'Italia o lo fronteggia. Si è pertanto scelto - in linea con la procedura già delineata per la zona economica esclusiva – di prevedere espressamente che il provvedimento attuativo sia notificato ai suddetti Stati. Inoltre, il comma 2 dell'articolo 3 prevede che, quando l'estensione della zona contigua crea fenomeni di sovrapposizione con lo spazio marittimo di un altro Stato, si provvede alla definizione della linea esterna della zona contigua mediante appositi accordi con gli Stati interessati. Tali accordi sono soggetti alle procedure di autorizzazione alla ratifica previste dall'articolo 80 della Costituzione. Fino alla data di entrata in vigore di tali accordi, i limiti esterni della zona contigua sono stabiliti in modo da non compromettere od ostacolare l'accordo finale.

SEZIONE 5. MODALITA' DI ATTUAZIONE E MONITORAGGIO

5.1 Attuazione

Le disposizioni in esame, che autorizzano l'istituzione della zona contigua, disciplinano i limiti e l'esercizio dei poteri statuali, in conformità con il diritto internazionale, demandano l'attuazione ad un decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, su proposta del Presidente del Consiglio dei ministri o del Ministro delegato per le politiche del mare e del Ministro degli Affari esteri e della Cooperazione internazionale, di concerto con i Ministri dell'Economia e delle Finanze, della Difesa, dell'Interno, della Salute e delle Infrastrutture e dei Trasporti, da notificare agli Stati il cui territorio è adiacente al territorio dell'Italia o lo fronteggia.

5.2 Monitoraggio

L'intervento sarà sottoposto a monitoraggio periodico da parte delle amministrazioni interessate, le quali provvederanno a far presente le modifiche e i miglioramenti che si renderanno necessari nel corso dell'attuazione, anche attraverso le periodiche riunioni del CIPOM.

SEZIONE 6. CONSULTAZIONI SVOLTE NEL CORSO DELL'AIR

Per l'istituzione della zona contigua e il conseguente ampliamento dei poteri di controllo dello Stato, sono state ascoltate le istanze delle autorità addette ai controlli sul mare, marina militare, guardia costiera, forze di polizia.

SEZIONE 7. PERCORSO DI VALUTAZIONE

Per l'istituzione della zona contigua è stato valutato:

- il contesto normativo di riferimento: a differenza del mare territoriale, che è costituito ipso iure secondo la UNCLOS, la “Zona contigua” deve essere formalmente proclamata dallo Stato costiero; in assenza di tale proclamazione ufficiale, pertanto, a legislazione vigente, la stessa non può ritenersi istituita nel nostro ordinamento. Infatti, nel nostro ordinamento la zona contigua ha finora trovato una applicazione soltanto parziale. La legge n. 189 del 2002 (c.d. Legge Bossi-Fini), all'articolo 11, comma 1, ha infatti disciplinato esclusivamente la possibilità per le autorità in servizio di polizia di fermare, oltre che nel mare territoriale, anche nella zona contigua, le navi di cui si ha fondato motivo di ritenere che siano adibite o coinvolte nel trasporto illecito di migranti, al fine di sotoporle a ispezione ed eventualmente sequestrarle, conducendole in un porto dello Stato italiano. Sul piano internazionale, invece, i principali Paesi UE che si trovano in situazioni assimilabili a quelle dell'Italia per quanto riguarda l'estensione costiera (Francia e Spagna) hanno già disciplinato la materia della zona contigua;
- il contesto sociale: la possibilità di effettuare controlli nella zona contigua è un'importante misura di contrasto all'immigrazione clandestina, ai reati doganali e fiscali, nonché utile strumento di tutela del patrimonio culturale subacqueo.

Tanto premesso, è apparso necessaria la proclamazione della “zona contigua” ex art. 33 della citata UNCLOS.

Disposizioni in materia di difesa: articoli 6 e 23.

Referente AIR: Ufficio legislativo del Ministero della difesa.

SINTESI DELL'AIR E PRINCIPALI CONCLUSIONI

Le disposizioni di cui agli **articoli 6 e 23** recano rispettivamente le modalità di misurazione delle linee di base diritte rilevanti per la misurazione dell'estensione del mare territoriale italiano e l'esternalizzazione del servizio di rifornimento idrico delle isole minori della Regione Sicilia.

1. CONTESTO E PROBLEMI DA AFFRONTARE

L'**articolo 6** si rende necessario al fine di sostituire la normativa recata dal decreto del Presidente della Repubblica 26 aprile 1977, n. 816 Norme regolamentari relative all'applicazione della legge 8 dicembre 1961, n. 1658, con la quale è stata autorizzata l'adesione alla convenzione sul mare territoriale e la zona contigua, adottata a Ginevra il 29 aprile 1958, ed è stata data esecuzione alla medesima. Ciò tenuto conto della mutata morfologia costiera e della ratifica intervenuta nel 1994 della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare fatta a Montego Bay il 10 dicembre 1982 e del dPCM 10 novembre 2011 recante “Regole tecniche per la definizione delle specifiche di contenuto dei database geotopografici”, questi ultimi resi più dettagliati grazie all'uso delle nuove tecnologie.

Ciò tenuto conto della mutata morfologia costiera, della ratifica intervenuta nel 1994 della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare fatta a Montego Bay il 10 dicembre 1982 e del dPCM 10 novembre 2011 recante Regole tecniche per la definizione delle specifiche di contenuto dei database geotopografici.

L'**articolo 23** mira a colmare una lacuna normativa in materia di affidamento esternalizzato del servizio di rifornimento idrico delle isole minori della Regione Sicilia, pur mantenendone la competenza e gli oneri nell'ambito della Difesa. Il rifornimento idrico delle isole minori rientra nelle precise competenze del Ministero della difesa, esercitate per via della Marina Militare, come specificato dalla L. 861/1978, in particolare delle isole minori appartenenti alle regioni a statuto speciale. A partire dal 2002 il servizio di rifornimento, limitato ormai alle sole isole minori della Sicilia (Egadi e Eolie), è stato assicurato attraverso il ricorso a procedure pubbliche di affidamento tramite COMMISERVIZI (Direzione Generale di Commissariato e di Servizi Generali del Ministero della Difesa) alle uniche due società con disponibilità in numero ed idoneità dei mezzi (MARNAVI e VETOR, con 15 navi cisterna), unite in un raggruppamento temporaneo d'impresa (RTI). Il fabbisogno di risorse idropotabili viene stabilito dalla Regione Siciliana periodicamente (di solito, annualmente per l'anno successivo), in fase di predisposizione della gara di appalto. L'ultimo contratto stipulato prevede la copertura per un periodo di 18 mesi, da luglio 2024 a dicembre 2025, per un fabbisogno stabilito in mc 2.261.000.

2. OBIETTIVI DELL'INTERVENTO E RELATIVI INDICATORI

2.1 Obiettivi generali e specifici.

L’obiettivo generale dell’articolo 6 è migliorare la navigazione marittima e chiarire l’estensione del mare territoriale italiano.

L’obiettivo specifico è aggiornare la modalità di tracciamento delle linee di base diritte e le linee di base di chiusura delle baie naturali e storiche, rilevanti per la misurazione dell’estensione del mare territoriale italiano.

L’obiettivo generale dell’articolo 23 è allinearne le competenze della Difesa (Marina militare) nell’ambito del rifornimento idrico, alle attuali capacità – drastica riduzione del numero di navi portacqua rispetto al passato – che permettono lo svolgimento di una funzione solo concorsuale.

L’obiettivo specifico è sollevare la Marina militare dall’onere esclusivo del servizio di rifornimento idrico delle isole minori della regione Sicilia.

2.2 Indicatori e valori di riferimento

Obiettivo specifico articolo 6. Indicatore: numero di aggiornamenti annuali dei dati geotopografici marittimi dopo l’entrata in vigore della disposizione rispetto al numero di aggiornamenti effettuati ai sensi della previgente normativa.

Obiettivo specifico articolo 23. Indicatore: numero di rifornimenti idrici verso le isole minori della Regione Sicilia effettuati in affidamento a imprese rispetto al numero di rifornimenti idrici verso le stesse effettuate direttamente dalla Marina militare secondo la previgente normativa.

3. OPZIONI DI INTERVENTO E VALUTAZIONE PRELIMINARE

L’opzione scelta è l’intervento legislativo.

Non sussistono opzioni alternative all’intervento legislativo tenuto conto che i problemi di cui alla sezione 1 si possono risolvere solo attraverso l’integrazione della disposizione di legge che regolano la materia.

L’opzione di non intervento di regolazione (opzione zero) è stata valutata, ma è stata esclusa dato che era necessario intervenire mediante la modifica della normativa, come sopra specificato in relazione alle criticità riscontrate che necessitano di risoluzione.

Le sopra esposte circostanze possono essere fronteggiate esclusivamente con il presente intervento.

Allo stesso modo non risultano ipotizzabili, ovvero percorribili opzioni alternative.

Non sussistono opzioni alternative all’intervento legislativo.

4. COMPARAZIONE DELLE OPZIONI E MOTIVAZIONE DELL’OPZIONE PREFERITA

4.1 Impatti economici, sociali ed ambientali per categoria di destinatari.

- *principali impatti (benefici e costi attesi) per i destinatari di cui alla sezione 1*

Il principale impatto per i destinatari diretti (Autorità marittime e naviganti per l'articolo 6 e Marina militare e cittadini delle isole minori della Sicilia – per l'articolo 23) degli interventi regolatori è avere una normativa aggiornata in materia di misurazione dell'estensione del mare territoriale italiano (**articolo 6**) e alleggerire la Marina militare da gravoso impegno del rifornimento idrico verso le isole minori della Regione Sicilia (**articolo 23**).

Non risultano svantaggi dall'opzione prescelta.

- *principali impatti (benefici e costi attesi) per la collettività*

Le disposizioni impattano positivamente sulla collettività.

Non risultano svantaggi dall'opzione prescelta con riferimento all'intervento.

- *distribuzione temporale degli effetti considerati*

Gli effetti considerati avranno efficacia a partire dall'entrata in vigore del presente provvedimento.

4.2 Impatti specifici

A) Effetti sulle PMI (Test PMI)

Le disposizioni in esame non incidono negativamente sulle micro, piccole e medie imprese.

L'intervento proposto non introduce né elimina oneri informativi a carico di cittadini e imprese e non incide in alcun modo su costi o oneri amministrativi a carico degli stessi. Anzi in virtù dell'affidamento del servizio idrico di cui all'**articolo 23**, le PMI avranno impatti positivi.

B) Incidenza sul corretto funzionamento concorrenziale del mercato e sulla competitività del paese
La disposizione non è suscettibile di produrre effetti distorsivi nel funzionamento concorrenziale del mercato e sulla competitività in quanto l'**articolo 23** rinvia espressamente al codice dei contratti pubblici.

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

La disposizione non introduce oneri informativi a carico di cittadini e imprese.

D) Rispetto dei livelli minimi di regolazione europea.

L'intervento regolatorio non recepisce direttive europee.

4.3 Motivazione dell'opzione preferita.

L'opzione scelta è stata ritenuta l'unica percorribile, atteso che gli interventi possono avvenire solo attraverso tale disposizione di carattere legislativo.

5. MODALITA' DI ATTUAZIONE E MONITORAGGIO**5.1 Attuazione**

Il soggetto responsabile in via primaria dell’attuazione degli interventi è il Ministero della difesa.

5.2 Monitoraggio

Il Ministero della difesa seguirà l’esecuzione e l’effettiva attuazione degli interventi e ne curerà il monitoraggio. In particolare, l’Istituto idrografico della Marina militare per l’attuazione dell’articolo 6 e la Direzione Generale di Commissariato e di Servizi Generali del Ministero della Difesa per l’articolo 23.

6. CONSULTAZIONI SVOLTE NEL CORSO DELL'AIR E PERCORSO DI VALUTAZIONE

Il percorso di valutazione si è sviluppato attraverso un confronto costruttivo e condiviso tra le competenti articolazioni del Ministero della difesa, nonché con i portatori di interesse della società civile (Confederazioni nazionali maggiormente rappresentative del personale marittimo).

Disposizioni in materia di turismo: articoli da 7 a 14.

Referente AIR: Ufficio legislativo del Ministero del turismo.

SINTESI DELL'AIR E PRINCIPALI CONCLUSIONI

La presente relazione descrive l’analisi d’impatto della regolamentazione relativa al Capo III del disegno di legge in materia di valorizzazione della risorsa mare, di competenza del Ministero del turismo recante disposizioni volte alla valorizzazione dell’attività subacquea a scopo ricreativo e alla tutela della sicurezza e del patrimonio ambientale e culturale.

L’analisi è svolta in coerenza con il disposto dell’articolo 9 del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 15 settembre 2017, n. 169.

La ratio dell’intervento in esame consiste nello stabilire i requisiti e i principi fondamentali per l’esercizio dell’attività di istruttore subacqueo, di guida subacquea e di centro di immersione e di addestramento subacqueo, nel rispetto dei principi costituzionali di tutela della concorrenza, della sicurezza e del patrimonio culturale e ambientale. A tal riguardo, in assenza di normativa relativa al settore della subacquea ricreativa, è stato necessario intervenire al fine di predisporre disposizioni statali di rango primario che uniformassero gli standard minimi richiesti per l’esercizio sul territorio nazionale delle attività summenzionate, dettando altresì definizioni riguardanti:

- l'attività subacquea a scopo ricreativo;
- il brevetto subacqueo;
- l'oggetto delle attività di istruttore subacqueo, guida subacquea e centro di immersione e di addestramento subacqueo;
- l'organizzazione didattica per le attività subacquee nel settore turistico e ricreativo;
- le zone di interesse turistico subacqueo.

Il testo del Capo III è stato predisposto all'esito delle consultazioni svolte, su invito dell'Amministrazione proponente, con le associazioni di categoria maggiormente rappresentative degli operatori dell'attività subacquea a scopo ricreativo in quanto destinatarie dirette dell'intervento normativo, con le regioni e le province autonome, nel rispetto del principio di leale collaborazione tra i vari livelli governativi, nonché con le altre Amministrazioni centrali per i profili di propria competenza.

All'esito delle consultazioni svolte, l'Amministrazione proponente ha ritenuto di scegliere un'opzione di regolazione diretta della materia, individuando i principi generali delle attività subacquee a scopo ricreativo, peraltro limitando l'adozione di decreti attuativi ai soli casi di individuazione di regole tecniche per la manutenzione delle attrezzature e degli equipaggiamenti necessari per l'immersione subacquea e di identificazione delle zone di interesse turistico subacqueo.

L'impatto atteso dalla riforma è la produzione di un effetto positivo sul mercato in termini di libera concorrenza, di standardizzazione dei livelli minimi di prestazione del servizio su tutto il territorio nazionale e di destagionalizzazione, nonché la produzione di benefici effetti sull'ambiente, in un'ottica di salvaguardia e conservazione degli ecosistemi, di sviluppo sostenibile e di valorizzazione del patrimonio naturale, biologico, archeologico e culturale sommerso.

1. CONTESTO E PROBLEMI DA AFFRONTARE

Il Capo III del disegno di legge in parola è volto a disciplinare organicamente lo svolgimento delle attività subacquee a scopo ricreativo, anche attraverso la configurazione di nuove figure professionali e l'individuazione di zone di interesse turistico subacqueo, al fine di consentire lo svolgimento di tali attività in tutto il territorio nazionale e di sviluppare itinerari turistici subacquei che rendano tali zone ancora più attrattive agli occhi degli utenti.

In Italia, il settore della subacquea, di assoluto interesse per le opportunità lavorative e professionali coinvolte, non è stato mai oggetto però della necessaria attenzione da parte delle autorità governative competenti, con conseguente assenza di normativa statale. Il predetto settore risulta, infatti, regolamentato solo relativamente ad alcuni profili professionali (pescatori

subacquei professionisti, palombari e sommozzatori in servizio locale nei porti), mancando per il resto una disciplina statale ad hoc.

Invero, in materia di attività subacquea svolta a scopo ricreativo, solo alcune regioni hanno una propria legislazione, sia pure riferita esclusivamente a determinate figure professionali.

Si richiamano, in particolare:

- L.R. Sardegna 26 febbraio 1999, n. 9, recante “*Norme per la disciplina dell’attività degli operatori del turismo subacqueo*”;
- L.R. Liguria 4 luglio 2001, n. 19, recante “*Norme per la disciplina dell’attività degli operatori del turismo subacqueo*” (abrogata dall’articolo 17, co. 3 della L.R. 29 dicembre 2010, n. 23);
- L.R. Sicilia 3 maggio 2004, n. 8, recante “*Disciplina delle attività di guida turistica, guida ambientale-excursionistica, accompagnatore turistico e guida subacquea*”;
- L.R. Calabria 18 maggio 2004, n. 17, recante “*Norme per la disciplina dell’attività degli operatori del turismo subacqueo*”;
- L.R. Emilia-Romagna 27 maggio 2008, n. 7, recante “*Norme per la disciplina delle attività di animazione e di accompagnamento turistico*”.

Tuttavia, proprio negli ultimi anni il turismo subacqueo ha subito una crescita esponenziale tale da renderlo un’industria miliardaria a livello globale, che ha condotto ad aumento della domanda dell’attività subacquea a scopo ricreativo, spinta da un sempre più crescente interesse verso l’esperienza della vita marina.

Ne è conseguita una proliferazione di aziende turistiche e operatori del settore che hanno cercato di soddisfare la domanda, soprattutto in un’ottica economica.

Si è cercato allora, con il Capo in parola, di dettare una disciplina organica per gli elementi centrali del sistema turistico subacqueo quali i subacquei, da un lato, e i fornitori di servizi, dall’altro. In particolare, la normativa in esame fornisce le definizioni di attività subacquea a scopo ricreativo, di brevetto subacqueo, di organizzazione didattica per le attività subacquee nel settore turistico e ricreativo, regola le attività di istruttore subacqueo, di guida subacquea, di centro di immersione e di addestramento subacqueo, nonché individua i criteri di selezione delle zone di interesse turistico subacqueo.

Nello specifico, con riferimento all’attività di istruttore e guida subacquei si osserva come lo svolgimento dell’attività sia allo stato completamente deregolamentato, nella misura in cui non sono previsti ordini professionali, né sono stabiliti tariffari o modalità di esecuzione delle prestazioni.

L’assenza di una disciplina unitaria del settore in parola comporta non solo che l’attività di istruttore subacqueo o di guida subacquea possa correttamente svolgersi solo nelle poche regioni

che disciplinano tali attività, ma anche che le stesse non possano svolgersi, con le necessarie tutele, in altre regioni dello Stato.

Analogo problema si pone con riferimento all'esercizio dell'attività di centri di immersione e di addestramento subacqueo, sia presso le organizzazioni senza scopo di lucro, sia in modo autonomo, sicché anche in tal caso si avverte l'esigenza di prevedere requisiti uniformi al fine di garantire il corretto svolgimento delle attività su tutto il territorio nazionale.

La peculiarità della materia di cui trattasi e lo sviluppo assai recente di tali attività rende difficile una stima della dimensione e della portata dell'industria turistica a causa, non solo della grande varietà di tipologie di vacanze sub, ma anche della mancata e incompleta registrazione di tutti gli esercizi subacquei. Nel 2021 PADI ha registrato la presenza globale di 6.600 centri retailer e resort che forniscono e vendono la didattica PADI (PADI, 2021). Molti operatori del settore però si registrano solo in una *location*, fornendo poi i propri servizi anche in altre giurisdizioni.

Secondo i dati forniti da ANIS (Associazione Nazionale Istruttori Subacquei), gli associati, tra istruttori subacquei, guide subacquee e aiuto-istruttori, sono oltre 2000 e le organizzazioni didattiche circa 250, le quali hanno rilasciato circa 55.000 brevetti con una media annuale di circa 6.000 brevetti.

Quanto ai centri di immersione e di addestramento subacqueo, da un'analisi di campo realizzata nel Progetto "CUL.TUR.A.S." nel 2015 della Regione Siciliana, si possono ricavare le diverse conformazioni di un *diving centre*. Il campione in analisi fa riferimento a 100 *diving centre* (84 italiani e 16 tunisini):

- il 75% sono "centri autonomi" e cioè centri che, situati spesso in corrispondenza di una struttura ricettiva, offrono al cliente tutti i servizi di *diving centre* e hanno a disposizione imbarcazioni per raggiungere i siti di immersione, compressori per la ricarica ed un parco bombole;
- il 25% sono "scuole", spesso associazioni di tipo dilettantistico che offrono la possibilità di conseguire un brevetto e una educazione continua ma che hanno bisogno di appoggiarsi ai centri di immersione e addestramento per praticare l'attività subacquea.

La proposta normativa di cui si discute mira, altresì, come si è detto, alla tutela della sicurezza nello svolgimento delle attività subacquee, nonché alla tutela del patrimonio ambientale e culturale sommerso. Invero, il contributo del turismo al cambiamento climatico globale è in significativo aumento, impattando non solo sul cambiamento climatico, ma anche sulla perdita della biodiversità, sul cambio d'utilizzo del terreno e sul sovrastfruttamento delle risorse idriche.

Secondo l'OMT il turismo sostenibile è "*un turismo che tiene pienamente conto dei suoi effetti economici, sociali e ambientali presenti e futuri per rispondere alle esigenze dei visitatori, dell'industria, dell'ambiente e delle comunità ospitanti*" e deve avere "*uno sviluppo che soddisfi i*

bisogni delle generazioni presenti senza compromettere la capacità delle generazioni future di soddisfare i propri”.

La maggior parte delle ricerche inerenti al turismo subacqueo si focalizza su due aspetti: uno legato all’ambiente, ivi inclusi l’interazione dei subacquei con l’ambiente marino e i conseguenti potenziali impatti ecologici; e uno legato alla gestione sostenibile del fenomeno, con attenzione alla consapevolezza dei subacquei e degli operatori e alla loro volontà di contribuire alla conservazione marina.

Secondo uno studio in materia, i principali impatti diretti legati al comportamento dei subacquei sono dovuti agli accidentali colpi di pinna, alla pratica di aggrapparsi o inginocchiarsi sul fondo, all’urto accidentale con parti dell’attrezzatura (bombola e strumenti pendenti) e al calpestio del fondale (Garetto C., 2020).

Per impatti indiretti legati al turismo subacqueo, si fa riferimento invece allo sviluppo edilizio delle zone costiere, all’inquinamento delle acque reflue, allo smaltimento dei rifiuti, all’eutrofizzazione delle acque e alle emissioni di carbonio (Lucrezi S. et al., 2017).

Ne deriva, allora, la necessità di gestire l’attività subacquea a scopo ricreativo attraverso dei principi e dei programmi di gestione integrata a favore della sostenibilità, anche al fine di migliorare l’esperienza in immersione e di tutelare il patrimonio ambientale.

2. OBIETTIVI DELL’INTERVENTO E RELATIVI INDICATORI

2.1 Obiettivi generali e specifici

L’obiettivo generale dell’intervento normativo in esame è quello di disciplinare i requisiti e i principi fondamentali per l’esercizio dell’attività dei centri di immersione e di addestramento subacqueo, di istruttore subacqueo, di guida subacquea, nonché di dettare i criteri per l’individuazione delle zone di interesse turistico subacqueo.

Gli obiettivi specifici sono i seguenti:

- tutela e valorizzazione dell’attività subacquea a scopo ricreativo, quale attività in grado di coniugare la scoperta dei fondali marini, lacustri e fluviali con la promozione del patrimonio culturale e naturale sommerso, assicurando la salvaguardia e la conservazione dei relativi ecosistemi;
- aumento dello standard di sicurezza degli operatori del turismo subacqueo, mediante l’elevazione a rango primario delle norme UNI, EN, ISO che forniscono indicazioni tecniche per lo svolgimento dell’attività subacquea;

- promozione dell'attività di esplorazione esperienziale del patrimonio culturale sommerso, favorendo itinerari turistici subacquei che possano garantire la conoscenza e la valorizzazione del patrimonio naturale, biologico, archeologico e culturale sommerso.

Al riguardo, si rammenta che il Piano strategico di sviluppo del turismo per il periodo 2023-2027 annovera tra gli ambiti strategici su cui focalizzare le azioni:

- a) il turismo culturale, e nel dettaglio, il turismo esperienziale quale offerta di esperienze “non ordinarie”, innovative del patrimonio culturale, fortemente immersive e sensoriali che permettono di rendere d’interesse attrazioni o luoghi minori o sconosciuti;
- b) il turismo del mare, al fine di creare percorsi che promuovano il rispetto del sistema marino mirati a mostrare i “tesori” dei nostri mari e, al contempo, a creare la consapevolezza nei turisti e negli operatori in merito alla bellezza e alla fragilità dell’ecosistema.

2.2 Indicatori e valori di riferimento

Gli indicatori dell’efficacia delle misure di cui al Capo III possono essere individuati come di seguito:

- numero annuo dei brevetti rilasciati da un istruttore subacqueo e dall’organizzazione didattica subacquea;
- numero di riconoscimenti degli istruttori subacquei e delle guide subacquee con qualifica professionale conseguita in un altro Stato membro dell’Unione europea o dello Spazio economico europeo o in Svizzera e che esercitano l’attività in Italia in maniera stabile;
- numero di pacchetti acquistati dai turisti per lo svolgimento dell’attività subacquea;
- il numero di “visite subacquee” effettuate percorrendo gli itinerari creati per l’esplorazione delle zone di interesse turistico subacqueo;
- il numero di centri di immersione e di addestramento subacqueo iscritti presso la camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura;
- il numero di atti costitutivi registrati relativi ad organizzazioni senza scopo di lucro che svolgono attività di centro di immersione ed addestramento subacqueo;
- numero di sanzioni irrogate annualmente dalle regioni o da enti da esse individuati.

3. OPZIONI DI INTERVENTO E VALUTAZIONE PRELIMINARE

A. OPZIONE ZERO “non intervento normativo”

L’opzione zero sarebbe consistita nel mancato intervento da parte dell’Amministrazione proponente, mantenendo immutato l’attuale quadro normativo ed evitando di proporre una disciplina nazionale. Il settore turistico subacqueo sarebbe stato oggetto di regolamentazione frammentaria ad opera delle sole regioni richiamate nel paragrafo 1, ciascuna nell’ambito delle

proprie competenze territoriali, aumentando il grado di disomogeneità della professione sul territorio nazionale. Tale soluzione non è apparsa opportuna, né percorribile considerati gli evidenti limiti rispetto alla tutela della concorrenza, determinata dalla possibilità di svolgimento regolare nelle sole regioni che disciplinano l'attività, nonché le ricadute negative in termini di sicurezza degli operatori del settore e degli utenti e di tutela del patrimonio ambientale e culturale.

B. OPZIONE DI AUTOREGOLAZIONE

La seconda opzione valutata è stata quella di rimettere ai destinatari stessi della normativa in esame la regolamentazione delle attività subacquee a scopo ricreativo tramite le associazioni di categoria più rappresentative sul territorio nazionale. Gli effetti negativi di tale opzione sarebbero consistiti nella produzione di regole non cogenti e dalla natura giuridica non esattamente definita, con evidenti impatti negativi sulla concorrenza e sulla tutela della sicurezza e del patrimonio ambientale.

C. OPZIONE DI REGOLAZIONE DIRETTA

L'Amministrazione ha preferito intervenire con un disegno di legge di rango primario, volto a dettare disposizioni per lo svolgimento dell'attività subacquea a scopo ricreativo secondo criteri uniformi e standard minimi omogenei in tutto il territorio nazionale, nel rispetto dei principi costituzionali di cui all'articolo 117 Cost. e dei vincoli comunitari.

La proposta di legge individua i principi fondamentali per l'esercizio dell'attività dei centri di immersione e di addestramento subacqueo, i requisiti minimi per l'attività di istruttore subacqueo e di guida subacquea, nonché i divieti e le sanzioni correlate in caso di violazione dei suddetti principi, nonché stabilisce che il numero massimo di partecipanti simultanei all'immersione è di sei subacquei. Su tale ultimo punto, si precisa che, sebbene le associazioni rappresentative del settore in parola abbiano proposto di fissare a dieci il numero massimo di partecipanti simultanei, il Ministero del turismo ha ritenuto di ridurre tale limite.

La scelta di fissare il numero massimo a sei partecipanti simultanei è derivata da un contemperamento delle esigenze espresse dagli operatori del settore con la necessità di tutela della sicurezza dei soggetti coinvolti, quale direttrice fondamentale dell'intervento normativo in esame. Peraltro, si è ritenuto di dover fissare il solo numero massimo di partecipanti simultanei alle immersioni, con la conseguenza che, in caso di fattori avversi che aggravino le condizioni per lo svolgimento delle immersioni, rimane ferma la competenza delle Amministrazioni territoriali all'adozione di propri provvedimenti che riducano il numero di partecipanti simultanei all'immersione.

Sul punto, si segnala che nella stesura del presente intervento normativo sono stati presi in considerazione tutti i contributi offerti dagli stakeholders nel corso delle consultazioni, unitamente

ai contributi offerti dalle regioni e dalle province autonome e dalle altre amministrazioni per i profili di loro competenza. Inoltre, la disciplina in parola ha tenuto altresì conto della proposta di legge n. 1161 presentata alla Camera dei deputati il 18 maggio 2023 recante “Disciplina delle attività subacquee e iperbariche”.

4. COMPARAZIONE DELLE OPZIONI E MOTIVAZIONE DELL'OPZIONE PREFERITA

4.1 Impatti economici, sociali ed ambientali per categoria di destinatari

L’analisi svolta ha individuato le seguenti categorie di destinatari:

- **Istruttori subacquei e guide subacquee (destinatari diretti)**, i cui benefici attesi consistono nella tutela della concorrenza nell’esercizio della professione sull’intero territorio nazionale, senza rischio di discriminazione e barriere territoriali all’ingresso nel mercato, nonché nella maggiore tutela della sicurezza degli operatori, prevedendo il rispetto delle norme tecniche UNI, EN e ISO. In termini di impatti economici gravanti su tali destinatari, si prevede l’obbligo della stipula di una polizza assicurativa per la responsabilità civile ai fini della copertura dei rischi derivanti a terzi a seguito dello svolgimento dell’attività e di una copertura assicurativa per i rischi derivanti a dipendenti o collaboratori, inclusi coloro che svolgono attività di istruttore subacqueo o di guida subacquea, a seguito di incidenti connessi alle attività svolte. Ancora, un ulteriore obbligo a carico degli istruttori subacquei e delle guide subacquee è rappresentato dalla regolare manutenzione delle attrezzature e degli equipaggiamenti, la quale può evidentemente incidere a livello economico sulle attività in descrizione. Infine, in termini di impatto sociale e ambientale è previsto che istruttori e guide garantiscano la sicurezza degli utenti durante le attività subacquee, fornendo adeguata assistenza e supervisione, e che li sensibilizzino rispetto alla fragilità degli ecosistemi marini e alla necessità della loro conservazione.

- **Centri di immersione e di addestramento subacqueo, anche nella forma di organizzazioni senza scopo di lucro (destinatari diretti)**, i cui benefici attesi dalla normativa in esame consistono nella tutela della concorrenza nell’esercizio dell’attività di centro di immersione e di addestramento, anche prevedendo requisiti certi ed univoci (es. iscrizione presso la camera di commercio), al fine di escludere l’esercizio abusivo dell’attività. A tutela degli utenti, la normativa in parola prevede che tali centri si dotino di una sede per lo svolgimento delle attività teoriche; di attrezzature specifiche e funzionanti per le immersioni e di attrezzature di primo soccorso. Tali requisiti, che certamente incidono economicamente rispetto all’attività di centro di immersione e di addestramento subacqueo, si uniscono alla necessaria stipula di una polizza di assicurazione per la responsabilità civile ai fini della copertura dei rischi derivanti a terzi a seguito dello svolgimento

dell’attività e di una copertura assicurativa per i rischi derivanti a dipendenti o collaboratori, inclusi coloro che svolgono attività di istruttore subacqueo o di guida subacquea, a seguito di incidenti connessi alle attività svolte. I requisiti ora menzionati, pur costituendo un costo a carico dei centri di immersione e di addestramento subacqueo, si giustificano in quanto necessari ed inevitabili per garantire la tutela della sicurezza dei soggetti coinvolti. Peraltro, si evidenzia che non si tratta di costi fissi, bensì di costi variabili, ritenuti proporzionali rispetto alla natura dell’attività in concreto esercitata e alle dimensioni del centro. Ancora, in termini di sicurezza e di impatto sociale, è previsto che il responsabile del centro *diving* tenga un registro nel quale deve annotare tutte le informazioni rilevanti relative alle immersioni e che il numero massimo di partecipanti simultanei all’immersione sia di sei subacquei per ogni istruttore o guida. Infine, a livello ambientale è previsto che tali centri sensibilizzino gli utenti in merito alla fragilità degli ecosistemi marini e all’importanza della loro conservazione, fornendo informazioni dettagliate al riguardo.

- **Organizzazioni didattiche per le attività subacquee nel settore turistico e ricreativo (destinatari diretti)**, i cui benefici economici consistono nella possibilità di erogare corsi di formazione per l’addestramento alle immersioni e, conseguentemente, di rilasciare brevetti.
- **Subacquei (destinatari diretti)**, i cui benefici consistono nella tutela della sicurezza durante le immersioni per cui si prevede che queste devono essere svolte nel numero minimo di due persone e che di esse il subacqueo dia nota nel libretto delle immersioni. La normativa prevede che tutti i subacquei siano dotati di brevetto, rilasciato a seguito del superamento del corso teorico e pratico, sicché non può negarsi che questo rappresenti un costo a carico dei destinatari in parola. Infine, in termini di impatto ambientale, è previsto che le attività di immersione subacquea vengano svolte nel rispetto delle normative vigenti in materia di protezione ambientale e tutela del patrimonio culturale, ed è vietato l’utilizzo di attrezzature e tecniche di immersione che possano arrecare danno agli habitat naturali e alle specie protette.
- **Pubbliche amministrazioni (destinatari indiretti)**, le quali devono essere individuate nel Ministero del turismo, nelle altre Amministrazioni centrali dello Stato (ove espressamente richiamate dalla normativa in esame) e nelle Regioni e Province autonome. Il beneficio del Ministero del turismo è correlato al suo ruolo di autorità preposta alla individuazione delle zone di interesse turistico subacqueo, di concerto con l’autorità politica delegata per le politiche del mare, ove nominata, e con i Ministri della cultura, della difesa, delle infrastrutture e dei trasporti e dell’ambiente e della sicurezza energetica, previa intesa in sede di Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano. Al Ministero del turismo spetta, altresì, il compito di promuovere lo sviluppo di itinerari subacquei da parte dei centri di immersione e di addestramento subacqueo nelle zone di interesse turistico subacqueo, di

promuovere la cooperazione internazionale nel campo dell’attività subacquea a scopo ricreativo, nonché, sentite le altre Amministrazioni competenti, di stipulare accordi di gemellaggio con altri Paesi, al fine di incentivare scambi culturali, scientifici e formativi all’interno di zone di interesse turistico subacqueo. Si tratta di disposizioni che, richiamando attività di promozione turistica, fanno riferimento all’attività istituzionale già di competenza del Ministero del turismo, tali, pertanto, da poter essere svolte attraverso le risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente, senza nuovi costi a carico della finanza pubblica.

I benefici attesi per le Regioni attengono alla garanzia della loro autonomia secondo i principi costituzionali, nel rispetto dei principi fondamentali previsti dal Capo in esame; nonché alla devoluzione dei proventi derivanti dal pagamento delle sanzioni amministrative irrogate. Quanto al procedimento di irrogazione delle sanzioni, tale attività è in capo agli organi di polizia e agli organi accertatori aventi già competenza in materia di violazione delle disposizioni sulla tutela e la sicurezza nei luoghi di lavoro o di infrazioni alle regole della navigazione marittima, senza pertanto che da ciò derivino nuovi costi a carico dello Stato.

- **Fornitori di attrezzature e di equipaggiamenti subacquei (destinatari indiretti)**, i cui benefici economici consisterebbero nella possibilità di fornire le attrezzature e gli equipaggiamenti necessari allo svolgimento in sicurezza delle immersioni subacquee, nonché di garantire la corretta manutenzione degli stessi.
- **Cittadini (destinatari indiretti)**, i quali beneficerebbero di elevati standard minimi di qualità e di sicurezza nella prestazione del servizio reso dagli istruttori, dalle guide e dai centri di immersione e di addestramento subacqueo, nonché di maggiore tutela del patrimonio culturale e ambientale, sì da garantire la salvaguardia e la conservazione dell’ecosistema. Di conseguenza, il beneficio si riflette su una porzione cospicua del comparto turistico e sulla capacità attrattiva del Paese.

4.2 Impatti specifici

A. Effetti sulle PMI (Test PMI)

Per quanto attiene al provvedimento in oggetto, si rilevano effetti positivi sulle piccole e medie imprese, tenuto conto che l’attività di centro di immersione e di addestramento subacqueo può essere svolta anche nella forma di impresa, sicché i benefici saranno quelli analizzati per tale categoria di destinatari nel paragrafo precedente.

B. Effetti sulla concorrenza

Dall’analisi condotta, non si rilevano effetti negativi sulla concorrenza. L’opzione prescelta è compatibile con il funzionamento del meccanismo concorrenziale del mercato, vengono introdotte

disposizioni idonee ad ampliare e ad arricchire l'offerta commerciale e quella turistica in favore di potenziali utenti che vedono accrescere il paniere dei prodotti e servizi a loro disposizione.

C. Oneri informativi

Il presente intervento normativo genera i seguenti oneri informativi:

- iscrizione presso la camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura per l'esercizio dell'attività di centro di immersione e di addestramento subacqueo: il legale rappresentante dovrà adempiere tale onere secondo le modalità previste dalla camera di commercio competente per la sede scelta per lo svolgimento dell'attività, anche mediante comunicazione unica d'impresa;
- registrazione dell'atto costitutivo per l'esercizio dell'attività di centro di immersione e di addestramento subacqueo da parte delle organizzazioni senza scopo di lucro;
- verifica e annotazione in apposito registro delle informazioni relative alle immersioni svolte mediante l'assistenza del centro di immersione e di addestramento subacqueo: il responsabile del centro dovrà conservare per almeno sei mesi le informazioni contenute nel registro e metterle a disposizione delle autorità competenti ove richiesto;
- invio di una dichiarazione preventiva da parte di cittadini UE, SEE e Svizzera, da presentare di volta in volta con qualsiasi mezzo idoneo di comunicazione all'Autorità competente, ai fini dello svolgimento dell'attività di istruttore subacqueo e di guida subacquea su base temporanea e occasionale, in regime di libera prestazione di servizi, ai sensi dell'articolo 9 del decreto legislativo 9 novembre 2007, n. 206;
- invio di una domanda di riconoscimento da parte di cittadini UE, SEE e Svizzera, secondo le modalità definite dall'Autorità competente, ai fini dello svolgimento dell'attività di istruttore subacqueo e di guida subacquea in maniera stabile, in applicazione del Titolo III del decreto legislativo n. 206 del 2007.

D. Rispetto dei livelli minimi di regolazione europea

L'intervento normativo è stato adottato nel rispetto della Direttiva 2005/36/CE relativa al riconoscimento delle qualifiche professionali e del decreto legislativo di attuazione n. 206 del 2007.

4.3 Motivazione dell'opzione preferita

Alla luce delle valutazioni effettuate anche sulla base delle consultazioni svolte con gli stakeholder, si ritiene che l'opzione di regolazione diretta sia da preferirsi rispetto alla baseline e ad una opzione di autoregolazione, poiché capace di generare effetti maggiormente positivi sul mercato e di evitare uno svolgimento scriteriato delle attività in questione.

5. MODALITÀ DI ATTUAZIONE E MONITORAGGIO

5.1 Attuazione

Le disposizioni normative in esame richiedono interventi attuativi che puntualizzino e specifichino le misure che il Ministero del turismo intende adottare, in stretta collaborazione con le altre Amministrazioni centrali competenti e con le regioni e le province autonome di Trento e Bolzano. In particolare, con riferimento alla manutenzione delle attrezzature e degli equipaggiamenti per lo svolgimento delle immersioni subacquee, è prevista l'adozione di un provvedimento dell'autorità politica delegata per le politiche del mare, di concerto con il Ministro del turismo, che stabilisca i dettagli tecnici e le modalità inerenti al sistema di certificazione delle attività di collaudo e di manutenzione e all'esercizio delle funzioni di controllo.

Ancora, il Capo III prevede che l'individuazione delle zone di interesse turistico subacqueo avvenga con decreto del Ministro del turismo, di concerto con l'autorità politica delegata per le politiche del mare, ove nominata, e con i Ministri della cultura, della difesa, delle infrastrutture e dei trasporti e dell'ambiente e della sicurezza energetica, previa intesa in sede di Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, secondo criteri di sicurezza, rilevanza paesaggistica e faunistica, archeologica e culturale. Infine, al fine di incentivare scambi culturali, scientifici e formativi all'interno di zone di interesse turistico subacqueo, il Ministro del turismo, sentiti l'autorità politica delegata per le politiche del mare, il Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica, il Ministro della cultura e il Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale, può stipulare accordi di gemellaggio con altri Paesi.

5.2 Monitoraggio

Ai sensi del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 30 ottobre 2023, n. 177 recante “*Regolamento di organizzazione del Ministero del turismo, degli uffici di diretta collaborazione del Ministro e dell'Organismo indipendente di valutazione della performance*”, la procedura di monitoraggio dell'intervento compete al Segretariato generale che verificherà l'efficacia delle misure predisposte con cadenza triennale. In particolare, l'attività di monitoraggio consisterà nella costituzione di tavoli tecnici con le associazioni più rappresentative degli operatori del settore al fine di verificare la concreta applicazione delle norme in esame e, ove necessario, formulare proposte di modifica delle disposizioni.

6. CONSULTAZIONI SVOLTE NEL CORSO DELL'AIR

Il testo del Capo III del disegno di legge sulla valorizzazione della risorsa mare è stato predisposto all'esito delle consultazioni svolte, su invito dell'Amministrazione proponente, con le associazioni di categoria maggiormente rappresentative degli istruttori subacquei, delle guide subacquee, dei

centri di immersione e di addestramento subacqueo, dei produttori e degli operatori della subacquea e delle organizzazioni didattiche subacquee, in quanto destinatarie dirette dell'intervento normativo.

Nello specifico, il Ministero del turismo in data 30 maggio 2024 ha invitato le associazioni di categoria (A.N.I.S., FederTurismo, F.I.P.I.A, FIAS, HSA Italia, AISI, CIAS, F.I.P.S.A.S) a presentare eventuali contributi/proposte in ordine all'elaborazione di un testo normativo di regolazione dell'attività subacquea a scopo ricreativo.

Successivamente, in data 27 giugno 2024, il Ministero del turismo ha convocato una riunione in modalità telematica con le citate associazioni di categoria, le quali hanno confermato le criticità dovute all'assenza di una normativa uniforme su tutto il territorio nazionale e, pertanto, hanno formulato le proposte da inserire nel testo del disegno di legge. In particolare, quanto ai requisiti dei centri di immersione e addestramento subacqueo, è stato proposto di prevedere il possesso di apposita copertura assicurativa per i rischi derivanti a dipendenti o collaboratori, oltre alla polizza di assicurazione per la responsabilità civile ai fini della copertura dei rischi derivanti a terzi.

Con riferimento alle organizzazioni didattiche, è stato richiesto di specificare che l'attività di formazione erogata per l'addestramento alle immersioni subacquee deve avvenire nel rispetto delle norme UNI EN ISO. È stato proposto altresì di far riferimento alle organizzazioni didattiche, piuttosto che alle agenzie didattiche, come previsto dalla precedente formulazione della norma.

Il rispetto delle norme UNI EN ISO è stato richiesto anche per l'esercizio dell'attività di istruttore subacqueo e guida subacquea, rispetto al quale i requisiti previsti dalla norma hanno trovato il consenso delle associazioni di categoria.

Oltre alle proposte di modifica ora richiamate, integralmente recepite nel testo dell'articolato, le associazioni di categoria hanno collaborato nella stesura delle disposizioni, specificando formulazioni più chiare e tecniche rispetto al settore in discussione.

Alle associazioni di categoria è stato garantito il contraddittorio scritto, essendo stata concessa la possibilità di presentare osservazioni e proposte di modifica al testo di volta in volta rielaborato, fino alle due settimane antecedenti all'approvazione del disegno di legge da parte del Consiglio dei ministri.

7. PERCORSO DI VALUTAZIONE

Il provvedimento normativo è stato elaborato dall'Ufficio legislativo del Ministero del turismo anche all'esito delle interlocuzioni avute con le regioni e le province autonome, nel rispetto del principio di leale collaborazione tra i vari livelli governativi. Il Capo III è stato peraltro più volte sottoposto all'esame del Comitato interministeriale per le politiche del mare (CIPOM) nelle

riunioni del 26 e 29 luglio 2024 e del 12 settembre 2024, nel corso delle quali sono state formulate osservazioni dalle altre Amministrazioni centrali per i profili di propria competenza, le quali si sono riservate di far pervenire al Ministero del turismo contributi scritti. In particolare, nella redazione del testo del Capo III il Ministero del turismo ha tenuto conto dei contributi pervenuti dal Ministero dell'economia e delle finanze, dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, dalla Capitaneria di porto, dalla Marina Militare, dal Ministero dell'interno, dal Ministero della difesa, dal Ministero dell'università e della ricerca, dal Ministero della cultura, dal Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, dal Ministero del lavoro e delle politiche sociali, dal Dipartimento per la protezione civile e per le politiche del mare e dal Dipartimento per gli Affari Regionali e le Autonomie.

Disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti: articoli da 15 a 20.

Referente AIR: Ufficio legislativo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

SINTESI DELL'AIR E PRINCIPALI CONCLUSIONI

Le disposizioni di cui agli articoli da 15 a 20 dello schema di provvedimento derivano dalla necessità di aggiornare alcune disposizioni del codice della nautica da diporto allo scopo di sviluppare la cantieristica, implementare i processi di digitalizzazione, semplificare le procedure amministrative, garantire la sicurezza e tutelare la concorrenza nel settore del diporto. Ciò in quanto l'esperienza maturata ha dimostrato la necessità di evitare ogni inutile appesantimento amministrativo e burocratico che possa rendere la bandiera italiana meno appetibile rispetto alle bandiere di altri Paesi, anche comunitari. Pertanto, obiettivo ultimo del provvedimento è quello del completamento del rilancio della competitività del settore della nautica da diporto.

Le disposizioni sono state redatte previa consultazione di UCINA - Confindustria Nautica, associazione che rappresenta le industrie e le imprese della nautica da diporto e opera per lo sviluppo del settore nautico. Nello specifico, la Direzione generale competente del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha, a più riprese, consultato a distanza detta associazione, al fine di raccogliere le proposte migliorative concernenti la regolamentazione del diporto nautico.

L'opzione scelta è stata quella di una rivisitazione delle disposizioni del codice della nautica da diporto, al fine, da un lato di apportarvi le integrazioni e gli allineamenti normativi necessari, dall'altro di semplificare le procedure nelle materie in cui l'applicazione pratica ha dimostrato l'esigenza di una normativa più snella e maggiormente rispondente alle esigenze del settore.

L’impatto atteso dal provvedimento si preannuncia come positivo, atteso che la semplificazione amministrativa renderà maggiormente appetibile e competitivo il settore del diporto nautico.

Le disposizioni, in particolare:

- operano una semplificazione delle procedure connesse ai procedimenti amministrativi afferenti al sistema di pubblicità degli atti relativi alle vicende delle unità da diporto, implementato con l’archivio telematico centrale (ATCN) e lo sportello telematico centrale del diportista (STED);
- apportano modifiche al vigente quadro giuridico incrementando la sicurezza della navigazione e la tutela ambientale;
- riducono i termini del procedimento amministrativo per il rinnovo della licenza di navigazione;
- semplificano il regime della responsabilità in caso di sanzioni amministrative a unità in leasing;
- ampliano la platea dei soggetti cui può essere chiesta l’autenticazione degli atti e delle dichiarazioni aventi ad oggetto l’alienazione di beni mobili registrati o la costituzione di diritti di garanzia sui medesimi, estendendola, per le unità da diporto, anche ai raccomandatari marittimi titolari degli STED;

Le disposizioni di cui agli articoli 18 e 19 apportano modifiche al codice della navigazione e al relativo regolamento di attuazione. Tali norme adeguano la datata legislazione del codice alle nuove necessità di semplificazione, ammodernamento e accelerazione dei procedimenti amministrativi, e provvedono altresì alla disciplina organica della figura del consulente chimico del porto.

L’opzione scelta è stata quella di una rivisitazione delle disposizioni del codice della navigazione, al fine, da un lato di apportarvi le integrazioni e gli allineamenti normativi necessari, dall’altro di semplificare le procedure nelle materie in cui l’applicazione pratica ha dimostrato l’esigenza di una normativa più snella e maggiormente rispondente alle esigenze del settore.

L’impatto atteso dal provvedimento si preannuncia come positivo, atteso che la semplificazione amministrativa renderà maggiormente appetibile e competitivo il mondo dei trasporti marittimi.

In particolare, le disposizioni:

- disciplinano organicamente la figura del consulente chimico del porto, finalizzata alla sicurezza della navigazione, delle operazioni portuali e del porto nonché alla tutela dell’incolumità pubblica;
- modificano i requisiti per l’iscrizione nelle matricole e nei registri, estendendo la possibilità di iscrizione nelle matricole della gente di mare ai cittadini italiani o di Stati membri dell’Unione europea, oppure, se residenti in Italia, di altri Stati;
- stabiliscono una diversa disciplina delle annotazioni dei movimenti di imbarco e sbarco del comandante della nave, dei membri dell’equipaggio diversi dal comandante e del personale addetto ai servizi complementari di bordo, in ottica di semplificazione;

- semplificano il procedimento per l'iscrizione di una nave o di un galleggiante nelle matricole o nei registri, la procedura per l'iscrizione provvisoria delle unità straniere nei registri nazionali e per la dismissione di bandiera;
- prevedono la possibilità di conservazione in formato digitale delle carte, dei libri e dei documenti di bordo.

1. CONTESTO E PROBLEMI DA AFFRONTARE

In merito alle disposizioni di cui agli articoli da 15 a 17, la necessità di semplificare e snellire alcune procedure amministrative, con conseguente diminuzione degli adempimenti a carico dei privati e delle imprese operanti nel settore del diporto nautico, è stata a più riprese rappresentata al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dall'utenza di settore nonché, in particolare, da UCINA – Confindustria nautica. Infatti, procedure amministrative eccessivamente complesse scoraggiano l'iscrizione delle unità da diporto nell'Archivio telematico nazionale, in particolare laddove altri Stati prevedono procedure amministrative semplificate.

TAVOLA 1.5 - DIFFERENZA TRA LA CONSISTENZA DEL NAVIGLIO DA DIPORTO ISCRITTO NEGLI UFFICI MARITTIMI PERIFERICI AL 31/12/2023 E AL 31/12/2022 PER CLASSI DI LUNGHEZZA

Tipo di unità da diporto	Fino a 10,00 metri	Da 10,01 a 12,00 m	Da 12,01 a 18,00 m	Da 18,01 a 24,00 m	Oltre 24,00 m	Totale
A vela (con o senza motore ausiliario)	-16	-58	-68	-3		-145
A motore	-279	-57	-57	-18		-411
Navi					-3	-3
Totale	-295	-115	-125	-21	-3	-559

Nota: Nelle caselle con sfondo verde si riporta il numero delle unità che in base alla normativa vigente non hanno obbligo di iscrizione ma che sono comunque inserite nei registri tenuti dagli Uffici Marittimi Periferici.

Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Capitanerie di Porto.

La tabella, tratta dal resoconto “Il Diporto Nautico in Italia – Anno 2023” edito dall’ufficio di statistica del Dipartimento per gli affari generali e la digitalizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, mostra la differenza di consistenza del naviglio da diporto iscritto negli uffici marittimi al 31/12/2023 e al 31/12/2022 per classi di lunghezza, con diminuzione complessiva pari a -559 unità. Detta tendenza negativa, pur se con trend in diminuzione rispetto agli anni precedenti, dimostra la necessità di intervenire al fine di evitare la cancellazione di unità, in particolare per l’iscrizione nei registri di Paesi che dispongono di un sistema normativo più snello e caratterizzato da minore burocrazia.

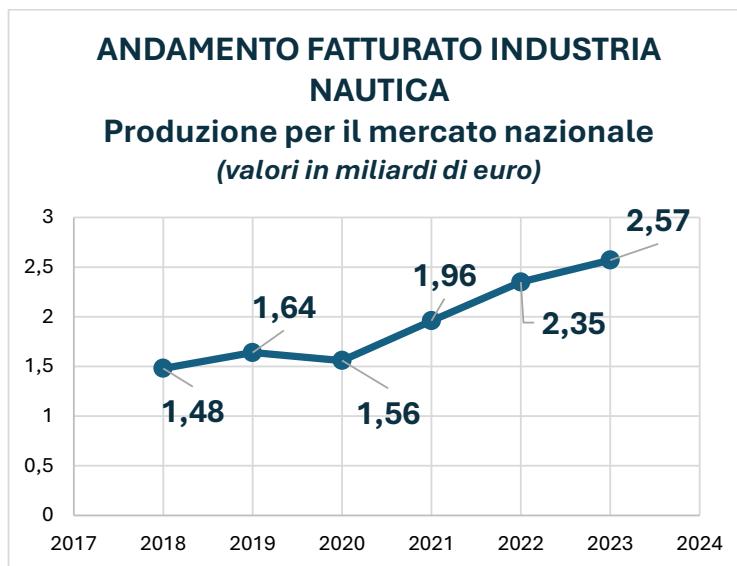
Alla diminuzione delle iscrizioni di unità da diporto nei registri italiani si aggiunge che il settore non evidenzia una diminuzione degli utenti, che anzi crescono come rilevato da tutti gli indicatori, ma una forte diminuzione della flotta di proprietà italiana registrata sotto la bandiera nazionale.

Le patenti nautiche rilasciate per la prima volta e rinnovate dagli uffici marittimi e dalle UMC negli ultimi 5 anni sono passate da 54.630 del 2019, a 69.942 nel 2023. I soli primi rilasci sono passati complessivamente dai 15.176 del 2019 ai 20.894 del 2023 (fonte: MIT - Diporto nautico in Italia).

I posti barca sono passati nel decennio da 147.804 a 161.778, di cui 3.326 nuovi ormeggi divenuti operativi nel periodo 2020-2023 (fonte: MIT - Diporto nautico in Italia).

Il numero di porti e approdi dell'Italia (551) è del tutto allineato o superiore con quello di altri Paesi europei (400 in Francia, 575 nel Regno Unito, 370 in Spagna). L'indice di pressione costituito dal numero di unità per posto barca è di sole 3 unità in Italia, a fronte delle 5 in Francia e 6 nel Regno Unito (fonte: ICOMIA - International Council of Marine Industry Associations e Ufficio Studi Confindustria Nautica).

La produzione per il mercato nazionale è passata da 1,64 miliardi di euro del 2019 a 2,57 miliardi del 2023, +74% (fonte: La nautica in cifre - Ufficio Studi Confindustria Nautica).



Tali dati dimostrano, in modo incontrovertibile, che la diminuzione delle iscrizioni non è dovuta né alla disaffezione per la nautica da diporto, né alla disponibilità di posti barca.

Le principali criticità rappresentate da stakeholder e utenti riguardano:

- tempi e modalità di immatricolazione (affrontati all'art. 15, comma 1, lettera d))

- l’assenza di una documentazione che sostituisca provvisoriamente a tutti gli effetti la licenza di navigazione (affrontata all’art. 15, comma 1, lettera b))
- l’impossibilità del privato di cedere temporaneamente l’unità ad una impresa di noleggio e locazione (affrontata all’art. 15, comma 1, lettera a), punto 1))
- la responsabilità in solido del proprietario quale impresa di noleggio e locazione per le sanzioni contratte dall’utilizzatore (affrontata all’art. 15, comma 1, lettera g))
- la non competitività dei contratti di locazione e noleggio (affrontata all’art. 15, comma 1, dalle lettere da h) ad n)).

Potenziali destinatari privati dell’intervento sono tutti i soggetti giuridici interessati alla nautica da diporto, nello specifico le imprese che operano in tale settore (agenzie nautiche, scuole nautiche, sportelli telematici del diporto, etc.), nonché ogni cittadino attratto dal mondo della nautica e del mare. Destinatari pubblici dell’intervento sono, invece, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e i suoi Uffici periferici.

In merito alle disposizioni di cui agli articoli 18 e 19, è stata posta in evidenza la necessità di apportare correttivi sia al codice della navigazione che al relativo regolamento di attuazione, adeguandoli ed aggiornandoli alle nuove differenti dinamiche che hanno interessato lo sviluppo dei trasporti marittimi, oggi ancora ancorato a processi e procedimenti amministrativi datati che possono contribuire a costituire un vulnus ed un ostacolo allo sviluppo di tale settore strategico. In tale contesto, la riformulazione di talune disposizioni e l’integrazione con nuove norme consentono, al contempo, di perseguire l’obiettivo di incrementare la sicurezza della navigazione e nei porti, come nel caso della disciplina organica della figura del consulente chimico del porto, sinora attuata con poche disposizioni di rango ministeriale.

Con particolare riferimento all’**articolo 18, comma 1, lett. a)** (Attività di consulente chimico del porto), si evidenzia che, a livello primario, non esiste una definizione normativa del “consulente chimico di porto”.

Nella prassi si parla di consulenti chimici o di periti chimici di porto, ma senza che tali definizioni siano state mai ancorate a professioni specifiche o al possesso dell’iscrizione a specifici albi professionali.

Solo con il D.M. 22 luglio 1991 (“norme di sicurezza per il trasporto marittimo alla rinfusa di carichi solidi”) è stato fatto formale riferimento alla figura del “consulente chimico di porto”, ma fornendone la semplice, generica definizione che segue: “1.25 Consulente chimico di porto: il consulente iscritto nel registro di cui all’articolo 68 del R. D. 30 marzo 1942, n. 327”.

L’articolo 68, del codice della navigazione (R.D. 30 marzo 1942, n. 327), in materia di vigilanza sull’esercizio di attività nei porti, recita “coloro che esercitano un’attività nell’interno dei porti ed

in genere nell'ambito del demanio marittimo sono soggetti, nell'esplicazione di tale attività, alla vigilanza del comandante del porto” e “il capo del compartimento, sentite le associazioni sindacali interessate può sottoporre all'iscrizione in appositi registri, eventualmente a numero chiuso, e ad altre speciali limitazioni coloro che esercitano le attività predette”.

Il decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 272 recante adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori nell'espletamento di operazioni e servizi portuali, si fa riferimento per la prima volta al “consulente chimico di porto”, ma senza alcuna disciplina sugli specifici requisiti professionali.

La disposizione, dunque, mira a colmare il vuoto normativo e a disciplinare la figura del consulente chimico di porto, le sue competenze e i requisiti per accedere a tale professione, il cui dato quantitativo non è disponibile, proprio perché l'iscrizione nei registri di cui all'articolo 68 del codice della navigazione, tenuti oggi sia dai singoli compartimenti marittimi che, per ciascun porto, dalle Autorità di sistema portuale.

I destinatari dell'intervento normativo sono, da un lato, i consulenti chimici del porto, che potranno svolgere l'attività secondo precisi ambiti di attribuzioni, e dall'altro le autorità marittime e portuali, che si avvalgono di tali consulenti a tutela della sicurezza della navigazione e della pubblica incolumità, nelle procedure di arrivo e partenza delle navi in porto.

2. OBIETTIVI DELL'INTERVENTO E RELATIVI INDICATORI

2.1 Obiettivi generali e specifici

Le **disposizioni di cui agli articoli da 15 a 17** hanno, quale obiettivo generale, quello di aggiornare alcune disposizioni del codice della nautica da diporto.

Nello specifico:

- l'**articolo 15** apporta modifiche al codice della nautica da diporto, di cui al decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, con l'obiettivo di operare una semplificazione delle procedure connesse ai procedimenti amministrativi afferenti alla nautica da diporto;
- l'**articolo 16** apporta modifica al Decreto del Presidente della Repubblica 14 dicembre 2018, n. 152, in materia di annotazioni sull'Archivio telematico centrale delle unità da diporto, coordinando la disposizione alle semplificazioni operate con le altre norme del disegno di legge;
- l'**articolo 17**, sempre nell'ottica della semplificazione, amplia la platea dei soggetti cui può essere chiesta l'autenticazione degli atti e delle dichiarazioni aventi ad oggetto l'alienazione di beni mobili registrati o la costituzione di diritti di garanzia sui medesimi, estendendola, per le unità da diporto, anche ai raccomandatari marittimi titolari degli STED;

Le disposizioni di cui agli articoli 18 e 19 hanno, quale obiettivo generale, quello di aggiornare alcune disposizioni del codice della navigazione.

2.2 Indicatori e valori di riferimento

In tema di indicatori del grado di raggiungimento degli obiettivi, si prevede che un indicatore di tipo qualitativo sarà dato dal grado di soddisfazione dei settori della nautica da diporto e dei trasporti marittimi in genere, ipotizzabile come medio-alto proprio in considerazione delle semplificazioni e delle innovazioni richiamate tra gli obiettivi dell'intervento. L'indicatore qualitativo del grado di soddisfazione nei settori della nautica da diporto e in quello dei trasporti marittimi saranno oggetto di approfondimento attraverso i feedback da parte dei destinatari degli interventi normativi e, quindi, da parte degli stakeholders (per la nautica da diporto) e da parte delle autorità marittime e portuali (in generale per tutte le disposizioni del provvedimento, atteso il ruolo centrale svolto da tali due autorità nell'implementazione delle misure adottate con il DDL). Più nello specifico, gli indicatori del grado di raggiungimento degli obiettivi saranno costituiti principalmente dal trend delle iscrizioni delle unità da diporto nell'Archivio telematico nazionale per gli **articoli** da 15 a 17 e da quello delle iscrizioni delle unità commerciali nei vari registri nazionali per gli articoli 18 e 19.

Più nello specifico, gli indicatori del grado di raggiungimento degli obiettivi sono costituiti principalmente da:

- Numero di iscrizioni delle unità da diporto nell'Archivio telematico nazionale;
- Numero di iscrizioni provvisorie delle navi straniere nei registri nazionali;
- Andamento del fatturato globale del settore del settore della nautica da diporto, ed in particolare della cantieristica;
- Andamento del contenzioso connesso all'attuazione delle disposizioni oggetto del provvedimento;
- Numero di iscrizioni nelle matricole e nei registri della gente di mare;
- Numero di attestazioni (articolo 15, comma 1, lett. c)) rilasciate dagli organismi notificati.

3. OPZIONI DI INTERVENTO E VALUTAZIONE PRELIMINARE

Con riferimento alle disposizioni di cui agli articoli da 15 a 19, si evidenzia, innanzitutto, che l'opzione zero non appare praticabile. Le disposizioni proposte, oltre che derivare da specifiche esigenze di semplificazione a più riprese rappresentate dagli stakeholders del settore marittimo, sono coerenti con le esigenze di semplificazione. D'altro canto, non si ravvisano vincoli normativi alle disposizioni di semplificazioni proposte.

Le proposte di modifica degli articoli del codice della nautica da diporto, del codice della navigazione e delle altre pertinenti fonti normative appaiono di sicura efficacia, atteso che impatteranno positivamente sul settore marittimo, non presentano criticità alcuna, non richiedendo né risorse economiche, né competenze ulteriori ai fini della loro applicazione, e sono di immediata applicabilità.

In detta cornice, nella valutazione delle possibili alternative si è tenuto in debito conto della necessità di dettare una regolamentazione che, nell'ottica della semplificazione amministrativa, eliminasse inutili appesantimenti, sia in termini amministrativi che prettamente pratici.

In tale contesto, le principali opzioni valutate hanno avuto ad oggetto l'eventuale previsione di disposizioni specifiche in merito agli aspetti di seguito descritti.

1) Modalità di annotazione di locazione di imbarcazioni e navi da diporto da un soggetto privato a favore di imprese di locazione e noleggio (articolo 15, comma 1, lettera a)). La disposizione mira a prevedere che l'annotazione dell'utilizzo per fini commerciali nei casi ivi indicati avvenga a cura dell'impresa di locazione e noleggio. L'alternativa era consentire che l'annotazione fosse effettuata anche dal privato. Ma da un lato si è ritenuto di sgravare il privato cittadino proprietario di unità da diporto da tale incombenza, e dall'altro, per ciò stesso, semplificare e incentivare tale forma di utilizzazione delle unità da diporto;

2) Attestazione di idoneità alla navigazione delle unità da diporto straniere che stazionano in Italia (articolo 15, comma 1, lett. c)). La disposizione mira a disincentivare i cittadini ad iscrivere le unità da diporto nei registri di Paesi che non prevedono certificazioni attestanti le condizioni di sicurezza delle medesime unità da diporto. Tra le alternative vi era quella di rimettere alla discrezionalità dell'organo accertatore la necessità di una verifica dello scafo da parte di un organismo tecnico notificato ai sensi del decreto legislativo 11 gennaio 2016, n. 5. Tuttavia, al fine di prevenire i prevedibili contenziosi, si è preferito eliminare qualsivoglia discrezionalità tecnico-amministrativa in capo agli organi accertatori, prevedendo in ogni caso l'accertamento da parte degli organismi notificati ed il rilascio di una certificazione in tutti i casi in cui l'unità ne sia sprovvista per le regole di bandiera.

3) Modifica alla disciplina dei centri di istruzione per la nautica (articolo 15, comma 1, lett. q)). La disposizione permette le ipotesi in cui è possibile rilasciare la patente nautica da parte dei centri di istruzione per la nautica. L'obiettivo è quello di evitare che si possa optare per l'iscrizione a tali associazioni solo per il conseguimento della patente nautica. Anche in questo caso, essendo la disposizione volta a meglio specificare lo spirito della normativa vigente in materia di rilascio delle patenti da parte di tali associazioni, l'opzione zero non è stata ritenuta percorribile.

- 4) Attività agonistica (articolo 16). L'articolo in questione introduce disposizioni specifiche per le unità da diporto utilizzate per l'attività sportiva, ai fini dell'annotazione nell'archivio telematico centrale delle unità da diporto.
- 5) Passaggi di proprietà di beni mobili registrati (articolo 17). La norma, a similitudine di quanto già previsto per gli sportelli telematici dell'automobilista, estende ai raccomandatari marittimi titolari degli STED la possibilità di autenticare l'alienazione di beni mobili registrati e rimorchi o la costituzione di diritti di garanzia sui medesimi, qualora si tratti di unità da diporto. La misura è di semplificazione e l'opzione zero non è stata ritenuta percorribile;
- 6) Disciplina della figura del consulente chimico del porto (articolo 18, comma 1, lett. a)). A livello primario, non esiste una definizione normativa del “consulente chimico di porto”. Nella prassi si parla di consulenti chimici o di periti chimici di porto, ma senza che tali definizioni siano state mai ancorate a professioni specifiche o al possesso dell'iscrizione a specifici albi professionali. D'altro canto, l'articolo 68, del codice della navigazione, in materia di vigilanza sull'esercizio di attività nei porti, recita *“coloro che esercitano un'attività nell'interno dei porti ed in genere nell'ambito del demanio marittimo sono soggetti, nell'esplicazione di tale attività, alla vigilanza del comandante del porto”*. La disposizione, dunque, mira a colmare il vuoto normativo e a disciplinare la figura del consulente chimico di porto (figura necessaria per la sicurezza della navigazione e portuale), le sue competenze e i requisiti per accedere a tale professione. Anche in tal caso l'opzione zero non può essere considerata, anche alla luce della disomogeneità applicativa delle circolari ministeriali nei vari porti italiani, specie con riguardo ai requisiti per l'accesso alla professione, che saranno quindi stabiliti con decreto regolamentare successivo.

4. COMPARAZIONE DELLE OPZIONI ATTUABILI E INDIVIDUAZIONE DELL'OPZIONE PREFERITA

4.1 Impatti economici, sociali ed ambientali per categoria di destinatari

Le disposizioni di cui agli articoli da 15 a 19 attuano una generale opera di revisione delle procedure previste nel codice della nautica da diporto e nel codice della navigazione in tema di semplificazione dei procedimenti amministrativi afferenti alla nautica da diporto e alla navigazione marittima in genere.

Trattandosi di misure di semplificazione, peraltro a più riprese sollecitate dall'utenza marittima, esse non potranno che avere impatti positivi sul settore marittimo, atteso, peraltro, che le disposizioni proposte non comportano nuovi o maggiori oneri, o diminuzioni di entrate, per la finanza pubblica, né aggravio di spese per i cittadini. In definitiva, dal provvedimento si attendono benefici economici che, in parte, sono stati già riscontrati a seguito della riforma del codice della

nautica da diporto, che ha fatto sì che “il fatturato globale del settore è passato da 4,6 miliardi del 2020 a ben 6,1 miliardi del 2021”¹. In conseguenza, anche gli impatti sociali non potranno che essere positivi in termini di effetti sull’occupazione, sempre trainata da settori economici in espansione. I vantaggi per l’Amministrazione consistono nel miglioramento dei procedimenti amministrativi riguardanti la navigazione marittima e la nautica da diporto, nella gestione semplificata delle attività di controllo e nella possibile riduzione del contenzioso. Con riferimento alle unità da diporto in uso commerciale, le disposizioni renderanno competitiva la bandiera italiana rispetto alle altre bandiere dell’Unione europea.

4.2 Impatti specifici

In merito alle disposizioni di cui agli articoli da 15 a 17, non si ravvisano svantaggi ovvero elementi di criticità a breve e a medio-lungo termine derivanti ai destinatari diretti e indiretti dall’adozione del provvedimento proposto. Non si ravvisano inoltre effetti negativi o distorsivi, diretti o indiretti, derivanti dall’adozione del provvedimento sul corretto funzionamento concorrenziale del libero mercato e sulla competitività complessiva delle economie legate al settore marittimo.

In particolare, i vantaggi a favore dei destinatari diretti, sia nel breve che nel medio-lungo termine, derivano da una migliore armonizzazione della normativa sulla nautica da diporto nonché dalla razionalizzazione del quadro regolamentare e dalla semplificazione amministrativa.

Si riporta, pertanto, la valutazione dei seguenti impatti:

A) Effetti sulle PMI (Test PMI)

In ragione delle semplificazioni introdotte, si ritiene che le disposizioni in oggetto esplichino effetti positivi nei confronti degli armatori che rientrano nella categoria delle PMI.

B) Effetti sulla concorrenza

Non si ravvisano effetti negativi o distorsivi, diretti o indiretti, sul corretto funzionamento concorrenziale del libero mercato e sulla competitività complessiva delle economie legate al settore marittimo.

C) Oneri informativi

Non si ravvisano oneri informativi ulteriori rispetto a quelli vigenti. Ed invero, le disposizioni in esame sono volte ad una riduzione degli stessi.

D) Rispetto dei livelli minimi di regolazione europea

Per le disposizioni di cui agli articoli da 15 a 17, in sede di redazione dello schema di provvedimento in esame, si è tenuto conto della legislazione in materia di nautica da diporto vigente negli altri Stati membri dell’Unione europea. Il presente schema di regolamento non presenta ulteriori profili di superamento dei livelli minimi di regolazione, in quanto disciplina

materie già normate, nella parte generale, dal codice della nautica da diporto e dalle pertinenti disposizioni vigenti.

In merito alle disposizioni di cui agli articoli 18 e 19, non si ravvisano svantaggi ovvero elementi di criticità a breve e a medio-lungo termine derivanti ai destinatari diretti e indiretti dall'adozione del provvedimento proposto. Non si ravvisano inoltre effetti negativi o distorsivi, diretti o indiretti, derivanti dall'adozione del provvedimento sul corretto funzionamento concorrenziale del libero mercato e sulla competitività complessiva delle economie legate al settore marittimo.

Si riporta, pertanto, la valutazione dei seguenti impatti:

A) Effetti sulle PMI (Test PMI)

In ragione delle semplificazioni introdotte, si ritiene che le disposizioni in oggetto esplichino effetti positivi nei confronti degli armatori che rientrano nella categoria delle PMI.

B) Effetti sulla concorrenza

Non si ravvisano effetti negativi o distorsivi, diretti o indiretti, sul corretto funzionamento concorrenziale del libero mercato e sulla competitività complessiva delle economie legate al settore marittimo. Con riguardo alla disciplina della figura professionale del consulente chimico del porto sarà effettuato il c.d. “test di proporzionalità” di cui all’articolo 3 del decreto legislativo n. 142 del 2020.

C) Oneri informativi

Non si ravvisano oneri informativi ulteriori rispetto a quelli vigenti. Ed invero, le disposizioni in esame sono volte ad una riduzione degli stessi.

D) Rispetto dei livelli minimi di regolazione europea

In sede di redazione dello schema di provvedimento in esame, si è tenuto conto della legislazione in materia di navigazione marittima vigente sia negli altri Stati membri dell’Unione europea sia in ambito IMO (International Maritime Organization). Il presente schema di regolamento non presenta ulteriori profili di superamento dei livelli minimi di regolazione, in quanto disciplina materie già normate nel codice della navigazione e nel pertinente regolamento di attuazione.

4.3 Motivazione dell'opzione preferita

Al fine di risolvere le criticità rappresentate nella Sezione 1, **le disposizioni di cui agli articoli da 15 a 19** prevedono, nel complesso, diverse forme di semplificazione e di modernizzazione (talune, quali quella di cui all’articolo 17, già positivamente sperimentate in altri settori simili) che renderanno più snelle e immediate le procedure connesse sia alla nautica da diporto che in genere alla navigazione marittima.

5. MODALITA' DI ATTUAZIONE E MONITORAGGIO

5.1 Attuazione

L'attuazione delle disposizioni di cui agli articoli da **15** a **19** è demandata al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nonché alle sue articolazioni periferiche, in particolare alle autorità marittime. Con riguardo al monitoraggio sugli indicatori quantitativi, ciò avverrà con l'analisi dell'andamento dei dati statistici raccolti annualmente dal Comando generale delle Capitanerie di porto con il sistema COGESTAT.

Quanto all'articolo **18**, comma 1, lett. a), l'attuazione della norma avverrà, a livello centrale con l'emanazione del decreto previsto dal comma 6, e a livello periferico con l'istituzione del registro e con la verifica del possesso dei requisiti previsti per l'iscrizione dei consulenti chimici del porto.

5.2 Monitoraggio

Gli indicatori del grado di raggiungimento degli obiettivi sono costituiti principalmente da:

- Numero di iscrizioni delle unità da diporto nell'Archivio telematico nazionale;
- Numero di iscrizioni provvisorie delle navi straniere nei registri nazionali;
- Andamento del fatturato globale del settore della nautica da diporto, ed in particolare della cantieristica;
- Andamento del contenzioso connesso all'attuazione delle disposizioni oggetto del provvedimento;
- Numero di iscrizioni nelle matricole e nei registri della gente di mare;
- Numero di attestazioni (articolo 15, comma 1, lett. c)) rilasciate dagli organismi notificati.

Con riguardo al monitoraggio sugli indicatori quantitativi, ciò avverrà con l'analisi dell'andamento dei dati statistici raccolti annualmente dal Comando generale delle Capitanerie di porto con il sistema COGESTAT.

6. CONSULTAZIONI SVOLTE NEL CORSO DELL'AIR

Non sono state svolte consultazioni nel corso dell'AIR ulteriori rispetto a quelle, esaustive, già svolte e meglio specificate nella Sezione 6 della relazione AIR in materia di coordinamento delle politiche del mare (vedi sopra).

Tuttavia, molte disposizioni sono state redatte previa consultazione di UCINA - Confindustria Nautica, associazione che rappresenta le industrie e le imprese della nautica da diporto e opera per lo sviluppo del settore nautico. Nello specifico, la Direzione generale competente del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha, a più riprese, consultato a distanza detta associazione, al fine di raccogliere le proposte migliorative concernenti la regolamentazione del diporto nautico, in larga parte recepite con le disposizioni in esame.

Disposizioni in materia di salute: articoli 18, comma 1, lettera a) e 22, comma 2.

Referente AIR: Ufficio legislativo del Ministero della salute.

SINTESI DELL'AIR E PRINCIPALI CONCLUSIONI

Articolo 22, comma 2

L'intervento normativo ha l'obiettivo di introdurre apposite misure volte a superare gli specifici divari geografici, infrastrutturali, amministrativi e dei servizi che caratterizzano le isole minori rispetto alle aree maggiormente sviluppate. La necessità di provvedere ad una profonda analisi e alla conseguente revisione della disciplina sulle isole minori trova il proprio fondamento nelle peculiari esigenze economiche e territoriali delle zone insulari, determinate anche dalla particolare posizione geografico-politica in cui le stesse sono collocate, essendo, pertanto, meritevoli di una specifica considerazione rispetto alla normativa ordinaria.

Pertanto, si introducono misure per valorizzare l'attività lavorativa degli esercenti le professioni sanitarie e degli operatori sociosanitari presso strutture sanitarie e sociosanitarie, pubbliche o private accreditate, ubicate nei territori di cui all'Allegato "A" della legge 28 dicembre 2001, n. 448 e per incentivarne la permanenza nei servizi presso cui operano.

1. CONTESTO E PROBLEMI DA AFFRONTARE

Articolo 18, comma 1, lettera a)

La lettera a), comma 1 dell'articolo 18 dello schema di d.d.l. sulla valorizzazione della risorsa mare si inserisce nella più ampia regolamentazione finalizzata ad introdurre disposizioni in materia di coordinamento delle politiche del mare, definizione della zona contigua, turismo subacqueo, navigazione da diporto, navigazione marittima e cantieristica, ambientale, culturale e di pesca nonché misure riguardanti le isole. La disposizione in esame introduce un nuovo articolo dedicato alla disciplina relativa all'attività della figura professionale del "Consulente Chimico di Porto" finalizzata alla sicurezza della navigazione, delle operazioni portuali e del porto nonché alla tutela dell'incolumità pubblica.

Tale norma si rende necessaria poiché attualmente non esiste, a livello primario, una definizione della suddetta figura professionale, né una disciplina completa che preveda i requisiti professionali, i titoli necessari allo svolgimento della suddetta attività ed i servizi ad essa affidati.

Nello specifico, con d.m. 22 luglio 1991 recante "Norme di sicurezza per il trasporto marittimo alla rinfusa di carichi solidi" è stato fatto formale riferimento alla figura del "consulente chimico

di porto”, fornendo la seguente generica definizione: “*1.25 Consulente chimico di porto: il consulente iscritto nel registro di cui all’articolo 68 del codice della navigazione*”.

Nel d.lgs. 27 luglio 1999 n. 272, la suddetta figura è stata menzionata per la prima volta ma non è stata prevista alcuna indicazione in ordine agli specifici requisiti professionali che il medesimo deve possedere.

In tale contesto, al fine di fornire alcuni chiarimenti in merito alla predetta figura, il Ministero dei Trasporti e della Navigazione ha emanato la circolare n. 1160 del 10 dicembre 1999 relativa alla “*disciplina dell’attività dei consulenti chimici di porto*” in cui ha precisato alcuni aspetti della stessa, tra cui l’obbligo di iscrizione nel registro di cui all’art. 68 cod. nav., lo svolgimento del tirocinio, il superamento della prova teorica finale, l’organizzazione del servizio, la tipologia di attività prestata nonché le ipotesi cancellazione dal registro.

Sino ad oggi, pertanto, la relativa regolamentazione è stata demandata a varie disposizioni, prevalentemente di rango secondario, che disciplinano la suddetta figura in modo disomogeneo e parziale, lasciando ampi margini di discrezionalità nell’interpretazione.

Sulla base di ciò, la giurisprudenza amministrativa è giunta a riconoscere la legittimità dell’iscrizione nel Registro dei Consulenti Chimici di Porto ad un Ingegnere industriale, pur in mancanza dei requisiti relativi allo svolgimento del tirocinio pratico e al superamento della prova teorica, entrambi previsti dalla citata circolare, motivando sulla base dell’assenza di una norma primaria che definisse la figura (cfr. sentenza n. 256 del 2022 del Consiglio di Stato).

Pertanto, in considerazione della specifica professionalità richiesta al Consulente Chimico di Porto nonché della peculiarità dell’attività svolta, si è ritenuto necessario riservare l’espletamento delle suddette attività a un professionista adeguatamente formato, individuando con fonte primaria i requisiti necessari all’esercizio della relativa attività nonché le specifiche competenze ad esso attribuite. L’attività svolta dal consulente chimico di porto integra i requisiti del “*servizio di pubblica necessità*” in relazione all’asseverazione della conformità delle attività portuali poste in essere dall’utenza alle prescrizioni normative di settore e più in generale al rispetto delle norme di sicurezza e a tutela della salute dei lavoratori marittimi e portuali.

Per quanto concerne il numero dei consulenti chimici di porto si rinvia alle informazioni reperibili sul portale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Articolo 22, comma 2

Stante il riconoscimento dei gravi e permanenti svantaggi naturali delle regioni insulari, la proposta normativa è finalizzata alla crescita sociale ed economica delle isole minori, prevedono una particolare tutela delle predette aree insulari attraverso provvedimenti e normative con l’obiettivo di superare gli specifici divari che caratterizzano i suddetti territori, con particolare riguardo ai

servizi. Appare, infatti, necessario intervenire per garantire una piena fruibilità dei servizi sanitari, rimuovendo ogni forma di ostacolo al pieno godimento del diritto alla salute della popolazione residente nelle regioni insulari e consentire la risoluzione delle problematiche conseguenti per assicurare la corretta applicazione del principio di egualanza formale e sostanziale garantito dall'articolo 3 della Costituzione.

2. OBIETTIVI DELL'INTERVENTO E RELATIVI INDICATORI

2.1 Obiettivi generali e specifici

Articolo 18, comma 1, lettera a)

La disposizione in esame persegue l'obiettivo principale di normare in via primaria, in modo uniforme e dettagliato, l'attività del Consulente Chimico di Porto trattandosi di servizio di pubblica necessità, di cui all'articolo 358 c.p.

Alla luce di ciò, in considerazione del fatto che la suddetta attività dunque consta, nell'essenza, in un'attività di natura privatistica poiché esercitata da soggetti privati in nome e per proprio conto ma allo stesso tempo conserva spiccati tratti pubblicistici poiché oggettivamente finalizzata al soddisfacimento di un interesse pubblico (quale la tutela della sicurezza e salute dei lavoratori marittimi, portuali e nella cantieristica navale, della sicurezza della navigazione, della tutela dell'ambiente marino e dell'incolmabilità pubblica), non può continuare ad essere regolamentata in modo frammentato e da norme di rango secondario.

Articolo 22, comma 2

Gli obiettivi della proposta sono finalizzati, nell'ambito delle misure approntate per affrontare la carenza di personale sanitario e sociosanitario registrata nelle regioni insulari, a consentire alle aziende e agli enti del Servizio sanitario nazionale di poter utilizzare, nell'ambito di bandi e avvisi per il reclutamento del predetto personale, di specifici criteri valutativi volti a valorizzare l'attività prestata dagli esercenti le professioni sanitarie e dagli operatori sociosanitari presso strutture sanitarie e sociosanitarie, pubbliche o private accreditate, ubicate nei territori indicati nell'allegato «A» della legge 28 dicembre 2001, n. 448, come modificato dall'art. 1, comma 238, della legge 28 dicembre 2015, n. 208.

2.2 Indicatori

Articolo 18, comma 1, lettera a)

Numero di chimici di porto iscritti in appositi registri tenuti dalle Capitanerie di porto.

Articolo 22, comma 2

L'indicatore che permetterà di verificare gli obiettivi prefissati e di monitorare l'intervento regolatorio è rappresentato dal livello di partecipazione degli esercenti le professioni sanitarie e

degli operatori sociosanitari alle procedure concorsuali indette delle aziende ed enti presenti nelle zone insulari.

3. OPZIONI DI INTERVENTO E VALUTAZIONE PRELIMINARE

Articolo 18, comma 1, lettera a)

Rispetto all'assenza di una disciplina primaria compiuta (**Opzione 0**), trattandosi di attività altamente specialistica, esercitata sulla base di un rapporto fiduciario con l'Autorità Marittima e finalizzata a garantire la corretta gestione delle navi e tutelare la salute nonché la sicurezza dei lavoratori dall'esposizione, ad esempio, ad agenti inquinanti ed asfissianti, ovvero finalizzata alla verifica di esplosioni e incendi nonché relativa a danni a livello di ambiente marino per rifiuti e sostanze inquinanti, non risultavano opzioni di intervento alternative rispetto all'adozione del presente intervento (**Opzione 1**). Ciò al fine di garantire che l'attività fosse riservata ad un professionista adeguatamente formato.

Articolo 22, comma 2

L'opzione scelta non presenta, in sé, svantaggi.

La proposta normativa ha unicamente lo scopo, visto il perdurare della carenza di medici nei servizi delle regioni insulari, di introdurre criteri valutativi che le aziende e gli enti del Servizio sanitario nazionale possono utilizzare nell'ambito di bandi e avvisi per il reclutamento del personale, al fine di valorizzare l'attività prestata presso strutture sanitarie e sociosanitarie, pubbliche o private accreditate, ubicate nei comuni di cui all'Allegato A della legge 28 dicembre 2001, n. 448.

4. COMPARAZIONE DELLE OPZIONI E MOTIVAZIONE DELL'OPZIONE PREFERITA

4.1 Impatti economici, sociali ed ambientali per categoria di destinatari

Articolo 18, comma 1, lettera a)

L'impatto dell'intervento in esame è certamente positivo.

Infatti, in relazione all'**impatto ambientale e sociale**, essa garantisce maggior sicurezza nella navigazione, nelle operazioni portuali e del porto nonché maggior tutela dell'incolumità pubblica riservando le peculiari attività svolte dal Consulente Chimico di Porto ad un professionista adeguatamente formato, le cui capacità sono state accertate ex ante dallo Stato, mediante superamento di apposito esame ed iscrizione in specifico elenco ovvero riservando espressamente ed esclusivamente al chimico, quale professione sanitaria, il rilascio di giudizi, valutazioni, pareri

e perizie in materia di chimica pura e applicata nonché il rilascio di certificazioni analitiche inerenti all'attività di cui al comma 3 del nuovo articolo.

L'intervento, inoltre, incide positivamente in quanto tutela in modo più rigoroso la salute dei consumatori/utenti/lavoratori, quali destinatari indiretti del provvedimento.

In relazione all'**impatto economico**, come precisato dalla Relazione tecnica allegata al d.d.l., dall'attuazione della disposizione in esame non discendono nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Essa, infatti, interviene sulla figura del Chimico di Porto che era già esistente e sui requisiti per lo svolgimento della relativa attività professionale che assumono natura ordinamentale e sono quindi suscettibili di applicazione nei confronti di soggetti privati. In riferimento al comma 2, si evidenzia inoltre che sia l'iscrizione nei registri che l'attività di vigilanza erano già previsti dalla previgente disciplina (articolo 68 del R. D. 30 marzo 1942, n. 327 che prevede che tutti coloro che esercitano un'attività nell'interno dei porti ed in genere nell'ambito del demanio marittimo sono soggetti, nell'esplicazione di tale attività, alla vigilanza del comandante del porto e all'iscrizione in appositi registri).

Articolo 22, comma 2

L'intervento produce un impatto positivo in ambito lavorativo in quanto finalizzato a ridurre la carenza di personale sanitario e sociosanitario nelle regioni insulari, assicurando la continuità dell'erogazione delle prestazioni sanitarie in favore dei cittadini residenti nelle predette regioni.

Dalla previsione in esame deriva un vantaggio indiretto anche per i cittadini, nell'ottica di maggiore tutela della salute individuale e collettiva.

4.2 Impatti specifici

Articolo 18, comma 1, lettera a)

A. Effetti sulle PMI (Test PMI);

L'intervento non incide sulle PMI.

B. Effetti sulla concorrenza;

L'intervento non incide sulla concorrenza.

C. Oneri informativi;

L'intervento non prevede oneri informativi.

D. Rispetto dei livelli minimi di regolazione europea

I livelli minimi di regolazione europea sono rispettati

Articolo 22, comma 2

A. Effetti sulle PMI (Test PMI)

La disposizione, considerati i suoi contenuti, non avrà effetti sulle PMI.

B. Effetti sulla concorrenza

La disposizione non opererà effetti distorsivi del mercato.

C. Oneri informativi

Il provvedimento non richiede l'introduzione di nuovi oneri informativi, concernenti l'elaborazione e la trasmissione di informazioni e documenti alla pubblica amministrazione, a carico dei soggetti destinatari del provvedimento.

D. Rispetto dei livelli minimi di regolazione europea

I livelli minimi di regolazione europea risultano rispettati.

4.3 Motivazione dell'opzione preferita

Articolo 18, comma 1, lettera a)

Come anticipato, sulla base della peculiarità delle attività svolte e degli interessi pubblici coinvolti, non risultavano opzioni di intervento alternative all'introduzione della previsione analizzata (Opzione 1), al fine di garantire che l'attività fosse riservata ad un professionista adeguatamente formato

SEZIONE 5. MODALITA' DI ATTUAZIONE E MONITORAGGIO

5.1 Attuazione

Articolo 18, comma 1, lettera a)

Ai sensi del comma 6 dell'articolo 116-bis, introdotto dalla disposizione in esame, l'individuazione delle modalità attuative delle previsioni di cui ai commi 1, 2, 3, 4, sono demandate al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con i Ministeri della salute e dell'università e della ricerca e dovranno essere adottate entro 120 giorni dall'entrata in vigore della norma.

Articolo 22, comma 2

Soggetti responsabili dell'attuazione del presente comma sono il Ministero della salute, i Ministeri per la pubblica amministrazione, per gli affari regionali e le autonomie e per la protezione civile e le politiche del mare, previa intesa in sede di Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato e le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano. Non si ravvisano, inoltre, incidenze del provvedimento sulla organizzazione e attività della pubblica amministrazione, in quanto le funzioni che i soggetti interessati sono chiamati a svolgere sono già normativamente attribuite ai medesimi.

5.2 Monitoraggio

Articolo 18, comma 1, lettera a)

Il monitoraggio sarà assicurato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Articolo 22, comma 2

Il monitoraggio è realizzato dalle aziende ed enti delle regioni insulari che pubblicano i bandi e gli avvisi volti al reclutamento degli esercenti le professioni sanitarie e degli operatori sociosanitari.

6. CONSULTAZIONI SVOLTE NEL CORSO DELL'AIR

Articolo 18, comma 1, lettera a)

Dalle interlocuzioni svolte con la Federazione Nazionale degli Ordini dei Chimici e dei Fisici è emersa la necessità di evitare la sovrapposizione tra le competenze del Consulente Chimico di Porto e quelle del Chimico (R.D. 842 del 1928) che, a seguito della legge n. 3 del 2018, a differenza del primo, è una professione sanitaria. In particolare, è stata evidenziata la necessità di tutelare la riserva di legge esclusiva del chimico in ambito di rilascio di giudizi, valutazioni, perizie, pareri in materia di chimica pura e applicata e soprattutto il rilascio di certificati di analisi chimica (art. 16 RD 842/28).

Articolo 22, comma 2

Non si sono svolte consultazioni nelle varie fasi dell'analisi dell'intervento in oggetto.

7. PERCORSO DI VALUTAZIONE

Articolo 18, comma 1, lettera a)

Nel percorso di valutazione è emersa la necessità di procedere al riconoscimento formale del Consulente Chimico di porto all'interno del codice della navigazione, più volte manifestata anche dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Articolo 22, comma 2

Il percorso di valutazione si è sviluppato attraverso un confronto costruttivo e condiviso tra il Ministero della salute e le altre Amministrazioni coinvolte.

Disposizioni in materia di imprese e made in Italy: articolo 20.

Referente AIR: Direzione generale per i servizi territoriali del Ministero delle imprese e del made in Italy.

1. CONTESTO E PROBLEMI DA AFFRONTARE

Nell'ambito della disciplina del codice delle comunicazioni elettroniche, parte privatistica, l'articolo 20 del Disegno di legge proposto modifica gli articoli 107 e 176 del decreto legislativo n. 259/03 e gli articoli 2, 5, 8, 10, 11 e 12 del decreto legislativo 104/2011, che recano la disciplina

dei collaudi, delle ispezioni ordinarie delle stazioni radioelettriche di bordo delle navi e degli obblighi di informazione.

La disposizione regolamenta la disciplina delle ispezioni ordinarie, che hanno ad oggetto le navi che si trovano in acque straniere, effettuate da organismi riconosciuti ai fini del rilascio del certificato statutario, i cui compiti di ispezione e controllo sono affidati dal Ministro delle Imprese e del made in Italy, d'intesa con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

L'intervento affronta il problema relativo alla diminuzione del numero di ispettori coinvolti nelle ispezioni. Nel 2024 erano abilitati 25 ispettori, che hanno gestito complessivamente 195 ispezioni, con una media di circa 8 ispezioni per ispettore all'anno. Nel 2025, invece, il numero di ispettori è sceso a 19, mentre le ispezioni già effettuate risultano essere 60, determinando un aumento significativo della pressione sul personale disponibile.

Questa riduzione del personale rischia di compromettere la tempestività delle ispezioni, come richiesto dagli armatori, considerando che le attività ispettive all'estero comportano un impegno lavorativo variabile, a seconda della distanza, da un minimo di tre a un massimo di cinque o sei giorni.

Pertanto, a seguito di tali modifiche, non sarà più necessario richiedere la visita ispettiva ordinaria annuale da parte di un ispettore del Ministero delle imprese e del made in Italy, quando la nave battente bandiera italiana si troverà in un porto estero in quanto la stessa sarà effettuata dagli Organismi riconosciuti ai sensi dell'articolo 5 comma 1 del decreto legislativo del 14 giugno 2011, n. 104.

Con riferimento alla regolamentazione dell'affidamento agli organismi riconosciuti delle ispezioni e i controlli, quando la nave si trova all'Ester, resta l'azione di controllo che il Ministero delle imprese e del made in Italy continuerà ad esercitare, anche attraverso l'analisi dei verbali di ispezione che gli Organismi Riconosciuti saranno obbligati a trasmettere al Ministero.

Dunque, la disposizione individua quali destinatari diretti dell'intervento normativo gli armatori italiani e gli Organismi riconosciuti ai fini del rilascio del certificato statutario il cui potere di ispezione è affidato dal Ministero.

2. OBIETTIVI DELL'INTERVENTO E RELATIVI INDICATORI

2.1 Obiettivi generali e specifici

In coerenza con la criticità rilevata, l'obiettivo generale della norma è quello di garantire il rispetto degli standard di sicurezza e operatività in materia di ispezioni ordinarie, che hanno ad oggetto le navi che si trovano in acque straniere.

In conseguenza di tale obiettivo generale, si intende procedere attraverso il perseguimento dei seguenti obiettivi specifici:

- garantire efficienza e tempestività nelle ispezioni, individuando in luogo degli ispettori gli Organismi riconosciuti dal Ministero delle imprese e del made in Italy quali soggetti affidatari delle attività di ispezione e controllo nonché rilascio del certificato statutario;
- semplificare e ridurre i costi attualmente esistenti a carico delle imprese, nel rispetto degli obiettivi del Piano Nazionale di ripresa e resilienza, operando una rivisitazione della normativa afferente all’attività di ispezione di bordo delle navi, ormeggiate in porti esteri, da parte del Ministero che trova applicazioni disomogenee sul territorio unionale.

2.2 Indicatori e valori di riferimento

Numero di ispezioni effettuate all'estero nell'anno 2023: 235

Numero di Ispettori coinvolti: 27

3. OPZIONI DI INTERVENTO E VALUTAZIONE PRELIMINARE

L’attuale quadro regolamentare, assegna le ispezioni ordinarie delle stazioni radioelettriche di bordo agli Ispettori del Ministero delle Imprese e del Made in Italy sulle navi battenti bandiera italiana ormeggiate per sia presso porti italiani che esteri.

Due sono le strade percorribili:

- L’opzione 0, lascia inalterato l’assetto normativo vigente. Tale scelta creerebbe una applicazione disomogenea sul territorio unionale; pertanto, tale opzione 0 non è presa in considerazione.
- L’opzione 1, presenta dei miglioramenti dal punto di vista operativo, evidenziando la tematica fondamentale del contenimento dei costi. Infatti, improntando la funzione di verifica della stazione radioelettrica in favore degli organismi riconosciuti, si avranno dei vantaggi diretti in merito alla capillarità degli stessi; pertanto, maggiormente compatibile con l’attività armatoriale e con le sue tempistiche; inoltre, una maggiore presenza nel territorio unionale eviterebbe all’armatore di incorrere in tutte le spese di viaggio e di missione che devono essere sostenute per poter effettuare la visita da parte del Ministero.

4. COMPARAZIONE DELLE OPZIONI E MOTIVAZIONE DELL’OPZIONE PREFERITA

4.1 Impatti economici, sociali ed ambientali per categoria di destinatari

La presente proposta permette di contenere i costi gestionali ed economici, a carico dell’armatore, senza far venir meno la sorveglianza sugli apparati radioelettrici di bordo da parte del Ministero.

Invero il minor coinvolgimento degli ispettori permetterà di contenere costi gestionali ed economici, per legge a carico dell'armatore, senza far venir meno la sorveglianza sugli apparati radioelettrici di bordo da parte del Ministero attraverso:

- 1) collaudi ai fini dei servizi di sicurezza e di corrispondenza pubblica nei seguenti casi
 - a) attivazione della stazione radioelettrica;
 - b) modifica od aggiunta alla stazione di apparati radioelettrici obbligatori;
 - c) richiesta dell'armatore, in caso di cambio dello stesso;
 - d) richiesta della società di gestione, di cui all'articolo 183, comma 2, in caso di cambio della stessa.
- 2) ispezioni straordinarie quando se ne verifichi la necessità.
- 3) rilascio della licenza radio.

L'eliminazione dei predetti costi, dunque, attraverso l'affidamento dei suddetti di compiti agli Organismi Riconosciuti, in analogia a quanto già oggi avviene sotto molte bandiere, accrescerebbe la competitività della bandiera italiana a livello internazionale.

Relativamente alla modifica del comma 3, dell'articolo 176 del decreto legislativo n. 259/03, l'articolo in commento novella l'attuale normativa in materia di ispezioni radio a bordo delle imbarcazioni prevedendo che le ispezioni ordinarie, a cadenza annuale, siano svolte da funzionari del Ministero delle Imprese e del Made in Italy solo nel caso in cui la nave si trovi in acque nazionali, mentre la procedura viene demandata ad organismi riconosciuti, nel caso in cui la nave si trovi all'estero.

Tale intervento prevede, pertanto, che gli organismi riconosciuti operino in sostituzione dei funzionari del Ministero delle Imprese e del Made in Italy ed i relativi costi legati alle ispezioni ed ai controlli effettuati dai suddetti organismi, andranno a gravare unicamente sull'armatore.

Da tale prestazione in conto terzi, dunque, deriva una riduzione di spesa a carico del Ministero delle Imprese e del Made in Italy, in quanto si riduce l'attività degli ispettori ministeriali.

La disposizione determina il venir meno di un diretto coinvolgimento dei funzionari ministeriali nel controllo delle navi da carico situate in acque straniere, e pertanto non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, non potendosi considerare come mancate entrate le risorse non più introitate in quanto erano direttamente corrisposte per lo svolgimento delle attività ispettive.

4.2 Impatti specifici

A. Effetti sulle PMI: Per quanto riguarda l'impatto di tale settore, si fa riferimento ai costi relativi ai rimborsi gli ispettori in missione per l'anno 2023:

- n. ispezioni estere nel 2023: 235

n. ispettori coinvolti: 27

importo introitato: 247.806

importo speso per rimborsi agli ispettori in missione: 214.369.

B. Effetti sulla concorrenza: non si riscontrano effetti diretti sulla concorrenza, posto che le misure specifiche rendono omogeneo il processo di Ispezione ordinaria quando le navi italiane si trovano in un porto Estero.

C. Oneri informativi: Attualmente non sono riscontrabili condizioni o fattori esterni incidenti sui prevedibili effetti dell'intervento regolatorio o che incidono su oneri informativi.

D. Rispetto dei livelli minimi di regolazione europea: I livelli minimi di regolazione europea risultano rispettati.

4.3 Motivazione dell'opzione preferita

L'intervento normativo proposto introduce con un veicolo normativo di rango primario una semplificazione nel settore del trasporto marittimo e nello specifico per le ispezioni ordinarie alla stazione radioelettrica di bordo.

5. MODALITÀ DI ATTUAZIONE E MONITORAGGIO

5.1 Attuazione

Il soggetto responsabile dell'attuazione del provvedimento legislativo è in via primaria il Ministero delle Imprese e del made in Italy. Non sussistono condizioni o fattori esterni attualmente prevedibili, che possano incidere sulla concreta attuazione del provvedimento. Le novità recate dall'intervento regolatorio saranno oggetto di specifica attività informativa e divulgativa da parte del Ministero delle Imprese e del Made in Italy, oltre che nelle pagine degli Ispettorati Territoriali, e sarà redatta apposita circolare informativa convogliata agli stakeholder del settore.

5.2 Monitoraggio

Il monitoraggio dell'intervento avverrà nell'ambito dei più generali meccanismi di controllo e verifica delle attività del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. L'attuazione e gli effetti dell'intervento normativo saranno adeguatamente monitorati e valutati dall'Amministrazione anche attraverso l'approfondita analisi dei dati e dei verbali di ispezione pervenuti dagli Organismi riconosciuti.

Non sono previsti meccanismi specifici per la revisione dell'intervento

6. CONSULTAZIONI SVOLTE NEL CORSO DELL'AIR

Non sono state svolte consultazioni pubbliche nella fase di analisi dell'intervento in oggetto.

L'articolato è stato elaborato con il contributo della Direzione Generale che in passato si era confrontata sul tema con i rappresentanti di CONFITARMA - Confederazione Italiana Armatori, associazione di categoria dell'industria italiana della navigazione aderente a Confindustria, che raggruppa le imprese di navigazione e gruppi armatoriali italiani presenti nel settore del trasporto merci e passeggeri, delle crociere e dei servizi ausiliari del traffico

Nello specifico, la Direzione competente del Ministero ha consultato a distanza detta associazione, al fine di raccogliere una proposta migliorativa concernente la regolamentazione delle ispezioni ordinarie, che hanno ad oggetto le navi ormeggiate in acque straniere.

In questa sede è emerso l'interesse e l'appoggio della Associazione alle modifiche proposte attesi gli effetti positivi in termini di sicurezza e controllo rafforzato delle ispezioni in mare su navi ormeggiate in acque straniere.

7. PERCORSO DI VALUTAZIONE

Il Direttore Generale coadiuvato dal coordinatore della sua Segreteria.

Disposizioni in materia di ambiente e sicurezza energetica: articoli 25 e 30.

Referente AIR: Ufficio legislativo del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica.

SINTESI DELL'AIR E PRINCIPALI CONCLUSIONI

L'**articolo 25** rubricato “*Riutilizzo di piattaforme per la coltivazione di idrocarburi in mare e delle infrastrutture connesse*”, considerate l’importanza di promuovere lo sviluppo economico sostenibile delle attività economiche e la necessità di massimizzare l’utilizzo efficiente dello spazio e delle risorse in mare, con particolare riferimento alle energie rinnovabili, assicura un apporto del sistema della formazione superiore e della ricerca per favorire lo sviluppo, nonché la riconversione mediante riutilizzo, delle piattaforme multiuso offshore.

La disposizione introduce una modifica all’articolo 25, comma 6, del decreto legislativo 16 giugno 2017, n. 104, che disciplina la predisposizione delle linee guida nazionali per la dismissione mineraria delle piattaforme per la coltivazione di idrocarburi in mare e delle infrastrutture connesse richiedendo che nell’emanazione delle linee guida sia acquisito il parere del Ministro dell’università e della ricerca. Attualmente si provvede con decreto del Ministro delle imprese e del made in Italy, di concerto con il Ministro dell’ambiente e della sicurezza energetica e con il Ministro della cultura e del turismo e previo parere della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome. Le vigenti linee guida, approvate con decreto del Ministero dello Sviluppo economico del 15 febbraio 2019, non prevedono un coinvolgimento del

Ministero dell’Università e della ricerca nella procedura di definizione dell’elenco delle piattaforme in dismissione.

Di talché, una previsione in tal senso consentirà, quindi, di tenere conto dell’apporto del sistema dell’istruzione superiore e della ricerca nell’eventuale riutilizzo delle piattaforme contribuendo alla definizione di procedure di dismissione sicura e sostenibile di impianti non più in uso, come le piattaforme petrolifere offshore.

L’articolo 30 rubricato “*Rappresentanza delle associazioni della pesca nelle commissioni di riserva delle aree marine protette*” modifica l’articolo 2, comma 339, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, che disciplina la rappresentanza delle associazioni della pesca nelle commissioni di riserva delle aree marine protette, sostituendo l’Istituto centrale per la ricerca scientifica e tecnologica applicata al mare (ICRAM), oggi soppresso, con l’Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale (ISPRA).

Si prevede altresì che nella composizione delle commissioni di riserva faccia parte un esperto designato dal Ministero dell’agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste, un esperto designato dal Ministero dell’università e della ricerca e un esperto designato dalle Associazioni nazionali delle cooperative e delle imprese della pesca professionale maggiormente rappresentative e riconosciute dal Ministero dell’Agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste. L’individuazione delle associazioni maggiormente rappresentative avverrà con le modalità fissate dal decreto del direttore generale della pesca del Ministero dell’agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste del 3 luglio 2025, n. 300843.

1. CONTESTO E PROBLEMI DA AFFRONTARE

L’articolo 25 rubricato “*Riutilizzo di piattaforme per la coltivazione di idrocarburi in mare e delle infrastrutture connesse*”, considerate l’importanza di promuovere lo sviluppo economico sostenibile delle attività economiche e la necessità di massimizzare l’utilizzo efficiente dello spazio e delle risorse in mare, con particolare riferimento alle energie rinnovabili, assicura un apporto del sistema della formazione superiore e della ricerca per favorire lo sviluppo, nonché la riconversione mediante riutilizzo, delle piattaforme multiuso offshore.

La disposizione introduce una modifica all’articolo 25, comma 6, del decreto legislativo 16 giugno 2017, n. 104, che disciplina la predisposizione delle linee guida nazionali per la dismissione mineraria delle piattaforme per la coltivazione di idrocarburi in mare e delle infrastrutture connesse richiedendo che nell’emanazione delle linee guida sia acquisito il parere del Ministro dell’università e della ricerca. Attualmente si provvede con decreto del Ministro delle imprese e del made in Italy, di concerto con il Ministro dell’ambiente e della sicurezza energetica e con il

Ministro della cultura e del turismo e previo parere della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome. Le vigenti linee guida, approvate con decreto del Ministero dello Sviluppo economico del 15 febbraio 2019, non prevedono un coinvolgimento del Ministero dell'Università e della ricerca nella procedura di definizione dell'elenco delle piattaforme in dismissione.

Di talché, siffatta previsione, consentirà, quindi, di tenere conto dell'apporto del sistema dell'istruzione superiore e della ricerca nell'eventuale riutilizzo delle piattaforme contribuendo alla definizione di procedure di dismissione sicura e sostenibile di impianti non più in uso, come le piattaforme petrolifere offshore.

Dall'attuazione del presente articolo non derivano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica in ragione della natura ordinamentale della disposizione, riguardante il coinvolgimento del Ministero dell'università e della ricerca nella definizione delle linee guida di cui all'articolo 25, comma 6, del decreto legislativo 16 giugno 2017, n. 104.

L'**articolo 30** rubricato “*Rappresentanza delle associazioni della pesca nelle commissioni di riserva delle aree marine protette*” modifica l'articolo 2, comma 339, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, che disciplina la rappresentanza delle associazioni della pesca nelle commissioni di riserva delle aree marine protette, sostituendo l'Istituto centrale per la ricerca scientifica e tecnologica applicata al mare (ICRAM), oggi soppresso, con l'Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale (ISPRA).

Si prevede altresì che nella composizione delle commissioni di riserva faccia parte un esperto designato dal Ministero dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste, un esperto designato dal Ministero dell'università e della ricerca e un esperto designato dalle Associazioni nazionali delle cooperative e delle imprese della pesca professionale maggiormente rappresentative e riconosciute dal Ministero dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste. L'individuazione delle associazioni maggiormente rappresentative avverrà con le modalità fissate dal decreto del direttore generale della pesca del Ministero dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste del 3 luglio 2025, n. 300843.

Il rappresentante esperto designato ai sensi della disposizione si inserisce in un contesto organizzato secondo proprie regole di funzionamento, che escludono oneri economici, ad eccezione delle spese di missione per consentire la partecipazione alle riunioni.

2. OBIETTIVI DELL'INTERVENTO E RELATIVI INDICATORI

2.1 Obiettivi generali e specifici

(Articolo 25)

Obiettivo dell'intervento, considerate l'importanza di promuovere lo sviluppo economico sostenibile delle attività economiche e la necessità di massimizzare l'utilizzo efficiente dello spazio e delle risorse in mare, con particolare riferimento alle energie rinnovabili, è quello di assicurare un apporto del sistema della formazione superiore e della ricerca per favorire lo sviluppo, nonché la riconversione mediante riutilizzo, delle piattaforme multiuso offshore.

Obiettivi specifici dell'intervento sono simboleggiati dall'emanazione delle linee guida nazionali per la dismissione mineraria delle piattaforme per la coltivazione di idrocarburi in mare e delle infrastrutture connesse al fine di assicurare la qualità e la completezza della valutazione dei relativi impatti ambientali.

(Articolo 30)

Obiettivo della norma è quello di disciplinare la composizione delle commissioni di riserva delle aree marine protette, prevedendo, nello specifico, la sostituzione di un esperto prima designato dall'ICRAM e ora designato dall'ISPRA, oltre la designazione di tre nuovi esperti, di cui uno nominato dal Ministero dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste, uno designato dal Ministero dell'università e della ricerca e un esperto designato dalle Associazioni nazionali delle cooperative e delle imprese della pesca professionale maggiormente rappresentative e riconosciute dal Ministero dell'Agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste.

2.2 Indicatori e valori di riferimento

(Articolo 25)

Gli indicatori di riferimento sono simboleggiati dal numero di dismissioni minerarie delle piattaforme per la coltivazione di idrocarburi in mare e delle infrastrutture connesse.

(Articolo 30)

Gli indicatori sono rappresentati dal numero dei componenti della commissione di riserva di cui all'articolo 28, terzo comma, della legge 31 dicembre 1982, n. 979.

3. OPZIONI DI INTERVENTO E VALUTAZIONE PRELIMINARE

(Articolo 25)

L'opzione zero non è risultata praticabile in quanto si è reso necessario assicurare un apporto del sistema della formazione superiore e della ricerca per favorire lo sviluppo, nonché la riconversione mediante riutilizzo, delle piattaforme multiuso offshore.

(Articolo 30)

L'opzione zero non è risultata praticabile vista la necessità di aggiornamento dei componenti della commissione di riserva di cui all'articolo 28, terzo comma, della legge 31 dicembre 1982, n. 979.

4. COMPARAZIONE DELLE OPZIONI E MOTIVAZIONE DELL'OPZIONE PREFERITA**4.1 Impatti economici, sociali ed ambientali per categoria di destinatari
(Articolo 25)**

Non sono previsti particolari impatti avendo la norma carattere ordinamentale.

(Articolo 30)

Non sono previsti particolari impatti avendo la norma carattere ordinamentale.

4.2 Impatti specifici**(Articolo 25)**

Non si prevedono effetti sulle PMI e sulla concorrenza. Non sono previsti oneri informativi e risulta rispettato il livello minimo di regolazione europea.

(Articolo 30)

Non si prevedono effetti sulle PMI e sulla concorrenza. Non sono previsti oneri informativi e risulta rispettato il livello minimo di regolazione europea.

5. MODALITA' DI ATTUAZIONE E MONITORAGGIO**5.1 Attuazione****(Articolo 25)**

L'attuazione del presente articolo è simboleggiata dalle dismissioni minerarie delle piattaforme per la coltivazione di idrocarburi in mare e relative infrastrutture connesse, a seguito dell'emanazione delle linee guida nazionali, cui si aggiungerà l'apporto del Ministero dell'università e della ricerca.

(Articolo 30)

L'attuazione dell'intervento consisterà nella nuova composizione della commissione di riserva di cui all'articolo 28, terzo comma, della legge 31 dicembre 1982, n. 979.

5.2 Monitoraggio**(Articolo 25)**

Il sistema di monitoraggio delle dismissioni minerarie delle piattaforme per la coltivazione di idrocarburi in mare e relative infrastrutture connesse verrà gestito dalle Amministrazioni competenti in materia.

(Articolo 30)

Non sono previste fasi di monitoraggio in quanto trattasi di norma ordinamentale.

6. CONSULTAZIONI SVOLTE NEL CORSO DELL'AIR**(Articolo 25)**

La norma non ha visto apposite fasi di consultazione in quanto, con la novella, si è trattato di aggiungere l'apporto del Ministero dell'università e della ricerca all'emanazione delle linee guida nazionali.

(Articolo 30)

La norma non ha visto apposite fasi di consultazione in quanto si è trattato di aggiungere nuovi componenti designati della commissione di riserva di cui all'articolo 28, terzo comma, della legge 31 dicembre 1982, n. 979.

Disposizioni in materia di pesca: articoli da 27 a 30.

Referente AIR: Direzione generale della pesca marittima e dell'acquacoltura del Ministero dell'agricoltura, sovranità alimentare e delle foreste.

SINTESI DELL'AIR E PRINCIPALI CONCLUSIONI

In linea generale, le disposizioni contenute agli articoli **27, 28, 29 e 30** hanno lo scopo di promuovere e valorizzare il settore della pesca italiana e al contempo tutelare l'ambiente marino. Si tratta di misure condivise e attese dal settore, dirette a fornire strumenti di sostegno economico e sociale che valorizzino l'occupazione e l'attività produttiva nella pesca, affinché continua ad essere un'economia strategica per l'Italia.

1. CONTESTO E PROBLEMI DA AFFRONTARE

Articolo 27

La proposta contenuta in questo articolo ha l'obiettivo di tentare di frenare l'emorragia occupazionale che da tempo interessa il settore della pesca, anche per effetto della riduzione della flotta peschereccia nazionale.

In base al Programma Operativo FEAMPA 2021-2027, l'Italia ha stimato di avviare a demolizione circa 259 imbarcazioni; su ciascuna imbarcazione il numero medio di membri di equipaggio è di 2,12 unità (Programma Raccolta Dati Alieutici – PNRDA – Masaf/Ue). Da questi numeri si stima quindi che circa 550 pescatori potrebbero perdere il lavoro a causa della riduzione dello sforzo di pesca previsto dalla Politica Comune della Pesca (PCP) nel periodo 2021-2027.

Articolo 28

La proposta ha l'obiettivo di rendere finalmente applicabile l'integrazione salariale (CISOA) al settore della pesca, riordinando l'intervento operato con l'articolo 1, comma 217, della legge 30 dicembre 2021, n. 234, di fatto mai attuato a causa dell'inefficace formulazione operata dal

legislatore del tempo, che introdusse troppo frettolosamente una norma la cui implementazione avrebbe invero richiesto un livello più approfondito di dettaglio.

La presente riformulazione rimanda ad un decreto interministeriale la definizione dei termini, delle modalità di applicazione, ivi comprese le causali che possono attivare lo strumento di sostegno.

In linea generale, è doveroso rammentare che il comparto pesca ha più volte rappresentato la necessità di prestare particolare attenzione alle criticità inerenti i temi del lavoro nel settore.

Si segnala, altresì, che la crisi causata dal caro gasolio, dalla riduzione della risorsa alieutica, dall'inconsistente innovazione tecnologica, dalle norme della politica comune della pesca sempre più stringenti e rigide, è ormai divenuta strutturale per il settore, caratterizzato da un sistema di imprese, individuali e cooperative, di piccole o piccolissime dimensioni.

Tale situazione risulta ulteriormente aggravata dal fatto che il settore della pesca non ha operativo un sistema di ammortizzatori sociali ordinario.

Per il comparto ittico, infatti, non risulta attivato, allo stato, un idoneo sistema strutturale di ammortizzatori sociali da attivarsi in tutti quei casi di interruzione dell'attività per cause indipendenti dalla volontà dell'armatore (dalle avverse condizioni meteomarine, ai fermi biologici, ecc.). Sino ad ora, per far fronte alle suddette causali, si è proceduto attraverso ammortizzatori sociali speciali e in deroga o con indennità temporanee.

Articolo 29

La disposizione ha l'obiettivo di adeguare il contenuto degli artt. 254-bis e 257 del Regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (DPR n° 238/1952) al fine di rivedere i limiti di abilitazione del personale imbarcato in funzione delle nuove tecnologie di ausilio alla navigazione installate a bordo delle navi da pesca, consentendo al marinaio autorizzato alla pesca di assumere il comando di navi (di stazza lorda non superiore a 200 tonnellate) dedita alla pesca mediterranea in qualsiasi zona.

In particolare, il limite attuale del cd “20° meridiano” (Mar di Levante) impedisce alla flotta d'altura di raggiungere le aree di pesca ad est, divenute oggi strategiche da quando il canale di Sicilia non è più navigabile a causa della prolungata instabilità libica e della pericolosità di quelle acque, a lungo zone di lavoro della nostra flottiglia a strascico.

La proposta normativa consente alle imbarcazioni interessate di lavorare in quelle aree nel rispetto delle prescrizioni in materia di sicurezza della navigazione.

Scopo della proposta è quello di coordinare la figura del Marinaio autorizzato alla pesca ex articolo 257 del cit. Regolamento con quella del Padrone marittimo di seconda classe per la pesca ex articolo 254-bis del medesimo Regolamento, al fine di evitare che le due figure si sovrappongano inopportunamente.

Si tratta di un tema che preoccupa il futuro delle marinerie che operano soprattutto verso il cd Mare di Levante e che, se non risolto, rischia di condizionare il futuro della pesca di specie pregiate [scampi e gamberi di profondità (cd. gamberi rossi e viola)] delle unità che si spingono ad est oltre il ventesimo meridiano.

Articolo 30

La modifica dell'articolo 2, comma 339, della legge 24 dicembre 2007, n. 244 ha l'obiettivo di aggiornare la composizione delle Commissioni di riserva delle aree marine protette sostituendo l'esperto designato dall'Istituto centrale per la ricerca scientifica e tecnologica applicata al mare (ICRAM), oggi soppresso, con l'esperto designato dall'Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale (ISPRA).

Si prevede altresì che nella composizione delle commissioni di riserva faccia parte, tra gli altri, un esperto designato dal Ministero dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste.

Si rammenta che la Commissione di riserva (istituita ai sensi delle Leggi n. 979/82 articolo 28 e n. 426/98 articolo 2 co. 16) affianca l'Ente delegato, nella gestione dell'area marina protetta, formulando proposte e suggerimenti per quanto attiene al funzionamento della AMP medesima.

In particolare, la Commissione dà il proprio parere alla proposta del regolamento di esecuzione del decreto istitutivo e di organizzazione dell'area marina protetta, ivi comprese le previsioni relative alle spese di gestione, formulate dall'Ente delegato.

La Commissione è istituita presso l'Ente Gestore e sulla base di quanto previsto dall'articolo 2, comma 339, della Legge 24 dicembre 2007 n. 244 risulta ad oggi così composta:

- un rappresentante del Ministero dell'Ambiente designato dal Ministro, con funzioni di Presidente;
- un esperto designato dalla Regione interessata, con funzioni di Vicepresidente;
- un esperto designato d'intesa tra i Comuni rivieraschi interessati;
- un esperto del Ministero dell'Ambiente;
- un rappresentante della Capitaneria di porto, su proposta del Reparto Ambientale Marino presso il Ministero dell'Ambiente;
- un esperto designato dall'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA);
- un esperto designato dalle associazioni ambientaliste maggiormente rappresentative e riconosciute dal Ministero dell'Ambiente.

2. OBIETTIVI DELL'INTERVENTO E RELATIVI INDICATORI

2.1 Obiettivi generali e specifici

Articolo 27

La disposizione contenuta in questo articolo persegue il tentativo di frenare l'emorragia occupazionale che da tempo interessa il settore della pesca, anche per effetto della riduzione della flotta peschereccia nazionale.

La proposta *de qua*, in particolare, intende creare le condizioni affinché chi dovesse perdere il lavoro a causa della demolizione del motopeschereccio su cui è stato imbarcato, per effetto delle politiche di contenimento dello sforzo di pesca sostenute dall'Unione europea attraverso il FEAMPA [cfr. articolo 20, Reg. (UE) 2021/1139], possa trovare più agevolmente un nuovo imbarco grazie all'istituzione di un regime previdenziale agevolato, che prevede sgravi contributivi del 50% per due anni, destinati alle imprese che assumono lavoratori marittimi precedentemente imbarcati su navi rottamate a seguito di arresto definitivo.

Articolo 28

La disposizione interviene, in via generale, nell'ambito degli ammortizzatori sociali del comparto ittico, con l'obiettivo specifico di rendere finalmente applicabile l'integrazione salariale (CISOA) al settore della pesca, riordinando l'intervento operato con l'articolo 1, comma 217, della legge 30 dicembre 2021, n. 234, di fatto mai attuato a causa dell'inefficace formulazione operata dal legislatore del tempo, che introdusse troppo frettolosamente una norma la cui implementazione avrebbe invero richiesto un livello più approfondito di dettaglio.

Articolo 29

La disposizione ha l'obiettivo generale di adeguare il contenuto degli artt. 254-bis e 257 del Regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (DPR n° 238/1952) al fine di rivedere i limiti di abilitazione del personale imbarcato in funzione delle nuove tecnologie di ausilio alla navigazione installate a bordo delle navi da pesca, consentendo al marinaio autorizzato alla pesca di assumere il comando di navi (di stazza lorda non superiore a 200 tonnellate) dedita alla pesca mediterranea in qualsiasi zona.

In particolare, il limite attuale del cd “20° meridiano” (Mar di Levante) impedisce alla flotta d'altura di raggiungere le aree di pesca ad est, divenute oggi strategiche da quando il canale di Sicilia non è più navigabile a causa della prolungata instabilità libica e della pericolosità di quelle acque, a lungo zone di lavoro della nostra flottiglia a strascico.

La proposta normativa consente alle imbarcazioni interessate di lavorare in quelle aree nel rispetto delle prescrizioni in materia di sicurezza della navigazione.

Scopo della proposta è quello di coordinare la figura del Marinaio autorizzato alla pesca ex articolo 257 del cit. Regolamento con quella del Padrone marittimo di seconda classe per la pesca ex articolo 254-bis del medesimo Regolamento, al fine di evitare che le due figure si sovrappongano inopportunamente.

Articolo 30

La disposizione interviene, in via generale, a modificare la composizione delle Commissioni di riserva delle aree marine protette di cui all'articolo 2, comma 339, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, con l'obiettivo specifico di sostituire l'esperto designato dall'Istituto centrale per la ricerca scientifica e tecnologica applicata al mare (ICRAM), oggi soppresso, con l'esperto designato dall'Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale (ISPRA).

Si prevede altresì che nella composizione delle commissioni di riserva faccia parte, tra gli altri, un esperto designato dal Ministero dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste.

2.2 Indicatori e valori di riferimento

Gli indicatori dell'efficacia delle misure introdotte dalle disposizioni in esame possono essere individuati come di seguito:

- ammontare totale degli sgravi contributivi concessi ai sensi dell'articolo 27;
- numero dei lavoratori che hanno ricevuto il beneficio di cui all'articolo 29.

3. OPZIONI DI INTERVENTO E VALUTAZIONE PRELIMINARE

Con riferimento alle disposizioni di cui agli articoli da 27 a 30, si evidenzia che l'opzione zero non appare praticabile, considerato che sarebbe consistita nel mancato intervento da parte dell'Amministrazione proponente, mantenendo immutato l'attuale quadro normativo. Tale soluzione non è apparsa opportuna né percorribile.

L'Amministrazione ha preferito intervenire con un disegno di legge di rango primario dal momento che non sarebbe stato possibile raggiungere gli stessi effetti attesi negli ambiti individuati e superare le attuali criticità normative o amministrative riscontrate attraverso norme regolamentari o subordinate.

4. COMPARAZIONE DELLE OPZIONI E MOTIVAZIONE DELL'OPZIONE PREFERITA

4.1 Impatti economici, sociali ed ambientali per categoria di destinatari

Articolo 27

Considerando che un lavoratore imbarcato determina per l'impresa, in media, un costo annuo di oneri previdenziali e assistenziali pari a circa 10.000,00 euro, tenuto conto che in applicazione della Legge n.30/98 l'impresa beneficia già di sgravi contributivi per una percentuale del 44% pari a circa 4.400,00 euro e che il restante 56% pari a circa 5.600,00 è a suo carico, il costo degli sgravi, di cui al presente articolo, a carico del Fondo sociale ammonta a circa un milione e mezzo l'anno

dovendosi applicare lo sgravio esclusivamente alla parte di oneri previdenziali e assistenziali a carico dell’impresa, come meglio di seguito specificato:

1° e 2° anno [550 lavoratori x 2.800 (50% del costo annuo oneri a carico dell’impresa) = euro 1.540.000,00].

Al fine di valutare l’impatto economico della proposta si è tenuto conto del fatto che il programma operativo FEAMPA 2021-2027 prevede al momento un solo bando di demolizione le cui graduatorie di ammissione si stima siano pronte entro i primi mesi dell’anno 2025 con conseguente demolizione delle unità da pesca a fine 2025.

Articolo 28

La proposta introduce una misura richiesta da anni dal settore che finalmente verrebbe dotato di una misura strutturale necessaria per equipararlo agli altri compatti produttivi i cui lavoratori possono contare su adeguate forme ordinarie di tutela del reddito. Un nuovo sistema di ammortizzatori a regime per la pesca avrebbe effetti positivi anche sulle condizioni di sicurezza del lavoro e della salvaguardia della vita umana in mare.

Articolo 29

La proposta normativa consente alle imbarcazioni interessate di lavorare in quelle aree nel rispetto delle prescrizioni in materia di sicurezza della navigazione.

Articolo 30

La proposta normativa aggiorna la composizione delle Commissioni di riserva delle aree marine protette.

5. MODALITÀ DI ATTUAZIONE E MONITORAGGIO

5.1 Attuazione

Le norme di cui trattasi, seppur sostenute nell’ambito del presente disegno di legge dal Ministero dell’agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste, che ha interesse diretto sulle questioni ivi trattate, riguardano materie primariamente affidate alle attribuzioni di altri Dicasteri.

5.2 Monitoraggio

Il controllo e il monitoraggio dell’intervento normativo saranno effettuati dalle Amministrazioni competenti per ciascuna materia.

Consultazioni svolte nel corso dell’Air

Le norme di cui trattasi, seppur relative a materie primariamente affidate alle attribuzioni di altri Dicasteri, sono sostenute dal Ministero dell’agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste e sono state illustrate alle Associazioni nazionali di categoria maggiormente rappresentative ed alle Organizzazioni sindacali di settore in occasione delle riunioni del Tavolo di consultazione permanente della pesca e dell’acquacoltura.

Nello specifico, sono state consultate AGCI Agrital, LegaCoop Agroalimentare, Confcooperative Fedagripesca, Coldiretti Impresa Pesca, Federpesca, Unci Agroalimentare, Unicoop pesca, Anapi pesca, API, Ama e le Organizzazioni sindacali di settore FAI – CISL, FLAI – CGIL, UILA-PESCA, CONFSAI Pesca. Tutti i soggetti consultati hanno rappresentato che il settore della pesca e dell’acquacoltura sta attraversando un periodo complesso, poiché è chiamato ad affrontare la sfida della transizione ecologica e delle profonde innovazioni, anche in materia di gestione, in un lasso di tempo troppo breve rispetto a obiettivi condivisibili, ma, talvolta, eccessivamente ambiziosi previsti dalla Commissione europea, che non tengono conto della competizione, spesso *unfair*, cui sono esposte le marinerie italiane. Hanno sottolineato come l’obiettivo della sostenibilità si possa ancora conseguire, ma è necessario costruire una filiera in grado di coniugare la tutela dell’ambiente e la difesa del lavoro e dell’impresa.

Le proposte presentate, pertanto, hanno l’obiettivo di contrastare le criticità più rilevanti del settore, come l’invecchiamento della flotta, la mancanza di turn-over tra gli equipaggi, la carenza di giovani che intendono avvicinarsi al settore.

A tal fine, le proposte sono state quelle di prevedere misure di sostegno che incentivino, anche attraverso la decontribuzione, la riassunzione di personale che perderà il lavoro perché imbarcato su unità che verranno demolite a seguito del bando sulla rottamazione attivato sul Fondo FEAMPA (art. 27); è stato rappresentato come assumono particolare rilievo le politiche del lavoro, sia in termini attivi (per tentare di recuperare forza lavoro) sia sul piano delle tutele sociali: NASPI, CISOA, FIS, agevolazioni contributive per i giovani e gli esodati (art. 28); per contrastare la carenza di personale imbarcato è stato richiesto di rivedere le limitazioni di abilitazione alla navigazione previste per il personale imbarcato. Con l’entrata in funzione delle nuove tecnologie di ausilio alla navigazione che oggi sono installate a bordo delle navi da pesca, anche al marinaio autorizzato alla pesca dovrebbe essere consentito assumere il comando di navi (di stazza lorda non superiore a 200 tonnellate) dediti alla pesca mediterranea in qualsiasi zona (art. 29).

Percorso di valutazione

La relazione è stata elaborata dalla Direzione generale della pesca marittima e dell’acquacoltura, Dipartimento della sovranità alimentare e dell’Ippica, Ministero dell’agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste.

****fine*

DISEGNO DI LEGGE

CAPO I**COORDINAMENTO DELLE POLITICHE
DEL MARE****Art. 1.**

*(Comitato interministeriale per le politiche
del mare)*

1. All'articolo 12 del decreto-legge 11 novembre 2022, n. 173, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 dicembre 2022, n. 204, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 3, lettera *c*), dopo le parole: « sviluppo del sistema portuale » sono inserite le seguenti: « , ivi compresa la valorizzazione della navigazione commerciale e del diporto nautico »;

b) dopo il comma 3 sono inseriti i seguenti:

« *3-bis.* Al fine di garantire il coordinamento degli indirizzi strategici delle politiche del mare, il Comitato promuove il concerto dei Ministri componenti in relazione agli atti amministrativi di attuazione del Piano del mare di cui al comma 3 per i quali la legislazione vigente prevede il concerto di due o più Ministri. A tali fini, il concerto può essere espresso dai Ministri nell'ambito di una riunione del CIPOM, appositamente convocata su richiesta del Ministro precedente, entro il termine di quindici giorni dal ricevimento della richiesta, in cui sia posto all'ordine del giorno lo schema di atto amministrativo da sottoporre a concerto.

3-ter. Gli schemi di regolamento di cui all'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, predisposti in attuazione del Piano del mare di cui al comma 3 del presente articolo, sono trasmessi al CIPOM ai fini del monitoraggio di cui al comma 9. Il CIPOM, entro trenta giorni dal ricevimento della richiesta, può esprimere un parere non vincolante sulla coerenza tra la disciplina recata nello schema di regolamento sottoposto a parere e gli indirizzi strategici contenuti nel piano del mare »;

c) al comma 4, dopo le parole: « della cultura » sono inserite le seguenti: « , dell'università e della ricerca ».

CAPO II

ZONA CONTIGUA E LINEE DI BASE

Art. 2.

(*Istituzione della zona contigua*)

1. In conformità a quanto previsto dalla Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, fatta a Montego Bay il 10 dicembre 1982, ratificata e resa esecutiva ai sensi della legge 2 dicembre 1994, n. 689, è autorizzata l'istituzione della zona contigua.

2. All'istituzione della zona contigua si provvede, nel rispetto di quanto previsto dall'articolo 3 della presente legge, con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, su proposta del Presidente del Consiglio dei ministri o del Ministro delegato per le politiche del mare e del Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale, di concerto con i Ministri dell'economia e delle finanze, della difesa, dell'interno, della salute e delle infrastrutture e dei trasporti, da notificare agli Stati il cui territorio è adiacente al territorio dell'Italia o lo fronteggia.

Art. 3.

(Estensione della zona contigua)

1. La zona contigua non può estendersi oltre 24 miglia marine dalla linea di base da cui si misura la larghezza del mare territoriale.

2. Se l'estensione della zona contigua può sovrapporsi a spazi marittimi di un altro Stato, la linea esterna della zona contigua è definita mediante accordi con gli Stati interessati, soggetti alla procedura di autorizzazione alla ratifica prevista dall'articolo 80 della Costituzione. Fino alla data di entrata in vigore di tali accordi, i limiti esterni della zona contigua sono stabiliti in modo da non compromettere o ostacolare l'accordo finale.

Art. 4.

(Esercizio dei diritti nella zona contigua)

1. Nella zona contigua l'Italia può esercitare i diritti attribuiti dalle norme internazionali vigenti, inclusi quelli relativi all'espletamento dei controlli necessari al fine di:

a) prevenire le violazioni delle disposizioni in materia doganale, fiscale, sanitaria, o di immigrazione nel territorio, nelle acque interne o nel mare territoriale italiani;

b) punire le violazioni delle disposizioni di cui alla lettera *a*), commesse nel territorio, nelle acque interne o nel mare territoriale;

c) assicurare la tutela del patrimonio culturale subacqueo con le modalità e nei limiti previsti dal diritto internazionale vigente.

2. I controlli di cui al comma 1 sono svolti nei limiti previsti dalle vigenti disposizioni di settore e nel rispetto del vigente assetto istituzionale e di competenze stabilito per i settori ivi indicati.

Art. 5.

(Diritti degli altri Stati all'interno della zona contigua)

1. L'istituzione della zona contigua non compromette l'esercizio, in conformità a quanto previsto dal diritto internazionale generale e pattizio, delle libertà di navigazione, di sorvolo e di posa in opera di condotte e di cavi sottomarini, nonché degli altri diritti previsti dalle norme internazionali vigenti.

Art. 6.

(Linee di base)

1. Al fine di tenere conto della mutata morfologia costiera, in attuazione delle disposizioni degli articoli 7, 9 e 10 della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare fatta a Montego Bay il 10 dicembre 1982, ratificata e resa esecutiva ai sensi della legge 2 dicembre 1994, n. 689, considerato il sistema di riferimento ETRS89, ai sensi di quanto stabilito dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 10 novembre 2011, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 48 del 27 febbraio 2012, le linee di base diritte e le linee di base di chiusura delle baie naturali e storiche, rilevanti per la misurazione dell'estensione del mare territoriale italiano, sono tracciate secondo quanto indicato dall'elenco delle coordinate geografiche dei punti di cui all'allegato 1, che costituisce parte integrante della presente legge. Qualora non siano tracciate le linee di base diritte, le linee di base si intendono normali, come rappresentate sulla cartografia ufficiale dello Stato in vigore.

2. A decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge è abrogato il decreto del Presidente della Repubblica 26 aprile 1977, n. 816.

3. Le carte nautiche indicanti le linee di base del mare territoriale italiano, unitamente alla lista delle coordinate geografiche dei punti per i quali passano le dette linee, sono affisse a cura delle autorità marittime in tutti i porti e approdi della Repubblica.

CAPITOLO III

DISPOSIZIONI PER LA VALORIZZAZIONE DELL'ATTIVITÀ SUBACQUEA A SCOPO RICREATIVO E PER LA TUTELA DELLA SICUREZZA E DEL PATRIMONIO AMBIENTALE E CULTURALE

Art. 7.

(Ambito di applicazione e finalità)

1. Il presente capo stabilisce i requisiti e i principi fondamentali per l'esercizio dell'attività dei centri di immersione e di addestramento subacqueo, che forniscono servizi connessi all'attività subacquea a scopo ricreativo. Sono escluse dall'ambito di applicazione del presente capo le attività subacquee di tipo agonistico.

2. Le regioni disciplinano le professioni del turismo subacqueo nel rispetto dei principi fondamentali previsti dal presente capo.

3. Le disposizioni del presente capo si applicano nelle regioni a statuto speciale e nelle province autonome di Trento e di Bolzano compatibilmente con i rispettivi statuti e le relative norme di attuazione.

4. La Repubblica tutela e valorizza l'attività subacquea a scopo ricreativo, quale attività in grado di coniugare la scoperta dei fondali marini, lacustri e fluviali con la promozione del patrimonio culturale e naturale sommerso, assicurando la salvaguardia e la conservazione dei relativi ecosistemi.

5. Il presente capo mira a promuovere l'attività subacquea a scopo ricreativo come strumento di sviluppo sostenibile, a favorire

la destagionalizzazione, generando benefici economici e sociali, a garantire la conoscenza e la valorizzazione del patrimonio naturale, biologico, archeologico e culturale sommerso, anche attraverso la cooperazione tra enti e soggetti competenti, ad assicurare la protezione e la conservazione degli ecosistemi marini, lacustri e fluviali, prevenendo i danni ambientali derivanti dalle attività subacquee, e ad incentivare l'adozione e lo sviluppo di tecnologie innovative.

Art. 8.

(Definizioni)

1. Ai fini della presente legge si intendono per:

a) « attività subacquea a scopo ricreativo »: l'attività ecosostenibile, svolta autonomamente o mediante centri di immersione e di addestramento, finalizzata all'addestramento, allo svolgimento di escursioni subacquee libere o guidate, che prevede l'esplorazione, l'osservazione dei fondali marini, lacustri e fluviali, mediante l'immersione subacquea;

b) « brevetto subacqueo »: un attestato di idoneità all'esercizio dell'attività subacquea, rilasciato esclusivamente da un istruttore subacqueo e dall'organizzazione didattica subacquea di cui alla lettera *c*) presso cui questo presta la sua attività, previa frequentazione del relativo corso teorico e pratico e superamento delle prove teoriche e pratiche;

c) « istruttore subacqueo »: colui che, in possesso del corrispondente brevetto rilasciato dall'organizzazione didattica subacquea di cui alla lettera *c*), insegnava attività subacquee a scopo ricreativo, anche in modo non esclusivo o non continuativo, a persone singole o a gruppi di persone, le tecniche dell'immersione subacquea, in tutti i suoi livelli e specializzazioni, nel rispetto delle

norme UNI EN ISO 24802-1:2014 e UNI EN ISO 24802-2:2014, e comunque delle vigenti norme dell’Ente italiano di normazione (UNI), del Comitato elettrotecnico italiano (CEI) o di altri enti di normazione appartenenti agli Stati membri dell’Unione europea;

d) « guida subacquea »: colui che, in possesso del corrispondente brevetto, accompagna in immersioni subacquee a scopo ricreativo singoli o gruppi di persone in possesso di brevetto, nel rispetto delle norme UNI EN ISO 24801-1:2014, UNI EN ISO 24801-2:2014 e UNI EN ISO 24801-3:2014, e comunque delle vigenti norme dell’UNI, del CEI o di altri enti di normazione appartenenti agli Stati membri dell’Unione europea;

e) « organizzazione didattica per le attività subacquee nel settore turistico e ricreativo »: federazione, confederazione, agenzia didattica, nazionale o estera, che ha come oggetto sociale principale, ancorché non esclusivo, l’attività di formazione per l’addestramento alle immersioni subacquee, dal livello iniziale a quello di istruttore subacqueo, nel rispetto delle norme UNI EN 14467:2006, UNI EN ISO 11121:2017, UNI ISO 11107:2010 e UNI ISO 11121:2017, e comunque delle vigenti norme dell’UNI, del CEI o di altri enti di normazione appartenenti agli Stati membri dell’Unione europea;

f) « centro di immersione e di addestramento subacqueo »: l’impresa o l’organizzazione senza scopo di lucro che dispone di risorse di tipo logistico, organizzativo e strumentale per offrire servizi specializzati, attraverso il supporto alla pratica e all’apprendimento dell’attività subacquea a scopo ricreativo, nel rispetto delle norme UNI EN 14467:2006, UNI EN ISO 11121:2017, UNI ISO 11107:2010 e UNI ISO 11121:2017, e comunque delle vigenti norme dell’UNI, del CEI o di altri enti di normazione appartenenti agli Stati membri dell’Unione europea;

g) «zona di interesse turistico subacqueo»: un'area marina, lacustre e fluviale caratterizzata da particolari peculiarità naturali, biologiche, archeologiche e culturali che ne giustificano la tutela e la promozione.

Art. 9.

(*Immersione subacquea*)

1. Le attività di immersione subacquea sono svolte nel rispetto delle normative vigenti in materia di protezione ambientale e tutela del patrimonio culturale e delle norme dell'UNI, del CEI o di altri enti di normazione appartenenti agli Stati membri dell'Unione europea. È vietato l'utilizzo di attrezzi e tecniche di immersione che possano arrecare danno agli *habitat* naturali e alle specie protette. È fatta salva la facoltà per il Ministero della cultura, ai sensi del codice dei beni culturali e del paesaggio, di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, di dettare le prescrizioni necessarie alla tutela del patrimonio culturale sommerso in relazione alla fruizione turistica dello stesso o di interdire la fruizione turistica di aree archeologiche sommerse ove questa non sia compatibile con le esigenze della tutela.

2. Le immersioni subacquee con apparecchi di respirazione ausiliaria, svolte da privati e dai soggetti di cui all'articolo 10 e seguenti della presente legge, svolte con o senza il supporto di unità di appoggio, sono soggette alle disposizioni del presente capo e alla vigente normativa di settore, ivi compresi gli articoli 90 e 91 del regolamento di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 29 luglio 2008, n. 146. Le immersioni subacquee di cui al primo periodo devono essere svolte in un numero minimo di due persone.

3. I soggetti di cui all'articolo 8, comma 1, lettere c), d), e) e f) e all'articolo 12 devono garantire la sicurezza degli utenti du-

rante le attività subacquee, fornendo adeguata assistenza e supervisione, e sono tenuti a sensibilizzare gli stessi in merito alla fragilità degli ecosistemi marini e all’importanza della loro conservazione, fornendo informazioni dettagliate al riguardo.

4. Le unità da diporto, da traffico o da pesca in transito devono mantenersi ad una distanza non inferiore ai 100 metri dai segnali di posizionamento del subacqueo.

Art. 10.

(Esercizio dell’attività di istruttore subacqueo e di guida subacquea)

1. L’attività di istruttore subacqueo e di guida subacquea può essere svolta in tutto il territorio nazionale:

- a) nei centri di immersione e di addestramento subacqueo;
- b) presso le organizzazioni senza scopo di lucro;
- c) in modo autonomo.

2. Ai fini dell’esercizio dell’attività, gli istruttori subacquei e le guide subacquee devono possedere i seguenti requisiti:

- a) maggiore età;
- b) cittadinanza italiana o di altro Stato membro dell’Unione europea ovvero, per cittadini di Stati non appartenenti all’Unione europea, il possesso di un valido titolo di soggiorno rilasciato in conformità alla normativa nazionale in materia di immigrazione;
- c) godimento dei diritti civili e politici;
- d) fermo restando quanto previsto al comma 3, possesso del brevetto di istruttore subacqueo o di guida subacquea rilasciato, al termine di un apposito corso e previo superamento del relativo esame teorico e pra-

tico, da un'organizzazione didattica subacquea;

e) copertura assicurativa individuale, mediante polizza di assicurazione per la responsabilità civile ai fini della copertura dei rischi derivanti a terzi a seguito dello svolgimento dell'attività; sono valide a tale fine anche le polizze cumulative stipulate dal centro di immersione e di addestramento subacqueo o dalle associazioni od organizzazioni presso cui l'istruttore subacqueo o la guida subacquea esercita la propria attività, purché sia provato il rapporto di collaborazione;

f) copertura assicurativa per i rischi derivanti a dipendenti o collaboratori, inclusi coloro che svolgono attività di istruttore subacqueo o di guida subacquea, a seguito di incidenti connessi alle attività svolte;

g) certificato medico, in corso di validità, rilasciato con oneri a carico del richiedente ai sensi del decreto del Ministro della salute 24 aprile 2013, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 169 del 20 luglio 2013.

3. I cittadini dell'Unione europea, di uno Stato appartenente allo Spazio economico europeo o della Svizzera abilitati allo svolgimento delle professioni di cui al presente articolo in conformità alla normativa di un altro Stato membro dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo o della Svizzera hanno titolo a svolgere la loro attività in Italia:

a) su base temporanea e occasionale, in regime di libera prestazione di servizi, ai sensi dell'articolo 9 e seguenti del decreto legislativo 9 novembre 2007, n. 206;

b) in maniera stabile, a seguito del riconoscimento della qualifica professionale conseguita in un altro Stato membro dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo o in Svizzera in applicazione del titolo III del citato decreto legislativo n. 206 del 2007.

4. I soggetti di cui al presente articolo hanno l'obbligo di provvedere alla regolare manutenzione delle attrezzature e degli equipaggiamenti di loro proprietà in conformità alla normativa vigente e di tenere un registro nel quale sono annotati i dati attinenti al collaudo e alla manutenzione degli stessi. Con provvedimento dell'autorità politica delegata per le politiche del mare, di concerto con il Ministro del turismo, sono stabiliti i dettagli tecnici e le modalità inerenti al sistema di certificazione delle attività di collaudo e di manutenzione e all'esercizio delle funzioni di controllo.

5. L'istruttore subacqueo può svolgere anche l'attività di guida subacquea.

Art. 11.

(Esercizio dell'attività di centro di immersione e di addestramento subacqueo)

1. L'esercizio dell'attività dei centri di immersione e di addestramento subacqueo è subordinato al possesso dei seguenti requisiti:

- a) iscrizione presso la camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura, anche mediante comunicazione unica d'impresa;
- b) partita dell'imposta sul valore aggiunto (IVA);
- c) disponibilità di una sede per lo svolgimento delle attività teoriche;
- d) disponibilità di attrezzature specifiche per le immersioni, conformi alle normative dell'Unione europea, ove previste, e in perfetto stato di funzionamento;
- e) disponibilità di attrezzature di primo soccorso, con requisiti conformi alle disposizioni vigenti in materia di salute e di sicurezza nei luoghi di lavoro, nonché di personale addestrato al primo soccorso;

f) stipulazione di una polizza di assicurazione per la responsabilità civile ai fini della copertura dei rischi derivanti a terzi a seguito dello svolgimento dell'attività;

g) copertura assicurativa per i rischi derivanti a dipendenti o collaboratori, inclusi coloro che svolgono attività di istruttore subacqueo o di guida subacquea, a seguito di incidenti connessi alle attività svolte.

2. I centri di immersione e di addestramento subacqueo, nell'esercizio della propria attività, devono avvalersi di istruttori subacquei e di guide subacquee in possesso dei requisiti di cui all'articolo 10.

3. Il responsabile del centro di immersione e di addestramento subacqueo, o un suo incaricato, prima che abbia inizio l'immersione, verifica e annota in apposito registro:

a) gli estremi del brevetto posseduto da ciascuno dei partecipanti all'immersione;

b) l'orario d'inizio dell'immersione;

c) il nominativo della guida o dell'istruttore incaricati di guidare le persone nelle diverse fasi dell'immersione.

4. Al termine dell'immersione, inoltre, deve annotare:

a) l'orario di fine dell'immersione;

b) la profondità massima raggiunta;

c) il tipo di autorespiratore impiegato e la miscela respiratoria utilizzata.

5. Le informazioni di cui ai commi 3 e 4 sono conservate, a cura del centro di immersione e di addestramento subacqueo, per un periodo di almeno sei mesi e messe a disposizione delle autorità competenti nel caso di accertamenti amministrativi o penali.

6. Il numero massimo di partecipanti simultanei all'immersione svolta avvalendosi di un istruttore subacqueo o di una guida

subacquea è di sei subacquei per ogni istruttore o guida.

7. Nell'immersione svolta avvalendosi di un istruttore subacqueo o di una guida subacquea, i partecipanti si devono attenere alle procedure di sicurezza pianificate dalla guida, la quale opera nel rispetto dei limiti previsti dai brevetti posseduti dai partecipanti e in osservanza della vigente normativa di settore.

8. Il subacqueo deve essere dotato di brevetto rilasciato ai sensi dell'articolo 8, comma 1, lettera *b*), nonché di libretto delle immersioni, nel quale devono essere annotati, anche in formato digitale:

- a)* le generalità del subacqueo;
- b)* il tipo di brevetto posseduto;
- c)* la data dell'immersione;
- d)* la località dell'immersione;
- e)* l'orario di inizio dell'immersione;
- f)* l'orario di fine dell'immersione;
- g)* il tipo di autorespiratore impiegato;
- h)* la miscela respiratoria utilizzata;
- i)* la profondità massima programmata;
- l)* la profondità massima raggiunta;
- m)* la denominazione del centro di immersione e di addestramento subacqueo;
- n)* le generalità dell'istruttore subacqueo o della guida subacquea responsabile dell'immersione;
- o)* la firma del soggetto di cui alla lettera *n*).

9. Ai natanti e alle unità di appoggio alle immersioni subacquee, anche con riguardo alle dimensioni dell'unità e alla relativa dotazione dei dispositivi di sicurezza, nonché al personale di bordo si applicano le disposizioni di cui al codice della nautica da diparto, di cui al decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, e ai relativi decreti attuativi. Il

personale incaricato della guida dell'unità impiegata come unità di appoggio per il trasferimento al luogo dell'immersione svolta avvalendosi di un istruttore subacqueo o di una guida subacquea deve essere a bordo dell'unità per tutta la durata dell'immersione.

10. Il centro di immersione e di addestramento subacqueo deve apporre le indicazioni dei recapiti da contattare per gli interventi di emergenza in luogo visibile a tutti.

11. I centri di immersione e di addestramento di cui al presente articolo sono soggetti agli obblighi di cui all'articolo 10, comma 4.

Art. 12.

(Organizzazioni senza scopo di lucro)

1. Ai fini dell'esercizio dell'attività di centro di immersione e di addestramento subacqueo, le organizzazioni senza scopo di lucro devono essere in possesso dei seguenti requisiti:

- a) atto costitutivo registrato e statuto;
- b) codice fiscale;
- c) disponibilità di una sede per lo svolgimento delle attività teoriche;
- d) disponibilità di attrezzature specifiche per le immersioni, conformi alle normative dell'Unione europea, ove previste, e in perfetto stato di funzionamento;
- e) disponibilità di attrezzature di primo soccorso, con requisiti conformi alle disposizioni vigenti in materia di salute e di sicurezza nei luoghi di lavoro, nonché di personale addestrato al primo soccorso;
- f) stipulazione di una polizza di assicurazione per la responsabilità civile ai fini della copertura dei rischi derivanti a terzi a seguito dello svolgimento dell'attività;

g) copertura assicurativa per i rischi derivanti a dipendenti o collaboratori, inclusi coloro che svolgono attività di istruttore subacqueo o di guida subacquea, a seguito di incidenti connessi alle attività svolte.

2. Le organizzazioni senza scopo di lucro, in possesso dei requisiti di cui al comma 1 del presente articolo, sono soggette agli obblighi di cui all'articolo 11.

Art. 13.

(Zone di interesse turistico subacqueo)

1. Con decreto del Ministro del turismo, di concerto con l'autorità politica delegata per le politiche del mare, ove nominata, e con i Ministri della cultura, della difesa, delle infrastrutture e dei trasporti e dell'ambiente e della sicurezza energetica, previa intesa in sede di Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, nelle more dell'adozione di disposizioni organiche che definiscano la pianificazione degli spazi marittimi, sono individuate, in conformità alla pianificazione degli spazi marittimi vigente e in coerenza con la pianificazione paesaggistica e territoriale regionale, le zone di interesse turistico subacqueo, in base ai seguenti criteri:

a) «sicurezza»: presenza di condizioni ambientali favorevoli per le immersioni, tenendo conto di fattori come l'esistenza di correnti, la visibilità subacquea, la profondità delle acque e la disponibilità di infrastrutture di soccorso e monitoraggio;

b) «rilevanza paesaggistica e faunistica»: presenza di *habitat* marini con caratteristiche naturali particolarmente suggestive, ricchi di fauna marina diversificata e idonei all'osservazione delle diverse specie marine in ambienti naturali;

c) «rilevanza archeologica»: presenza di siti sommersi di particolare interesse storico e culturale, inclusi relitti di navi, strutture portuali antiche, reperti archeologici e altre testimonianze del passato che contribuiscono alla conoscenza del patrimonio subacqueo;

d) «rilevanza culturale»: presenza di aree subacquee legate a tradizioni locali o percorsi tematici, che promuovono e valorizzano il patrimonio storico-culturale sommerso.

2. Al fine di valorizzare le aree marine, lacustri e fluviali caratterizzate da particolari peculiarità naturali, biologiche, archeologiche e culturali, il Ministero del turismo promuove lo sviluppo di itinerari subacquei da parte dei centri di immersione e di addestramento subacqueo nelle zone di interesse turistico subacqueo individuate ai sensi del comma 1.

3. Per garantire la tutela e la valorizzazione delle zone di interesse turistico subacqueo nel corso del tempo, i centri di immersione e di addestramento subacqueo possono prestare supporto ai competenti uffici del Ministero della cultura al fine di tracciare, monitorare e verificare la consistenza dei siti di interesse turistico subacqueo.

4. Il Ministro del turismo, sentita l'autorità politica delegata per le politiche del mare, promuove la cooperazione internazionale nel campo dell'attività subacquea a scopo ricreativo, favorendo la condivisione di buone pratiche, esperienze e conoscenze tecniche tra Paesi che ospitano aree marine, lacustri e fluviali di interesse turistico. Il Ministro del turismo, sentiti l'autorità politica delegata per le politiche del mare, il Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica, il Ministro della cultura e il Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale, può stipulare accordi di gemellaggio con altri Paesi, al fine di incentivare scambi culturali, scientifici e formativi

all'interno di zone di interesse turistico subacqueo.

Art. 14.

(*Sanzioni*)

1. L'esercizio dell'attività di istruttore subacqueo o di guida subacquea in violazione delle disposizioni di cui all'articolo 10 è punito con la sanzione amministrativa pecuniaria del pagamento di una somma da euro 5.000 a euro 12.000.

2. L'esercizio dell'attività di centro di immersione e di addestramento subacqueo, anche da parte delle organizzazioni senza scopo di lucro, in assenza dei requisiti previsti dagli articoli 11 e 12 è punito con la sanzione amministrativa pecuniaria da euro 5.000 a euro 12.000.

3. La violazione degli obblighi di cui all'articolo 11, commi 3 e 4, è punita con la sanzione amministrativa pecuniaria da euro 1.000 a euro 3.000.

4. In caso di reiterazione delle infrazioni di cui ai commi 2 e 3 è disposta la sospensione dell'attività fino a sei mesi, ferma restando l'applicazione della sanzione pecuniaria.

5. La violazione della disposizione di cui all'articolo 11, comma 8, è punita con la sanzione amministrativa pecuniaria da euro 500 a euro 1.500.

6. La violazione delle disposizioni del presente articolo è accertata dai funzionari pubblici addetti al controllo del rispetto della normativa vigente in materia di salute e di sicurezza nei luoghi di lavoro e dagli ufficiali e agenti di polizia giudiziaria e di pubblica sicurezza.

7. Per l'irrogazione delle sanzioni per le violazioni previste negli articoli 10 e 11, l'autorità competente è individuata dalla regione nel cui territorio le medesime sono state accertate, nell'ambito delle proprie articolazioni o in altro ente da essa delegato,

che provvede ai sensi degli articoli 17 e seguenti della legge 24 novembre 1981, n. 689. I proventi derivanti dal pagamento delle sanzioni amministrative irrogate sono devoluti alla regione di cui al primo periodo.

8. Ai fini della determinazione dell’ammontare delle sanzioni di cui al presente articolo, si applicano i criteri previsti dall’articolo 11 della legge 24 novembre 1981, n. 689.

9. Le sanzioni previste dal presente articolo non trovano applicazione qualora il fatto costituisca reato o sia punibile con una più grave sanzione amministrativa prevista dalla normativa statale o regionale.

CAPITOLO IV

NAVIGAZIONE DA DIPORTO

Art. 15.

(*Modifiche al codice della nautica da diporto, di cui al decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171*)

1. Al fine di sviluppare la cantieristica da diporto, implementare il Sistema telematico del diporto, semplificare le procedure amministrative, garantire la sicurezza e tutelare la concorrenza, al codice della nautica da diporto, di cui al decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all’articolo 2:

1) dopo il comma 2-bis è inserito il seguente:

« 2-ter. Qualora la locazione di imbarcazioni e navi da diporto è concessa da un soggetto privato a favore di imprese di locazione e noleggio, l’annotazione di cui al comma 2 è effettuata esclusivamente dall’impresa di locazione e noleggio. In tal

caso è ammesso l'uso commerciale dell'unità per determinati periodi dell'anno da specificare nell'annotazione di cui al comma 2 »;

2) al comma 3, dopo le parole: « di un Paese terzo, », sono inserite le seguenti: « fermo restando il rispetto delle vigenti normative doganali e fiscali nazionali e europee, » e le parole: « una dichiarazione contenente le caratteristiche dell'unità, il titolo che attribuisce la disponibilità della stessa, nonché gli estremi della polizza assicurativa a garanzia delle persone imbarcate e di responsabilità civile verso terzi e della certificazione di sicurezza in possesso » sono sostituite dalle seguenti: « una dichiarazione sostitutiva di atto di notorietà ai sensi dell'articolo 47 del testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di documentazione amministrativa, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 2000, n. 445, contenente le caratteristiche dell'unità, il titolo che attribuisce la disponibilità della stessa, gli estremi e la data di scadenza della polizza assicurativa a garanzia delle persone imbarcate e di responsabilità civile verso terzi e della certificazione di sicurezza in possesso, nonché l'indicazione delle dotazioni di sicurezza imbarcate in base alle norme dello stato di bandiera »;

3) il comma 4 è sostituito dal seguente:

« 4. Le imbarcazioni e le navi da diporto adibite ad un uso commerciale possono essere utilizzate, previa domanda di annotazione di cui al comma 1, anche per altri usi commerciali tra quelli indicati al medesimo comma 1. Le unità da diporto di cui al comma 1, lettera a), non possono essere utilizzate per attività non commerciale »;

b) all'articolo 17, il comma 2 è sostituito dal seguente:

« 2. La ricevuta dell'avvenuta presentazione dei documenti per la pubblicità, rila-

sciata dallo Sportello telematico del diporto (STED), sostituisce la licenza di navigazione fino all'aggiornamento della medesima. Ove corredata dalla dichiarazione di costruzione e importazione (DCI) stabilita dal regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica del 14 dicembre 2018, n. 152, attestante i dati tecnici dell'unità, conforme al modello stabilito con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, la ricevuta dell'avvenuta presentazione dei documenti per la pubblicità sostituisce a tutti gli effetti la licenza di navigazione fino all'aggiornamento della medesima e per un periodo comunque non superiore a novanta giorni. Nelle more della pubblicità è consentito il rilascio del ruolo e del ruolino di equipaggio e della licenza per l'apparato ricetrasmettente di bordo »;

c) dopo l'articolo 26-bis, è inserito il seguente:

« Art. 26-ter. – (*Prevenzione dei danni ambientali*) – 1. Le unità da diporto fino a 24 metri di bandiera estera che navigano o stazionano nelle acque interne, nel mare territoriale e nella zona di protezione ecologica italiani, di proprietà di cittadini italiani o persone giuridiche aventi, rispettivamente, residenza o sede legale in Italia, devono dimostrare l'idoneità alla navigabilità dell'unità mediante le certificazioni previste dalle norme dello stato di bandiera ovvero, qualora dette norme non prevedano certificazioni, sottoporre l'imbarcazione a visita presso un organismo tecnico notificato ai sensi del decreto legislativo 11 gennaio 2016, n. 5, che ne rilascia attestazione, onde verificare se lo stato dell'unità presenta potenziali rischi per l'integrità dell'ambiente marino e la sicurezza della navigazione. L'attestazione ha durata quinquennale »;

d) all'articolo 24, il comma 2 è sostituito dal seguente:

« 2. Lo STED rinnova la licenza di navigazione entro trenta giorni dalla presenta-

zione dei documenti all’Ufficio di conservatoria centrale delle unità da diporto (UCON). La ricevuta dell’avvenuta presentazione dei documenti necessari per il rinnovo rilasciata dallo STED, corredata della dichiarazione di costruzione o importazione (DCI) di cui al decreto del Presidente della Repubblica del 14 dicembre 2018, n. 152, attestante i dati tecnici dell’unità, sostituisce la licenza di navigazione fino al rilascio della medesima. Nelle more del rinnovo è consentito il rilascio del ruolo e del ruolino di equipaggio e della licenza per l’apparato ricetrasmettente di bordo »;

e) all’articolo 31:

1) dopo il comma 4-*bis* è inserito il seguente:

« 4-*ter*. L’autorizzazione di cui al comma 2, ove corredata dalla DCI, attestante i dati tecnici dell’unità, abilita l’unità da diporto alla navigazione in acque internazionali e in acque interne e territoriali di Stati esteri per il periodo di tempo necessario all’effettuazione delle attività di cui al comma 1, lettere *a*) e *c*). Il documento, conforme al modello stabilito con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, è rilasciato previo pagamento di euro 23,70 per diritti e compensi, da versare all’entrata del bilancio dello Stato. Tali somme sono successivamente riassegnate al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti secondo le finalità e con le modalità previste dall’articolo 27, comma 2-*bis*, del presente codice. L’importo delle somme da versare per diritti e compensi ai sensi del secondo periodo è aggiornato con cadenza almeno biennale con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell’economia e delle finanze, sulla base dei costi effettivi delle attività amministrative di cui al presente comma »;

2) al comma 5, dopo le parole: « che abbia un contratto di lavoro » sono inserite le seguenti: « o di collaborazione »;

f) dopo l'articolo 39-bis, nell'ambito del capo IV del titolo II, è inserito il seguente:

« Art. 39-ter. – (*Conversione di patenti nautiche o di abilitazioni equipollenti estere*)

– 1. I cittadini italiani, che risultano iscritti nell'Anagrafe degli italiani residenti all'estero (AIRE) e che hanno conseguito un titolo di abilitazione alla navigazione da diporto o un documento riconosciuto equipollente nello Stato estero di precedente residenza, possono chiedere il rilascio senza esami della patente nautica italiana, a seguito di trasferimento della residenza nel territorio della Repubblica ai sensi dell'articolo 43, comma secondo, del codice civile.

2. La domanda di rilascio senza esami della patente nautica italiana, corredata del titolo conseguito all'estero, del giudizio di idoneità di cui all'articolo 36 del decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 29 luglio 2008, n. 146, è presentata all'autorità marittima competente per circoscrizione territoriale in base alla località di residenza del richiedente, ai sensi del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 18 aprile 2000, n. 135.

3. L'autorità marittima accerta il possesso dei requisiti morali dell'interessato, richiedendo il certificato selettivo del casellario giudiziale di cui all'articolo 28, comma 2, del testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di casellario giudiziale, di casellario giudiziale europeo, di anagrafe delle sanzioni amministrative pendenti da reato e dei relativi carichi pendenti, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 14 novembre 2002, n. 313.

4. La patente nautica italiana riporta i medesimi limiti di abilitazione alla navigazione da diporto adattati alla disciplina nazionale, le medesime limitazioni e prescrizioni mediche presenti sul titolo estero nonché le eventuali limitazioni e prescrizioni contenute nel giudizio di idoneità di cui al comma 2, che,

se più severe, prevalgono su quelle eventualmente presenti sul titolo estero.

5. Il titolo estero è restituito in ogni caso al richiedente »;

g) all'articolo 40:

1) al comma 2, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « In caso di sanzioni amministrative, la responsabilità del proprietario, o del locatore in caso di locazione finanziaria dell'unità, è limitata alla comunicazione dei dati del locatario o del conducente all'autorità competente »;

2) dopo il comma 2, è aggiunto il seguente:

« 2-bis. In caso di locazione finanziaria, la responsabilità del proprietario è limitata alla comunicazione all'autorità competente dei dati del locatario o del conducente »;

h) all'articolo 42, il comma 2 è sostituito dal seguente:

« 2. Con l'unità da diporto locata ai sensi del comma 1 il conduttore assume la temporanea detenzione della stessa e con essa i rischi derivanti dalla sua condotta »;

i) dopo l'articolo 42, è inserito il seguente:

« Art. 42-bis – (*Locazione con prescrizione di comandante*) – 1. Il contratto di locazione può prevedere che l'imbarcazione da diporto sia comandata da soggetto munito di titolo professionale »;

l) all'articolo 47, al comma 1, dopo le parole: « per un determinato periodo » sono inserite le seguenti: « di tempo o per un itinerario concordato »;

m) all'articolo 48, dopo il comma 1, sono aggiunti i seguenti:

« 1-bis. Nel caso di contratto a itinerario concordato, salvo che sia diversamente pattuito, il prezzo del noleggio comprende tutti i costi connessi con la navigazione, inclusi i

consumi relativi al combustibile, all’acqua e ai lubrificanti necessari per il funzionamento dell’apparato motore e degli impianti ausiliari di bordo.

1-ter. Al fine di tutelare la sicurezza della navigazione, la vita umana in mare e l’ambiente, nel caso di unità da diporto di cui all’articolo 2, comma 3, il noleggiante ha l’obbligo di integrare le dotazioni di sicurezza qualora quelle prescritte dalla bandiera non soddisfino i requisiti minimi prescritti dalla normativa italiana »;

n) all’articolo 49, il comma 1 è sostituito dal seguente:

« *1.* Nel noleggio di unità da diporto a tempo determinato, salvo che sia stato diversamente pattuito, il noleggiatore non provvede al combustibile, all’acqua ed ai lubrificanti necessari per il funzionamento dell’apparato motore e degli impianti ausiliari di bordo, per la durata del contratto »;

o) all’articolo 49-*bis*:

1) dopo il comma 1 è inserito il seguente:

« *1-bis.* Le unità di cui al comma 1 espongono in maniera ben visibile, su ciascuna murata, un contrassegno riportante la scritta “noleggio occasionale” di dimensioni minime di 100 centimetri di lunghezza e 20 centimetri di altezza »;

2) al comma 3, dopo le parole: « in assenza della comunicazione alla Capitaneria di porto », sono inserite le seguenti: « o del contrassegno previsto al comma 1-*bis* »;

p) all’articolo 49-*septies*, al comma 14, la lettera *d*) è sostituita dalla seguente:

« *d)* se istruttori pratici, sono in possesso del certificato di idoneità sportiva non agonistica rilasciato dal medico di medicina generale; »;

q) all’articolo 49-*octies*:

1) al comma 1, dopo le parole: « conseguimento delle patenti nautiche »

sono aggiunte le seguenti: « soltanto a favore di coloro che, al momento dell’iscrizione al corso di preparazione, sono associati da almeno un anno »;

2) al comma 3, dopo le parole: « assenza dello scopo di lucro, » sono inserite le seguenti: « anche dimostrata dalla promozione commerciale al di fuori del perimetro associativo dell’attività di formazione e di preparazione dei candidati agli esami per il conseguimento delle patenti nautiche, »;

r) all’articolo 49-novies, al comma 10, al secondo periodo sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « nonché l’accostò per lo sbarco e l’imbarco dei passeggeri di natanti e imbarcazioni da diporto adibiti a noleggio »;

s) all’articolo 53-quinquies, al comma 1, lettera e), le parole: « comma 3 » sono sostituite dalle seguenti: « comma 1, e all’articolo 55-bis »;

t) all’articolo 55, il comma 2 è sostituito dal seguente:

« 2. Alla stessa sanzione è soggetto chiunque esercita le attività di cui all’articolo 2, comma 1, in assenza della dichiarazione di cui all’articolo 2, comma 3 »;

u) all’articolo 58, al comma 1, le parole: « sessanta giorni » sono sostituite dalle seguenti: « trenta giorni », e dopo la parola: « prescritta » sono inserite le seguenti: « all’UCON ».

Art. 16.

(*Archivio telematico centrale delle unità da diporto*)

1. All’articolo 3, comma 1, del decreto del Presidente della Repubblica 14 dicembre 2018, n. 152, dopo la lettera v) è inserita la seguente:

« v-bis) l’indicazione dell’eventuale destinazione esclusiva all’attività agonistica, ai

sensi dell'articolo 30 del decreto legislativo
18 luglio 2005, n. 171; ».

Art. 17.

(*Passaggi di proprietà di beni mobili registrati*)

1. All'articolo 7, comma 1, del decreto-legge 4 luglio 2006, n. 223, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 agosto 2006, n. 248, dopo le parole: « uffici comunali » sono inserite le seguenti: « , ai raccomandatari marittimi titolari degli sportelli telematici del diportista (STED) disciplinati dal regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 14 dicembre 2018, n. 152, limitatamente alle unità da diporto, ».

CAPO V

NAVIGAZIONE MARITTIMA
E CANTIERISTICA

Art. 18.

(*Modifiche al codice della navigazione*)

1. Al codice della navigazione sono apportate le seguenti modificazioni:

a) dopo l'articolo 116 è inserito il seguente:

« Art. 116-bis. – (*Attività di consulente chimico di porto*) – L'attività dei consulenti chimici di porto è finalizzata alla sicurezza della navigazione, delle operazioni portuali e del porto nonché alla tutela dell'incolumità pubblica. Fatte salve le competenze già attribuite dalla legislazione vigente alla data di entrata in vigore del presente provvedimento alle professioni regolamentate di chimico e di ingegnere, l'esercizio dell'attività di consulente chimico di porto è consentito ai pro-

fessionisti in possesso di tutti i seguenti requisiti:

a) laurea magistrale in scienze chimiche o scienze e tecnologie della chimica industriale o ingegneria chimica;

b) iscrizione all'albo professionale dei chimici e fisici, nella sezione A settore chimica, o all'albo professionale degli ingegneri, nella sezione A settore industriale;

c) compimento di un percorso di qualificazione tecnico-professionale la cui organizzazione è affidata alla Federazione nazionale degli ordini dei chimici e dei fisici e al Consiglio nazionale degli ingegneri, comprensivo di tirocinio pratico di un anno, con superamento di una prova finale.

I consulenti chimici di porto di cui al primo comma sono iscritti in appositi registri tenuti dalle capitanerie di porto che esercitano la vigilanza sullo svolgimento dell'attività.

I servizi affidati ai consulenti chimici di porto sono relativi a:

a) accertamenti tecnici di sicurezza per lavori con fonti termiche o accesso in spazi confinati o sospetti di inquinamento a bordo di navi o di galleggianti, in galleggiamento o a secco, anche in demolizione, ai fini dell'utilizzo dei locali e degli spazi di bordo anche destinati al carico e delle infrastrutture portuali;

b) accertamenti tecnici di sicurezza per carichi alla rinfusa di cui al codice marittimo internazionale per i carichi solidi alla rinfusa (IMSBC), adottato dall'Organizzazione internazionale marittima (IMO) con risoluzione MSC 268(85) del 4 dicembre 2008;

c) accertamenti tecnici di sicurezza sulle procedure di lavaggio delle cisterne del carico di navi adibite al trasporto di prodotti petroliferi e derivati, nonché sulle merci pericolose in colli di cui al codice internazio-

nale di regolamentazione per il trasporto marittimo di merci pericolose (IMDG), adottato dall'Organizzazione internazionale marittima (IMO) con risoluzione A.81(IV) del 27 settembre 1965, e sui rifiuti trasportati a bordo delle navi;

d) accertamenti tecnici per la prevenzione degli inquinamenti di cui alla Convenzione internazionale del 2 novembre 1973 per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi (Marpol 73/78), ratificata e resa esecutiva ai sensi della legge 29 settembre 1980, n. 662;

e) accertamenti tecnici di sicurezza per navi cisterna adibite al trasporto di petrolio greggio o derivati;

f) accertamenti tecnici di sicurezza per destinazione all'ormeggio, apertura ed ingresso di personale in stive di navi fumigate o sotto fumigazione;

g) verifica delle condizioni di rischio per la formulazione dell'atmosfera interna dei locali del carico delle navi adibite al trasporto di merci pericolose, nonché di inerizzazione delle navi cisterna ai fini dell'ormeggio in porto, dell'attracco alle strutture di ormeggio nonché per la sosta in rada;

h) ogni altra incombenza richiesta dall'autorità marittima o da norme e regolamenti nazionali o internazionali, nei limiti della competenza professionale e nel rispetto delle riserve di legge previste per le professioni di chimico e di ingegnere industriale.

Per l'esecuzione dei servizi di cui al terzo comma, il rilascio di giudizi, valutazioni, pareri, perizie in materia di chimica pura e applicata, nonché certificazioni analitiche deve essere effettuato da un professionista chimico, iscritto all'albo dei chimici e dei fisici.

Per l'esecuzione dei servizi di cui al terzo comma, gli atti predisposti dal consulente chimico di porto sono rilasciati ad uso dell'autorità marittima.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con i Ministeri della salute e dell'università e della ricerca, entro centoventi giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, definisce le modalità attuative delle disposizioni di cui al primo, secondo, terzo e quarto comma, ne verifica la corretta applicazione e stabilisce i requisiti per il mantenimento dell'iscrizione di cui al secondo comma nonché gli ulteriori soggetti destinatari delle certificazioni. È fatto salvo l'esercizio dell'attività di consulente chimico di porto da parte dei professionisti che alla data di entrata in vigore della presente disposizione risultino iscritti nei registri istituiti ai sensi dell'articolo 68 i quali, previa apposita richiesta, sono iscritti di diritto nei registri di cui al secondo comma.

All'attuazione delle disposizioni di cui ai commi dal primo al quinto si provvede con le risorse umane, strumentali e finanziarie previste a legislazione vigente e, comunque, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica »;

b) all'articolo 119:

1) al primo comma, le parole: « o comunitari » sono sostituite dalle seguenti: « , di Stati membri dell'Unione europea, di Stati membri dello Spazio economico europeo, della Svizzera o, se residenti in Italia, di altri Stati »;

2) il secondo comma è sostituito dal seguente:

« Possono essere iscritti nelle matricole della gente di mare i diplomati degli istituti tecnici ad indirizzo trasporti e logistica che abbiano frequentato percorsi di studio inerenti servizi di coperta, di macchina e servizi tecnici di bordo. Sono fatti salvi i diplomi già riconosciuti secondo le previgenti disposizioni rilasciati da Istituti tecnici nau-

tici e Istituti professionali ad indirizzo marittimo »;

c) all'articolo 120, comma 1, la lettera b) è sostituita dalla seguente:

« b) perdita dei requisiti di cittadinanza o di residenza previsti dall'articolo 119; ».

d) dopo l'articolo 122 è inserito il seguente:

« Art. 122-bis – (*Modalità delle annotazioni*) – Fatto salvo quanto previsto dai commi seguenti, le annotazioni sui libretti di navigazione sono eseguite dall'ufficiale o da altro funzionario dell'ufficio marittimo o consolare a ciò delegato, che le firma apponendovi il timbro d'ufficio e la menzione della propria qualifica.

Ove le annotazioni di cui al primo comma riguardino i movimenti di imbarco e sbarco del comandante della nave, l'ufficiale o il funzionario competente provvede altresì a darne comunicazione, entro quindici giorni, all'ufficio marittimo di iscrizione del comandante, nelle forme previste dalla legge.

Le annotazioni dei movimenti di imbarco e sbarco dei membri dell'equipaggio diversi dal comandante e del personale addetto ai servizi complementari di bordo sono effettuate dal comandante della nave che le firma apponendovi la menzione della propria qualifica e provvedendo a darne comunicazione, entro quindici giorni, all'ufficio marittimo di iscrizione del marittimo, nelle forme previste dalla legge »;

e) dopo l'articolo 146 è inserito il seguente:

« Art. 146-bis – (*Documenti per l'iscrizione*) – Per ottenere l'iscrizione di una nave o di un galleggiante nelle matricole o nei registri, oltre quanto è disposto dall'articolo 303 del regolamento, il proprietario deve presentare all'ufficio presso il quale chiede l'iscrizione i seguenti documenti:

a) il titolo di proprietà in originale o in copia autentica o, quando la nave è stata co-

struita per conto del costruttore, l'estratto del registro delle navi in costruzione;

b) il certificato di stazza.

Per l'iscrizione nelle matricole o nei registri degli uffici dello Stato di navi costruite all'estero o provenienti da bandiera estera, l'autorità consolare deve trasmettere al ministro delle infrastrutture e dei trasporti:

a) il titolo di proprietà in originale o in copia autentica;

b) la copia autentica del passavanti provvisorio o della licenza provvisoria rilasciati a termini dell'articolo 149;

c) il certificato di stazza, se la stazzatura è stata eseguita all'estero a norma dell'articolo 139;

d) il certificato di cancellazione dal registro straniero nel caso di navi già di nazionalità estera, ove sia richiesto dalle convenzioni internazionali.

Per le navi provenienti da bandiera estera la cui vendita sia stata effettuata durante la sosta in un porto italiano il proprietario deve presentare i documenti indicati nel secondo comma, ad eccezione di quelli di cui ai numeri 2 e 3.

Oltre ai documenti suddetti devono essere presentati i certificati di cittadinanza e di domicilio del proprietario o dei caralisti.

L'iscrizione di navi maggiori non può essere effettuata se il proprietario non ha inoltre ottenuto l'approvazione del nome ai sensi dell'articolo 140 »;

f) dopo l'articolo 152, è inserito il seguente:

« Art. 152-bis – (*Iscrizione provvisoria*) – Una volta rilasciato il passavanti provvisorio secondo quanto previsto dall'articolo 152, l'ufficio di iscrizione, su richiesta del proprietario, iscrive la nave in via provvisoria previa consegna della seguente documentazione:

a) copia del titolo di proprietà;

- b) copia del passavanti provvisorio;
- c) copia del certificato di stazza;
- d) copia del certificato di attestazione di assenza di vincoli e gravami;
- e) copia del certificato di cancellazione, definitiva o provvisoria, dal registro straniero;
- f) impegno a presentare entro sei mesi gli originali o le copie autentiche dei documenti di cui alle lettere a), b), c) e d), nonché l'originale o la copia autentica del certificato di cancellazione definitiva, al fine di conseguire la definitiva iscrizione della nave. Nel caso in cui il proprietario non adempia a tale impegno, la iscrizione provvisoria perde ogni efficacia.

La provvisorietà della iscrizione e l'avvenuto deposito dei documenti di cui al primo comma, lettera f), sono annotati, nelle matricole o nei registri, dall'ufficio di iscrizione »;

g) all'articolo 156:

1) al comma 5, primo periodo, le parole: « bancaria a garanzia di eventuali diritti non trascritti » sono sostituite dalle seguenti: « rilasciata da aziende di credito o da imprese debitamente autorizzate all'esercizio del ramo cauzioni, ai sensi dell'articolo 13 del codice delle assicurazioni private, di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, a garanzia di eventuali diritti non trascritti anche di natura previdenziale »;

2) al comma 6, dopo le parole: « previste dall'articolo 15 della legge 26 luglio 1984, n. 413 » sono aggiunte le seguenti: « entro il termine di cui all'articolo 67-bis del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27 »;

3) al comma 8, dopo le parole: « qualora la nave venga iscritta nel registro

di uno Stato », sono inserite le seguenti:
« non appartenente all’Unione europea »;

4) dopo il comma 8 è inserito il seguente:

« *8-bis.* Nei casi di locazione della nave a scafo nudo a straniero, qualora la nave venga iscritta nel registro di un altro Stato appartenente all’Unione europea che consente la temporanea iscrizione di nave straniera limitatamente al periodo di locazione, la sospensione dell’abilitazione alla navigazione di cui all’articolo 149 è consentita, previa autorizzazione, data dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, secondo le disposizioni dell’articolo 145 e della lettera *d*) del primo comma dell’articolo 163 del presente codice, nonché dell’articolo 29 della legge 14 giugno 1989, n. 234, e delle relative norme applicative. L’ufficio di iscrizione della nave, constatata la realizzazione delle condizioni di cui all’articolo 29 della legge 14 giugno 1989, n. 234, e delle relative norme applicative, procede alla cancellazione della nave previo ritiro dei documenti di bordo e dismissione della bandiera. Della avvenuta cancellazione è data immediata comunicazione all’Istituto nazionale della previdenza sociale nonché pubblicità mediante affissione negli uffici del porto »;

h) all’articolo 169, dopo il quarto comma è aggiunto il seguente:

« Le carte, i libri e gli altri documenti di cui al presente articolo sono esenti dall’obbligo del rigoroso rendiconto »;

i) dopo l’articolo 169 sono inseriti i seguenti:

« Art. 169-bis – (*Formato digitale delle carte, dei libri e dei documenti di bordo*) – Fermi restando gli standard definiti in ambito internazionale per i registri, i certificati e i documenti previsti dalle Convenzioni IMO, possono essere formati e conservati anche in formato digitale e su supporti in-

formatici, secondo le regole tecniche stabilite dal codice dell'amministrazione digitale, di cui al decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82, e dalla normativa vigente in materia:

a) il giornale nautico e il giornale di macchina di cui agli articoli 169, da 173 a 177 e 182 del presente codice;

b) il ruolo di equipaggio, di cui agli articoli 170 e 171 del presente codice;

c) il registro dell'orario di lavoro a bordo delle navi mercantili, di cui all'articolo 4 del decreto legislativo 27 maggio 2005, n. 108;

d) il registro degli infortuni di cui all'articolo 25, comma 2, del decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 271;

e) il giornale radiotelegrafico di cui all'articolo 175 del presente codice;

f) il registro di bordo previsto dal Sistema mondiale di soccorso e sicurezza in mare (*Global Maritime Distress and Safety System - GMDSS*), di cui al capitolo IV della Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS) del 1° novembre 1974;

g) il registro di carico e scarico dei medicinali soggetti alla disciplina degli stupefacenti e sostanze psicotrope previsto dall'articolo 46 del testo unico delle leggi in materia di disciplina degli stupefacenti e sostanze psicotrope, prevenzione, cura e riabilitazione dei relativi stati di tossicodipendenza, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 9 ottobre 1990, n. 309, e dal decreto del Ministro della sanità 3 agosto 2001, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 204 del 3 settembre 2001.

Art. 169-ter – (*Requisiti e specifiche*) – Fatto salvo quanto disposto dal codice dell'amministrazione digitale, di cui al decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82, e dalle norme vigenti in materia, i requisiti e le specifiche del formato digitale di ciascuna delle

carte, dei libri e dei documenti di bordo di cui all'articolo 169-bis nonché della loro formazione, aggiornamento, trasmissione, copia, duplicazione, riproduzione, estrazione e validazione temporale, nonché dei *software* e degli *hardware* per la loro gestione, ivi compreso il supporto alle competenze ispettive e conservative delle autorità competenti, sono approvati con uno o più decreti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale.

Art. 169-quater – (*Norme fiscali*) – Ai fini dell'assolvimento degli obblighi fiscali relativi alle carte, ai libri e ai documenti di bordo, di cui all'articolo 169-bis del presente codice, in formato digitale, si provvede secondo le modalità previste dal decreto del Ministro dell'economia e delle finanze 17 giugno 2014, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 146 del 26 giugno 2014.

Art. 169-quinquies – (*Strumenti di pagamento*) – Il pagamento dell'imposta di bollo e dei tributi previsti avviene anche mediante gli strumenti di pagamento previsti dall'articolo 5 del codice dell'amministrazione digitale, di cui al decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82 »;

l) all'articolo 174, dopo il quarto comma è inserito il seguente:

« Le navi adibite al trasporto esclusivo di passeggeri non sono soggette all'obbligo della tenuta del giornale di carico »;

m) all'articolo 175, secondo comma, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « o, laddove previsto, del registro GMDSS che deve essere compilato in lingua italiana o in lingua inglese »;

n) all'articolo 177, dopo il primo comma sono aggiunti i seguenti:

« Fatti salvi i vincoli derivanti dagli obblighi internazionali, la compilazione dei libri di bordo e di tutti gli altri documenti di

bordo potrà essere effettuata in lingua italiana o inglese ad eccezione delle annotazioni aventi carattere di scrittura pubblica per le quali è obbligatorio l'uso della lingua italiana.

Quando si procede alla cancellazione della nave dal registro d'iscrizione, a norma dell'articolo 163, l'armatore assume l'incauto di custodire i libri di bordo compilati per un periodo di cinque anni, inviando all'ufficio di iscrizione della nave l'elenco dei libri di bordo custoditi.

Quando i libri sono esauriti o resi inseribili, il comandante della nave li consegna all'armatore, redigendo un verbale di consegna che è inviato in copia all'ufficio di iscrizione della nave. Decorsi cinque anni dalla data di consegna, l'armatore può distruggere i libri inviando una comunicazione all'ufficio di iscrizione della nave »;

o) all'articolo 179, ai commi terzo, quarto e quinto, dopo le parole: « il comandante della nave », sono inserite le seguenti: « o il raccomandatario marittimo o altro funzionario o persona autorizzata dal comandante », e al sesto comma, dopo le parole: « Il comandante di una nave diretta in un porto estero, » sono inserite le seguenti: « o il raccomandatario marittimo o altro funzionario o persona autorizzata dal comandante, »;

p) all'articolo 569, al secondo comma:

1) alla lettera *d*), dopo la parola: « l'importo » sono inserite le seguenti: « e la valuta »;

2) alla lettera *f*) sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « del credito, direttamente o mediante richiamo al titolo »;

q) dopo l'articolo 577 è inserito il seguente:

« Art. 577-bis – (*Consolidamento ipoteca*) – In caso di cancellazione della nave per l'iscrizione in altro registro, per l'ipoteca cancellata dal registro di provenienza e

iscritta nel nuovo registro a garanzia dei medesimi crediti, nel computo dei termini di cui all'articolo 166 del codice della crisi d'impresa e dell'insolvenza, di cui al decreto legislativo 12 gennaio 2019, n. 14, si tiene conto della data di prima costituzione della garanzia ».

Art. 19.

(Modifiche al regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione marittima, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328)

1. Al regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, sono abrogati i seguenti articoli: 224, 226, 236, 315, 363, 365 e 374. Conseguentemente, i riferimenti agli articoli 224, 315, 363 e 365 del decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, contenuti in altre disposizioni, si intendono operati ai corrispondenti articoli del codice della navigazione, di cui al regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, e, in particolare: l'articolo 224 del decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, deve intendersi riferito all'articolo 122-bis del regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, come introdotto dall'articolo 18, comma 1, lettera *d*), della presente legge; l'articolo 315 del decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, deve intendersi riferito all'articolo 146-bis del regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, come introdotto dall'articolo 18, comma 1, lettera *e*), della presente legge; gli articoli 363 e 365 del decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, devono intendersi riferiti ai commi secondo, terzo e quarto dell'articolo 177 del regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, come modificato dall'articolo 18, comma 1, lettera *n*) della presente legge.

Art. 20.

(*Sorveglianza sugli apparati radioelettrici di bordo*)

1. Al codice delle comunicazioni elettroniche, di cui al decreto legislativo 1° agosto 2003, n. 259, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 107:

1) al comma 1, le parole: « n. 13-bis » sono sostituite dalle seguenti: « n. 14-bis, approvato con decreto del Ministero delle imprese e del *made in Italy* »;

2) al comma 2, le parole: « all' allegato n. 13-bis » sono sostituite dalle seguenti: « al comma 1 »;

b) all'articolo 176:

1) al comma 3, dopo il primo periodo, è aggiunto, in fine, il seguente: « Le predette ispezioni sono effettuate dagli organismi riconosciuti ai sensi dell'articolo 5, comma 1, del decreto legislativo del 14 giugno 2011, n. 104, se hanno a oggetto le navi che si trovano all'estero e concernono l'applicazione della regola 7 e 9 del capitolo I della Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS) del 1° novembre 1974 e Protocollo del 1988 »;

2) il comma 7 è sostituito dal seguente:

« 7. Il Ministro delle imprese e del *made in Italy*, d'intesa con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, affida i compiti d'ispezione e controllo di cui al comma 3 del presente articolo agli organismi riconosciuti che ne facciano domanda ai sensi del decreto legislativo 14 giugno 2011, n. 104. ».

2. Al decreto legislativo 14 giugno 2011, n. 104, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 2, comma 1, la lettera *n*) è sostituita dalla seguente:

«*n*) “Amministrazione”: il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con riferimento alle convenzioni di cui alla lettera *d*), numeri 1) e 2), il Ministero dell’ambiente e della sicurezza energetica, con riferimento alla convenzione di cui alla lettera *d*), numero 3), e il Ministero delle imprese e del *made in Italy*, con riferimento alla convenzione di cui alla lettera *d*), numero 1), per la parte riguardante le ispezioni ed i controlli ai fini del rilascio del certificato di sicurezza radioelettrica per navi da carico e, per quanto di competenza, ai fini del rilascio e rinnovo del certificato di sicurezza passeggeri; »;

b) all'articolo 5:

1) al comma 1, le parole: «di concerto con il Ministero dell’ambiente e della tutela del territorio e del mare» sono sostituite dalle seguenti: «di concerto con il Ministero dell’ambiente e della sicurezza energetica e il Ministero delle imprese e del *made in Italy*»;

2) al comma 2, dopo il primo periodo sono aggiunti i seguenti: «Nei casi previsti dalla legge, il Ministero delle imprese e del *made in Italy* provvede all'affidamento a organismi riconosciuti con proprio provvedimento, da adottare di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, secondo il procedimento di cui all'articolo 8. Per le sospensioni o le revoche di cui all'articolo 11 è competente il medesimo Ministero delle imprese e del *made in Italy*, al quale sono trasmesse tutte le informazioni di cui all'articolo 10. I certificati per i quali i compiti di ispezione e controllo sono stati dati in affidamento ai sensi dell'articolo 176, comma 3, del codice delle

comunicazioni elettroniche, di cui al decreto legislativo 1° agosto 2003, n. 259, sono rilasciati in Italia direttamente dall'Amministrazione, per il tramite delle autorità marittime locali e, all'estero, per il tramite delle autorità consolari o, in entrambi i casi, dagli organismi riconosciuti, qualora dall'Amministrazione delegati »;

c) all'articolo 8, comma 3, le parole: « di concerto con il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare » sono sostituite dalle seguenti: « di concerto con il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica e il Ministero delle imprese e del *made in Italy*, ciascuno »;

d) all'articolo 10, dopo la lettera a) è inserita la seguente:

« a-bis) trasmette copia del verbale di ispezione ordinaria effettuata ai fini della sorveglianza sugli apparati radioelettrici di bordo; »;

e) all'articolo 11:

1) al comma 1, le parole: « di concerto con il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare » sono sostituite dalle seguenti: « di concerto con il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica e del Ministero delle imprese e del *made in Italy*, ciascuno »;

2) al comma 3, le parole: « di concerto con il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare » sono sostituite dalle seguenti: « di concerto con il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica e del Ministero delle imprese e del *made in Italy*, ciascuno »;

3) al comma 4, dopo le parole: « di concerto con il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare » sono sostituite dalle seguenti: « di concerto con il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica e il Ministero delle imprese e del *made in Italy*, ciascuno per i profili di competenza »;

f) all'articolo 12, comma 1, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Per i casi di cui all'articolo 5, comma 2, le tariffe a carico degli organismi sono determinate con decreto del Ministro delle imprese e del *made in Italy*, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e con il Ministro dell'economia e delle finanze ».

Art. 21.

(Sostegno alla cantieristica regionale)

1. Le regioni possono adottare, in coerenza e in sinergia con il codice degli incentivi di cui all'articolo 3 della legge 27 ottobre 2023, n. 160, misure di sostegno per la modernizzazione e lo sviluppo della cantieristica navale, in coerenza con la normativa europea sugli aiuti di Stato.

CAPITOLO VI

MISURE IN MATERIA SCOLASTICA, SANITARIA, CULTURALE, DI RICERCA E DI PESCA

Art. 22.

(Isole minori)

1. Nelle more della riforma organica della disciplina in materia di isole minori marine, lagunari, lacustri e fluviali, con decreto del Ministro dell'istruzione e del merito, di concerto con il Ministro per gli affari regionali e le autonomie e il Ministro per la protezione civile e le politiche del mare, è previsto un punteggio aggiuntivo ai fini delle graduatorie provinciali di supplenza a favore dei docenti che abbiano effettivamente prestato servizio nei plessi scolastici di ogni grado situati nei territori di cui all'allegato A alla legge 28 dicembre 2001, n. 448, per almeno centottanta giorni nel corso del-

l'anno scolastico, di cui almeno centoventi per le attività didattiche, e un ulteriore punteggio aggiuntivo per gli stessi docenti che abbiano prestato servizio nelle pluriclassi delle scuole primarie ubicate nei medesimi plessi scolastici. In sede di contrattazione collettiva nazionale è determinato un punteggio aggiuntivo ai fini delle procedure di mobilità a favore dei docenti che abbiano effettivamente prestato servizio di ruolo o non di ruolo nei plessi scolastici situati nelle piccole isole. Dall'attuazione del presente comma non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Rimane salva la possibilità per le regioni di destinare risorse proprie per il potenziamento dei servizi nelle isole minori del proprio territorio. Le amministrazioni interessate provvedono agli adempimenti previsti dal presente articolo con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

2. Con decreto del Ministro della salute, di concerto con i Ministri per la pubblica amministrazione, per gli affari regionali e le autonomie e per la protezione civile e le politiche del mare, previa intesa in sede di Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato e le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, sono definiti i criteri valutativi che le aziende e gli enti del Servizio sanitario nazionale possono utilizzare, nell'ambito di bandi e avvisi per il reclutamento, per valorizzare l'attività prestata dagli esercenti le professioni sanitarie e dagli operatori sociosanitari presso strutture sanitarie e sociosanitarie, pubbliche o private accreditate, ubicate nei territori indicati nell' allegato A alla legge 28 dicembre 2001, n. 448.

Art. 23.

(Servizio di rifornimento idrico)

1. Al codice dell'ordinamento militare, di cui al decreto legislativo 15 marzo 2010,

n. 66, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) dopo l'articolo 22, nell'ambito del libro primo, titolo III, capo II, sezione I, è inserito il seguente:

« Art. 22-bis. – *Servizio di rifornimento idrico delle isole minori della Sicilia – 1.* Nei casi di cui all'articolo 4, secondo comma, della legge 21 dicembre 1978, n. 861, il servizio di rifornimento idrico delle isole minori della Sicilia è svolto mediante affidamento a idonei operatori economici con fondi del bilancio del Ministero della difesa, fermo restando quanto previsto dall'articolo 6 della legge 19 maggio 1967, n. 378 »;

b) all'articolo 111, comma 1, la lettera d) è sostituita dalla seguente:

« d) il concorso al rifornimento idrico delle isole minori a favore delle collettività e, in ordine al servizio reso con le modalità di cui all'articolo 22-bis, lo svolgimento delle funzioni di ente esecutore di cui all'articolo 6 dell'allegato II. 20 al codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36 ».

Art. 24.

(*Autorizzazione paesaggistica in ambito portuale*)

1. All'articolo 143, comma 4, del codice dei beni culturali e del paesaggio, di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, alla lettera b), dopo le parole: « gravemente compromesse o degradate, » sono inserite le seguenti: « , ivi comprese quelle interessate da una rilevante e significativa infrastrutturazione all'interno degli ambiti portuali individuati e delimitati dai piani regolatori portuali di cui all'articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, ».

Art. 25.

(Riutilizzo di piattaforme per la coltivazione di idrocarburi in mare e delle infrastrutture connesse)

1. All'articolo 25, comma 6, del decreto legislativo 16 giugno 2017, n. 104, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) dopo le parole: « e del turismo, » sono inserite le seguenti: « sentito il Ministro dell'università e della ricerca, »;

b) dopo le parole: « sono emanate le linee guida nazionali per la dismissione mineraria delle piattaforme per la coltivazione di idrocarburi in mare e delle infrastrutture connesse al fine di assicurare la qualità e la completezza della valutazione dei relativi impatti ambientali », sono inserite le seguenti: « tenendo conto delle opportunità connesse alle funzioni di indirizzo, programmazione e coordinamento della ricerca scientifica e tecnologica nazionale affidati al Ministro dell'università e della ricerca ».

Art. 26.

(Attività di ricerca e supporto tecnico scientifico degli enti pubblici di ricerca)

1. Il Ministero dell'università e della ricerca promuove iniziative nazionali e internazionali di ricerca volte a garantire una gestione sostenibile delle risorse marine e delle aree costiere.

2. Gli enti pubblici di ricerca, vigilati dal Ministero dell'università e della ricerca, nonché gli enti di ricerca regionali e le università del territorio che svolgono, tra i compiti prioritari e le funzioni statutarie, attività di ricerca, o hanno specifiche competenze nelle materie di cui alla presente legge, possono attivare, su richiesta delle amministrazioni pubbliche competenti, nei limiti delle risorse finanziarie previste a le-

gislazione vigente, forme di collaborazione e di supporto per le finalità previste dalla presente legge. Gli enti di cui al primo periodo possono fornire, sulla base di apposite convenzioni con le amministrazioni pubbliche competenti nei limiti delle risorse finanziarie previste a legislazione vigente e, ove onerose, con oneri a carico delle amministrazioni pubbliche richiedenti, dati, informazioni, supporto tecnico-scientifico, anche mediante le proprie infrastrutture, e formativo per il raggiungimento degli obiettivi stabiliti dalla presente legge.

Art. 27.

(Regime previdenziale agevolato per favorire il reimbarco in caso di arresto definitivo dell'imbarcazione)

1. Al fine di salvaguardare i livelli occupazionali dei lavoratori del settore della pesca marittima, ferma restando l'applicazione del regime previdenziale agevolato previsto per il settore della pesca, alle imprese che imbarcano sulle unità da pesca da loro armate soggetti che hanno lavorato in mare a bordo di imbarcazioni per le quali sono state adottate le misure di arresto definitivo mediante demolizione di cui all'articolo 20 del regolamento (UE) n. 2021/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2021, è riconosciuto, nel limite massimo di 1,54 milioni di euro per ciascuno degli anni 2026 e 2027, per ognuno dei suddetti marittimi uno sgravio contributivo pari al 50 per cento degli oneri previdenziali e assistenziali dovuti per ventiquattro mesi in virtù del pertinente regime assicurativo. Il beneficio di cui al presente comma è concesso se lo sbarco dipende dall'arresto definitivo mediante demolizione dell'imbarcazione da pesca su cui il pescatore ha svolto il proprio lavoro per almeno novanta giorni, anche non consecutivi, nel corso dei ventiquattro mesi precedenti la data di accoglimento della domanda di sostegno, e a condizione che il nuovo imbarco

avvenga entro tre mesi dalla cancellazione dell’unità da pesca demolita dai pertinenti registri tenuti dall’autorità marittima e che, nel medesimo periodo l’imbarco non sostituisca personale sbarcato non volontariamente o al di fuori dei casi di risoluzione di diritto di cui all’articolo 343 del codice della navigazione, di cui al regio decreto 30 marzo 1942, n. 327.

2. All’onere derivante dal presente articolo, pari a 1,54 milioni di euro per ciascuno degli anni 2026 e 2027, si provvede mediante la riduzione, al fine di garantire la compensazione in termini di indebitamento netto e fabbisogno delle pubbliche amministrazioni, di 2,2 milioni di euro per ciascuno degli anni 2026 e 2027 del Fondo sociale per occupazione e formazione di cui all’articolo 18, comma 1, lettera *a*), del decreto-legge 29 novembre 2008, n. 185, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 gennaio 2009, n. 2.

3. Le agevolazioni di cui al presente articolo sono concesse ai sensi del regolamento (UE) n. 717/2014 della Commissione, del 27 giugno 2014, e nel rispetto delle regole sulla cumulabilità previste dalla pertinente normativa europea in materia di aiuti di Stato.

Art. 28.

(Disposizioni in materia di ammortizzatori sociali per il settore della pesca)

1. Al fine di dare piena attuazione alle disposizioni di cui all’articolo 1, comma 217, della legge 30 dicembre 2021, n. 234, con decreto del Ministro del lavoro e delle politiche sociali e del Ministro dell’agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste, di concerto con il Ministro dell’economia e delle finanze, sono definite, entro il termine di novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, le causali di intervento dell’integrazione salariale a beneficio dei lavoratori, nonché modalità e criteri di erogazione delle prestazioni. Dalle disposizioni di cui al primo periodo non devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Art. 29.

(Modifiche al regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, in materia di pesca)

1. Al fine di adeguare i limiti di abilitazione del personale imbarcato per tenere conto delle nuove tecnologie di ausilio alla navigazione installate a bordo delle navi da pesca, al regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 254-bis, secondo comma, numero 2, la lettera a) è soppressa;

b) all'articolo 257, secondo comma, il numero 2 è sostituito dal seguente:

« 2. assumere il comando di navi di stazza lorda non superiore alle 200 tonnellate adibite alla pesca nel Mediterraneo, nel mar Nero, nel mar d'Azov, nel mar Rosso, lungo le coste dell'Arabia e dell'India, compreso il golfo Persico e fino a Mumbai, lungo le coste africane, comprese le isole a non più di trecento miglia dalla costa ».

Art. 30.

(Rappresentanza delle associazioni della pesca nelle commissioni di riserva delle aree marine protette)

1. All'articolo 2, comma 339, primo periodo, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, le parole: « dall'Istituto centrale per la ricerca scientifica e tecnologica applicata al mare (ICRAM) » sono sostituite dalle seguenti: « dall'Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale (ISPRA) » e sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « nonché da un esperto designato dal Ministero dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste,

da un esperto designato dal Ministero dell'università e della ricerca e da un esperto designato dalle Associazioni nazionali delle cooperative e delle imprese della pesca professionale maggiormente rappresentative e riconosciute dal Ministero dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste ».

CAPO VII

DISPOSIZIONI FINALI

Art. 31.

(Clausola di invarianza finanziaria)

1. Dall'attuazione delle disposizioni della presente legge, ad eccezione dell'articolo 27, non devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. Le amministrazioni interessate provvedono agli adempimenti previsti dalle relative disposizioni con le risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente.

XIX LEGISLATURA – DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

ALLEGATO 1

(Articolo 6, comma 1)

PUNTI (NUMERI)	TIPO LINEA	ITALIA CONTINENTALE			
		COORDINATE 1° VERTICE		COORDINATE 2° VERTICE	
		DMS.d Lat	DMS.d Lon	DMS.d Lat	DMS.d Lon
0 e 1	linea di base normale	Confine Italia - Slovenia	45°36'20.3"N	013°43'08.9"E	
1 e 2	linea di base diritta	45°36'20.3"N	013°43'08.9"E	45°43'17.8"N	013°34'17.7"E
2 e 3	linea di base diritta	45°43'17.8"N	013°34'17.7"E	45°39'21.6"N	013°26'18.7"E
3 e 4	linea di base diritta	45°39'21.6"N	013°26'18.7"E	45°38'07.4"N	013°05'49.9"E
4 e 5	linea di base normale	45°38'07.4"N	013°05'49.9"E	45°28'41.1"N	012°35'01.3"E
5 e 6	linea di base diritta	45°28'41.1"N	012°35'01.3"E	44°57'51.8"N	012°33'06.4"E
6 e 7	linea di base normale	44°57'51.8"N	012°33'06.4"E	44°47'54.6"N	012°24'29.5"E
7 e 8	linea di base diritta	44°47'54.6"N	012°24'29.5"E	44°34'58.7"N	012°16'57.7"E
8 e 9	linea di base normale	44°34'58.7"N	012°16'57.7"E	42°10'48.5"N	014°42'43.7"E
9 e 10	linea di base diritta	42°10'48.5"N	014°42'43.7"E	42°00'23.0"N	015°00'17.0"E
10 e 11	linea di base diritta	42°00'23.0"N	015°00'17.0"E	42°08'18.7"N	015°30'35.7"E
11 e 12	linea di base normale	42°08'18.7"N	015°30'35.7"E	42°08'19.5"N	015°31'25.3"E
12 e 13	linea di base diritta	42°08'19.5"N	015°31'25.3"E	42°07'39.5"N	015°31'03.6"E
13 e 14	linea di base diritta	42°07'39.5"N	015°31'03.6"E	41°56'48.0"N	015°59'28.5"E
14 e 15	linea di base normale	41°56'48.0"N	015°59'28.5"E	41°54'30.0"N	016°09'12.0"E
15 e 16	linea di base diritta	41°54'30.0"N	016°09'12.0"E	41°53'26.8"N	016°10'58.9"E
16 e 17	linea di base normale	41°53'26.8"N	016°10'58.9"E	41°53'18.1"N	016°11'08.4"E
17 e 18	linea di base diritta	41°53'18.1"N	016°11'08.4"E	41°49'36.5"N	016°12'04.6"E
18 e 19	linea di base diritta	41°49'36.5"N	016°12'04.6"E	41°48'55.5"N	016°12'05.5"E
19 e 20	linea di base diritta	41°48'55.5"N	016°12'05.5"E	41°47'31.7"N	016°11'44.5"E
20 e 21	linea di base diritta	41°47'31.7"N	016°11'44.5"E	41°46'57.0"N	016°11'34.2"E
21 e 22	linea di base diritta	41°46'57.0"N	016°11'34.2"E	41°20'01.3"N	016°17'42.4"E
22 e 23	linea di base normale	41°20'01.3"N	016°17'42.4"E	40°42'57.2"N	017°48'01.5"E
23 e 24	linea di base diritta	40°42'57.2"N	017°48'01.5"E	40°41'10.2"N	017°56'08.3"E
24 e 25	linea di base diritta	40°41'10.2"N	017°56'08.3"E	40°39'47.3"N	017°59'47.5"E
25 e 26	linea di base diritta	40°39'47.3"N	017°59'47.5"E	40°39'18.2"N	018°00'11.7"E
26 e 27	linea di base diritta	40°39'18.2"N	018°00'11.7"E	40°38'29.8"N	018°01'22.6"E
27 e 28	linea di base diritta	40°38'29.8"N	018°01'22.6"E	40°27'46.8"N	018°12'41.8"E
28 e 29	linea di base normale	40°27'46.8"N	018°12'41.8"E	40°17'20.4"N	018°25'41.5"E
29 e 30	linea di base diritta	40°17'20.4"N	018°25'41.5"E	40°17'10.1"N	018°25'48.3"E
30 e 31	linea di base diritta	40°17'10.1"N	018°25'48.3"E	40°17'03.3"N	018°25'52.9"E
31 e 32	linea di base diritta	40°17'03.3"N	018°25'52.9"E	40°16'09.0"N	018°26'27.7"E
32 e 33	linea di base diritta	40°16'09.0"N	018°26'27.7"E	40°08'06.6"N	018°31'01.2"E
33 e 34	linea di base normale	40°08'06.6"N	018°31'01.2"E	40°08'05.3"N	018°31'01.6"E
34 e 35	linea di base diritta	40°08'05.3"N	018°31'01.6"E	40°06'26.1"N	018°31'13.8"E
35 e 36	linea di base diritta	40°06'26.1"N	018°31'13.8"E	39°49'03.1"N	018°23'27.4"E
36 e 37	linea di base normale	39°49'03.1"N	018°23'27.4"E	39°47'35.7"N	018°22'01.2"E
37 e 38	linea di base diritta	39°47'35.7"N	018°22'01.2"E	39°24'00.9"N	017°09'25.8"E
38 e 39	linea di base diritta	39°24'00.9"N	017°09'25.8"E	39°12'18.2"N	017°08'50.9"E
39 e 40	linea di base diritta	39°12'18.2"N	017°08'50.9"E	39°01'42.9"N	017°12'22.8"E
40 e 41	linea di base normale	39°01'42.9"N	017°12'22.8"E	39°01'19.4"N	017°12'15.1"E
41 e 42	linea di base diritta	39°01'19.4"N	017°12'15.1"E	38°57'25.0"N	017°10'18.3"E
42 e 43	linea di base normale	38°57'25.0"N	017°10'18.3"E	38°53'33.3"N	017°05'38.8"E
43 e 44	linea di base diritta	38°53'33.3"N	017°05'38.8"E	38°25'32.7"N	016°34'13.2"E
44 e 45	linea di base normale	38°25'32.7"N	016°34'13.2"E	38°20'40.7"N	016°28'27.2"E
45 e 46	linea di base diritta	38°20'40.7"N	016°28'27.2"E	37°56'49.7"N	016°05'16.9"E
46 e 47	linea di base normale	37°56'49.7"N	016°05'16.9"E	38°15'26.2"N	015°42'52.2"E
47 e 48	linea di base diritta	38°15'26.2"N	015°42'52.2"E	38°37'10.6"N	015°49'24.2"E



XIX LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

PUNTI (NUMERI)	TIPO LINEA	ITALIA CONTINENTALE			
		COORDINATE 1° VERTICE		COORDINATE 2° VERTICE	
		DMS.d Lat	DMS.d Lon	DMS.d Lat	DMS.d Lon
48 e 49	linea di base diritta	38°37'10.6"N	015°49'24.2"E	38°37'21.4"N	015°49'31.8"E
49 e 50	linea di base diritta	38°37'21.4"N	015°49'31.8"E	38°37'24.2"N	015°49'34.9"E
50 e 51	linea di base normale	38°37'24.2"N	015°49'34.9"E	38°42'53.3"N	015°58'18.4"E
51 e 52	linea di base diritta	38°42'53.3"N	015°58'18.4"E	39°01'52.4"N	016°05'56.0"E
52 e 53	linea di base normale	39°01'52.4"N	016°05'56.0"E	39°49'13.7"N	015°46'39.4"E
53 e 54	linea di base diritta	39°49'13.7"N	015°46'39.4"E	39°59'26.3"N	015°25'06.6"E
54 e 55	linea di base diritta	39°59'26.3"N	015°25'06.6"E	39°59'45.8"N	015°21'36.9"E
55 e 56	linea di base diritta	39°59'45.8"N	015°21'36.9"E	40°01'20.6"N	015°16'15.4"E
56 e 57	linea di base diritta	40°01'20.6"N	015°16'15.4"E	40°10'31.6"N	015°01'37.9"E
57 e 58	linea di base diritta	40°10'31.6"N	015°01'37.9"E	40°13'43.4"N	014°56'14.1"E
58 e 59	linea di base normale	40°13'43.4"N	014°56'14.1"E	40°14'35.3"N	014°54'31.8"E
59 e 60	linea di base diritta	40°14'35.3"N	014°54'31.8"E	40°15'02.7"N	014°54'00.3"E
60 e 61	linea di base diritta	40°15'02.7"N	014°54'00.3"E	40°32'09.9"N	014°11'48.7"E
61 e 62	linea di base diritta	40°32'09.9"N	014°11'48.7"E	40°41'32.0"N	013°53'34.7"E
62 e 63	linea di base diritta	40°41'32.0"N	013°53'34.7"E	40°47'06.5"N	013°24'30.0"E
63 e 64	linea di base diritta	40°47'06.5"N	013°24'30.0"E	40°50'23.8"N	013°06'09.7"E
64 e 65	linea di base diritta	40°50'23.8"N	013°06'09.7"E	40°52'37.6"N	012°57'07.4"E
65 e 66	linea di base diritta	40°52'37.6"N	012°57'07.4"E	40°55'12.3"N	012°50'30.7"E
66 e 67	linea di base diritta	40°55'12.3"N	012°50'30.7"E	40°56'54.1"N	012°50'55.8"E
67 e 68	linea di base diritta	40°56'54.1"N	012°50'55.8"E	41°26'50.6"N	012°37'04.3"E
68 e 69	linea di base normale	41°26'50.6"N	012°37'04.3"E	41°44'40.0"N	012°13'21.0"E
69 e 70	linea di base diritta	41°44'40.0"N	012°13'21.0"E	42°01'45.3"N	011°50'07.4"E
70 e 71	linea di base normale	42°01'45.3"N	011°50'07.4"E	42°05'19.8"N	011°47'13.4"E
71 e 72	linea di base diritta	42°05'19.8"N	011°47'13.4"E	42°14'15.6"N	011°06'33.3"E
72 e 73	linea di base diritta	42°14'15.6"N	011°06'33.3"E	42°14'19.4"N	011°06'12.2"E
73 e 74	linea di base diritta	42°14'19.4"N	011°06'12.2"E	42°18'59.8"N	010°55'11.4"E
74 e 75	linea di base diritta	42°18'59.8"N	010°55'11.4"E	42°18'48.7"N	010°19'00.6"E
75 e 76	linea di base diritta	42°18'48.7"N	010°19'00.6"E	42°18'51.0"N	010°18'17.8"E
76 e 77	linea di base diritta	42°18'51.0"N	010°18'17.8"E	42°18'56.9"N	010°17'49.7"E
77 e 78	linea di base diritta	42°18'56.9"N	010°17'49.7"E	42°21'30.0"N	010°03'50.0"E
78 e 79	linea di base diritta	42°21'30.0"N	010°03'50.0"E	42°34'52.7"N	010°02'44.3"E
79 e 80	linea di base normale	42°34'52.7"N	010°02'44.3"E	42°35'08.7"N	010°02'46.5"E
80 e 81	linea di base diritta	42°35'08.7"N	010°02'46.5"E	42°45'58.6"N	010°06'09.1"E
81 e 82	linea di base diritta	42°45'58.6"N	010°06'09.1"E	43°00'24.9"N	009°48'04.5"E
82 e 83	linea di base normale	43°00'24.9"N	009°48'04.5"E	43°01'25.0"N	009°47'28.9"E
83 e 84	linea di base diritta	43°01'25.0"N	009°47'28.9"E	43°03'14.6"N	009°47'59.2"E
84 e 85	linea di base diritta	43°03'14.6"N	009°47'59.2"E	43°25'43.0"N	009°53'17.7"E
85 e 86	linea di base normale	43°25'43.0"N	009°53'17.7"E	43°26'10.5"N	009°53'33.6"E
86 e 87	linea di base diritta	43°26'10.5"N	009°53'33.6"E	43°35'29.3"N	010°12'40.5"E
87 e 88	linea di base diritta	43°35'29.3"N	010°12'40.5"E	43°40'37.9"N	010°16'06.8"E
88 e 89	linea di base diritta	43°40'37.9"N	010°16'06.8"E	44°01'36.0"N	010°02'30.0"E
89 e 90	linea di base diritta	44°01'36.0"N	010°02'30.0"E	44°01'23.9"N	009°51'03.6"E
90 e 91	linea di base diritta	44°01'23.9"N	009°51'03.6"E	44°08'02.8"N	009°37'59.8"E
91 e 92	linea di base diritta	44°08'02.8"N	009°37'59.8"E	44°15'07.0"N	009°24'12.5"E
92 e 93	linea di base diritta	44°15'07.0"N	009°24'12.5"E	44°17'54.7"N	009°13'08.1"E
93 e 94	linea di base normale	44°17'54.7"N	009°13'08.1"E	44°19'21.0"N	009°08'42.2"E
94 e 95	linea di base diritta	44°19'21.0"N	009°08'42.2"E	44°23'19.1"N	008°56'17.2"E
95 e 96	linea di base diritta	44°23'19.1"N	008°56'17.2"E	44°23'31.9"N	008°40'36.6"E



XIX LEGISLATURA – DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

ITALIA CONTINENTALE					
PUNTI (NUMERI)	TIPO LINEA	COORDINATE 1° VERTICE		COORDINATE 2° VERTICE	
		DMS.d Lat	DMS.d Lon	DMS.d Lat	DMS.d Lon
96 e 97	linea di base diritta	44°23'31.9"N	008°40'36.6"E	44°20'45.8"N	008°33'52.2"E
97 e 98	linea di base diritta	44°20'45.8"N	008°33'52.2"E	44°15'30.0"N	008°27'22.4"E
98 e 99	linea di base diritta	44°15'30.0"N	008°27'22.4"E	44°14'03.0"N	008°26'45.4"E
99 e 100	linea di base diritta	44°14'03.0"N	008°26'45.4"E	44°11'45.1"N	008°25'31.0"E
100 e 101	linea di base normale	44°11'45.1"N	008°25'31.0"E	44°11'33.1"N	008°25'19.8"E
101 e 102	linea di base diritta	44°11'33.1"N	008°25'19.8"E	44°01'30.8"N	008°13'46.2"E
102 e 103	linea di base diritta	44°01'30.8"N	008°13'46.2"E	43°57'17.0"N	008°10'25.5"E
103 e 104	linea di base diritta	43°57'17.0"N	008°10'25.5"E	43°53'51.5"N	008°04'58.0"E
104 e 105	linea di base normale	43°53'51.5"N	008°04'58.0"E	43°48'57.9"N	007°49'50.3"E
105 e 106	linea di base diritta	43°48'57.9"N	007°49'50.3"E	43°46'32.8"N	007°40'22.0"E
106 e 107	linea di base diritta	43°46'32.8"N	007°40'22.0"E	43°46'47.2"N	007°33'21.0"E
107 e 108	linea di base normale	43°46'47.2"N	007°33'21.0"E	Confine Italia - Francia	
SICILIA					
PUNTI (NUMERI)	TIPO LINEA	COORDINATE 1° VERTICE		COORDINATE 2° VERTICE	
		DMS.d Lat	DMS.d Lon	DMS.d Lat	DMS.d Lon
108 e 109	linea di base diritta	37°51'05.9"N	015°18'19.3"E	37°42'30.8"N	015°13'09.0"E
109 e 110	linea di base normale	37°42'30.8"N	015°13'09.0"E	37°34'33.0"N	015°10'34.9"E
110 e 111	linea di base diritta	37°34'33.0"N	015°10'34.9"E	37°14'34.6"N	015°15'28.7"E
111 e 112	linea di base diritta	37°14'34.6"N	015°15'28.7"E	37°06'24.4"N	015°17'44.1"E
112 e 113	linea di base normale	37°06'24.4"N	015°17'44.1"E	37°04'55.1"N	015°18'04.5"E
113 e 114	linea di base diritta	37°04'55.1"N	015°18'04.5"E	37°02'08.1"N	015°18'56.7"E
114 e 115	linea di base normale	37°02'08.1"N	015°18'56.7"E	37°00'07.1"N	015°20'11.2"E
115 e 116	linea di base diritta	37°00'07.1"N	015°20'11.2"E	36°41'07.0"N	015°09'08.3"E
116 e 117	linea di base diritta	36°41'07.0"N	015°09'08.3"E	36°40'03.5"N	015°07'57.3"E
117 e 118	linea di base normale	36°40'03.5"N	015°07'57.3"E	36°40'00.2"N	015°07'47.2"E
118 e 119	linea di base diritta	36°40'00.2"N	015°07'47.2"E	36°38'39.6"N	015°04'40.0"E
119 e 120	linea di base diritta	36°38'39.6"N	015°04'40.0"E	36°43'02.5"N	014°42'05.7"E
120 e 121	linea di base diritta	36°43'02.5"N	014°42'05.7"E	36°47'11.4"N	014°29'35.2"E
121 e 122	linea di base diritta	36°47'11.4"N	014°29'35.2"E	37°06'05.9"N	013°52'33.2"E
122 e 123	linea di base diritta	37°06'05.9"N	013°52'33.2"E	37°08'58.1"N	013°44'59.1"E
123 e 124	linea di base diritta	37°08'58.1"N	013°44'59.1"E	37°11'23.6"N	013°39'24.2"E
124 e 125	linea di base diritta	37°11'23.6"N	013°39'24.2"E	37°17'35.5"N	013°26'51.4"E
125 e 126	linea di base normale	37°17'35.5"N	013°26'51.4"E	37°21'48.7"N	013°19'16.4"E
126 e 127	linea di base diritta	37°21'48.7"N	013°19'16.4"E	37°29'42.8"N	013°01'13.0"E
127 e 128	linea di base diritta	37°29'42.8"N	013°01'13.0"E	37°33'35.7"N	012°40'22.6"E
128 e 129	linea di base diritta	37°33'35.7"N	012°40'22.6"E	37°33'56.6"N	012°39'43.0"E
129 e 130	linea di base diritta	37°33'56.6"N	012°39'43.0"E	37°39'39.3"N	012°31'14.3"E
130 e 131	linea di base normale	37°39'39.3"N	012°31'14.3"E	37°48'07.5"N	012°25'27.0"E
131 e 132	linea di base diritta	37°48'07.5"N	012°25'27.0"E	37°57'09.2"N	012°03'20.3"E
132 e 133	linea di base diritta	37°57'09.2"N	012°03'20.3"E	37°57'30.2"N	012°02'31.9"E
133 e 134	linea di base normale	37°57'30.2"N	012°02'31.9"E	37°59'34.9"N	012°01'49.4"E
134 e 135	linea di base diritta	37°59'34.9"N	012°01'49.4"E	38°01'14.5"N	012°20'05.0"E
135 e 136	linea di base diritta	38°01'14.5"N	012°20'05.0"E	38°02'36.2"N	012°26'19.1"E
136 e 137	linea di base diritta	38°02'36.2"N	012°26'19.1"E	38°03'52.7"N	012°31'45.7"E
137 e 138	linea di base diritta	38°03'52.7"N	012°31'45.7"E	38°11'17.4"N	012°43'37.4"E
138 e 139	linea di base normale	38°11'17.4"N	012°43'37.4"E	38°11'21.6"N	012°44'03.0"E
139 e 140	linea di base diritta	38°11'21.6"N	012°44'03.0"E	38°10'48.8"N	012°45'59.6"E
140 e 141	linea di base diritta	38°10'48.8"N	012°45'59.6"E	38°11'29.5"N	013°06'30.7"E



XIX LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

SICILIA					
PUNTI (NUMERI)	TIPO LINEA	COORDINATE 1° VERTICE		COORDINATE 2° VERTICE	
		DMS.d Lat	DMS.d Lon	DMS.d Lat	DMS.d Lon
141 e 142	linea di base diritta	38°11'29.5"N	013°06'30.7"E	38°12'45.0"N	013°14'07.5"E
142 e 143	linea di base diritta	38°12'45.0"N	013°14'07.5"E	38°13'28.3"N	013°18'52.9"E
143 e 144	linea di base normale	38°13'28.3"N	013°18'52.9"E	38°13'27.4"N	013°19'05.7"E
144 e 145	linea di base diritta	38°13'27.4"N	013°19'05.7"E	38°06'49.4"N	013°32'16.6"E
145 e 146	linea di base diritta	38°06'49.4"N	013°32'16.6"E	38°02'29.6"N	014°01'18.6"E
146 e 147	linea di base diritta	38°02'29.6"N	014°01'18.6"E	38°09'57.5"N	014°44'55.4"E
147 e 148	linea di base diritta	38°09'57.5"N	014°44'55.4"E	38°11'32.3"N	014°54'53.8"E
148 e 149	linea di base diritta	38°11'32.3"N	014°54'53.8"E	38°16'12.8"N	015°13'28.5"E
149 e 150	linea di base normale	38°16'12.8"N	015°13'28.5"E	38°16'15.5"N	015°14'21.8"E
150 e 151	linea di base diritta	38°16'15.5"N	015°14'21.8"E	38°18'05.2"N	015°32'31.7"E
151 e 108	linea di base normale	38°18'05.2"N	015°32'31.7"E	37°42'30.8"N	015°13'09.0"E
SARDEGNA					
PUNTI (NUMERI)	TIPO LINEA	COORDINATE 1° VERTICE		COORDINATE 2° VERTICE	
		DMS.d Lat	DMS.d Lon	DMS.d Lat	DMS.d Lon
152 e 153	linea di base diritta	40°50'39.3"N	009°43'42.9"E	40°41'06.6"N	009°46'01.6"E
153 e 154	linea di base diritta	40°41'06.6"N	009°46'01.6"E	40°31'41.8"N	009°49'47.5"E
154 e 155	linea di base normale	40°31'41.8"N	009°49'47.5"E	40°26'26.9"N	009°47'44.1"E
155 e 156	linea di base diritta	40°26'26.9"N	009°47'44.1"E	40°04'33.2"N	009°44'06.8"E
156 e 157	linea di base diritta	40°04'33.2"N	009°44'06.8"E	39°55'41.7"N	009°42'57.3"E
157 e 158	linea di base diritta	39°55'41.7"N	009°42'57.3"E	39°51'01.5"N	009°41'46.6"E
158 e 159	linea di base diritta	39°51'01.5"N	009°41'46.6"E	39°42'39.7"N	009°40'37.1"E
159 e 160	linea di base diritta	39°42'39.7"N	009°40'37.1"E	39°31'27.8"N	009°39'32.6"E
160 e 161	linea di base diritta	39°31'27.8"N	009°39'32.6"E	39°17'57.5"N	009°38'02.9"E
161 e 162	linea di base diritta	39°17'57.5"N	009°38'02.9"E	39°08'32.0"N	009°36'32.0"E
162 e 163	linea di base normale	39°08'32.0"N	009°36'32.0"E	39°08'00.4"N	009°36'18.7"E
163 e 164	linea di base diritta	39°08'00.4"N	009°36'18.7"E	39°04'53.7"N	009°32'25.6"E
164 e 165	linea di base diritta	39°04'53.7"N	009°32'25.6"E	39°04'50.9"N	009°32'12.4"E
165 e 166	linea di base diritta	39°04'50.9"N	009°32'12.4"E	39°00'09.0"N	009°01'55.0"E
166 e 167	linea di base diritta	39°00'09.0"N	009°01'55.0"E	38°59'48.0"N	009°01'25.0"E
167 e 168	linea di base normale	38°59'48.0"N	009°01'25.0"E	38°52'33.6"N	008°51'20.3"E
168 e 169	linea di base diritta	38°52'33.6"N	008°51'20.3"E	38°52'30.4"N	008°51'08.4"E
169 e 170	linea di base diritta	38°52'30.4"N	008°51'08.4"E	38°51'50.6"N	008°38'43.6"E
170 e 171	linea di base diritta	38°51'50.6"N	008°38'43.6"E	38°51'33.7"N	008°24'30.0"E
171 e 172	linea di base diritta	38°51'33.7"N	008°24'30.0"E	39°08'51.2"N	008°12'26.2"E
172 e 173	linea di base diritta	39°08'51.2"N	008°12'26.2"E	39°22'28.5"N	008°22'23.1"E
173 e 174	linea di base diritta	39°22'28.5"N	008°22'23.1"E	39°27'18.6"N	008°22'32.5"E
174 e 175	linea di base diritta	39°27'18.6"N	008°22'32.5"E	39°45'29.8"N	008°26'36.9"E
175 e 176	linea di base diritta	39°45'29.8"N	008°26'36.9"E	39°52'54.2"N	008°16'30.0"E
176 e 177	linea di base diritta	39°52'54.2"N	008°16'30.0"E	39°58'18.9"N	008°16'58.6"E
177 e 178	linea di base diritta	39°58'18.9"N	008°16'58.6"E	40°20'14.6"N	008°22'52.7"E
178 e 179	linea di base diritta	40°20'14.6"N	008°22'52.7"E	40°34'07.9"N	008°09'00.9"E
179 e 180	linea di base diritta	40°34'07.9"N	008°09'00.9"E	40°36'10.3"N	008°08'15.9"E
180 e 181	linea di base diritta	40°36'10.3"N	008°08'15.9"E	40°43'57.9"N	008°07'51.4"E
181 e 182	linea di base diritta	40°43'57.9"N	008°07'51.4"E	40°56'23.0"N	008°10'24.0"E
182 e 183	linea di base diritta	40°56'23.0"N	008°10'24.0"E	41°02'26.5"N	008°13'13.9"E
183 e 184	linea di base diritta	41°02'26.5"N	008°13'13.9"E	41°06'14.5"N	008°16'29.1"E
184 e 185	linea di base normale	41°06'14.5"N	008°16'29.1"E	41°05'18.0"N	008°21'02.0"E
185 e 186	linea di base diritta	41°05'18.0"N	008°21'02.0"E	41°00'56.5"N	008°51'50.9"E



XIX LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

PUNTI (NUMERI)	TIPO LINEA	SARDEGNA			
		COORDINATE 1° VERTICE		COORDINATE 2° VERTICE	
		DMS.d Lat	DMS.d Lon	DMS.d Lat	DMS.d Lon
186 e 187	linea di base diritta	41°00'56.5"N	008°51'50.9"E	41°00'55.1"N	008°52'14.7"E
187 e 188	linea di base normale	41°00'55.1"N	008°52'14.7"E	41°08'16.9"N	009°02'49.3"E
188 e 189	linea di base diritta	41°08'16.9"N	009°02'49.3"E	41°14'32.2"N	009°08'08.6"E
189 e 190	linea di base diritta	41°14'32.2"N	009°08'08.6"E	41°14'52.1"N	009°08'31.4"E
190 e 191	linea di base diritta	41°14'52.1"N	009°08'31.4"E	41°14'52.2"N	009°08'36.5"E
191 e 192	linea di base diritta	41°14'52.2"N	009°08'36.5"E	41°15'12.5"N	009°11'08.2"E
192 e 193	linea di base diritta	41°15'12.5"N	009°11'08.2"E	41°15'33.2"N	009°13'27.6"E
193 e 194	linea di base diritta	41°15'33.2"N	009°13'27.6"E	41°18'37.1"N	009°20'09.0"E
194 e 195	linea di base diritta	41°18'37.1"N	009°20'09.0"E	41°18'46.8"N	009°22'10.0"E
195 e 196	linea di base diritta	41°18'46.8"N	009°22'10.0"E	41°18'45.2"N	009°22'33.4"E
196 e 197	linea di base normale	41°18'45.2"N	009°22'33.4"E	41°18'43.3"N	009°22'40.7"E
197 e 198	linea di base diritta	41°18'43.3"N	009°22'40.7"E	41°18'08.7"N	009°24'03.2"E
198 e 199	linea di base diritta	41°18'08.7"N	009°24'03.2"E	41°14'20.4"N	009°28'52.2"E
199 e 200	linea di base diritta	41°14'20.4"N	009°28'52.2"E	41°13'07.2"N	009°31'09.9"E
200 e 201	linea di base diritta	41°13'07.2"N	009°31'09.9"E	41°09'48.5"N	009°31'41.0"E
201 e 202	linea di base diritta	41°09'48.5"N	009°31'41.0"E	41°07'56.2"N	009°34'03.2"E
202 e 203	linea di base diritta	41°07'56.2"N	009°34'03.2"E	41°07'40.2"N	009°34'23.2"E
203 e 204	linea di base diritta	41°07'40.2"N	009°34'23.2"E	41°05'12.0"N	009°37'09.8"E
204 e 205	linea di base diritta	41°05'12.0"N	009°37'09.8"E	40°59'46.3"N	009°39'52.9"E
205 e 206	linea di base diritta	40°59'46.3"N	009°39'52.9"E	40°55'39.6"N	009°44'14.0"E
206 e 207	linea di base diritta	40°55'39.6"N	009°44'14.0"E	40°52'29.1"N	009°46'44.6"E
207 e 208	linea di base normale	40°52'29.1"N	009°46'44.6"E	40°52'23.6"N	009°46'41.2"E
208 e 209	linea di base diritta	40°52'23.6"N	009°46'41.2"E	40°51'42.4"N	009°45'41.8"E
209 e 152	linea di base diritta	40°51'42.4"N	009°45'41.8"E	40°50'39.3"N	009°43'42.9"E



€ 14,60