

dossier

XIX Legislatura

23 ottobre 2025

Valorizzazione della risorsa mare

Edizione provvisoria

A.S. n. 1624



Senato
della Repubblica



Camera
dei deputati



SERVIZIO STUDI

TEL. 06 6706-2451 - studi1@senato.it - ~~X~~ [@SR_Studi](https://twitter.com/SR_Studi)

Dossier n. 553



SERVIZIO STUDI

Dipartimento ambiente

Tel. 066760-9253 st_ambiente@camera.it - ~~X~~ [@CD_ambiente](https://twitter.com/CD_ambiente)

Progetti di legge n. 512

La documentazione dei Servizi e degli Uffici del Senato della Repubblica e della Camera dei deputati è destinata alle esigenze di documentazione interna per l'attività degli organi parlamentari e dei parlamentari. Si declina ogni responsabilità per la loro eventuale utilizzazione o riproduzione per fini non consentiti dalla legge. I contenuti originali possono essere riprodotti, nel rispetto della legge, a condizione che sia citata la fonte.

INDICE

SCHEDE DI LETTURA	5
Articolo 1 (<i>Comitato interministeriale per le politiche del mare</i>)	7
Articoli 2-5 (<i>Zona contigua</i>)	11
Articolo 6 (<i>Linee di base</i>).....	17
Articolo 7 (<i>Ambito di applicazione e finalità</i>).....	18
Articolo 8 (<i>Definizioni</i>)	20
Articolo 9 (<i>Immersione subacquea</i>)	21
Articolo 10 (<i>Esercizio dell'attività di istruttore subacqueo e di guida subacquea</i>).....	22
Articolo 11 (<i>Esercizio dell'attività di centro di immersione e di addestramento subacqueo</i>).....	24
Articolo 12 (<i>Organizzazioni senza scopo di lucro</i>).....	26
Articolo 13 (<i>Zone di interesse turistico subacqueo</i>)	27
Articolo 14 (<i>Sanzioni</i>)	29
Articolo 15, comma 1, lettera a) (<i>Modifiche alla disciplina delle unità da diporto utilizzate ai fini commerciali</i>)	31
Articolo 15, comma 1, lettere b), d), e), f) (<i>Semplificazione di procedure amministrative relative alle unità da diporto</i>)	35
Articolo 15, comma 1, lett. c) (<i>Prevenzione dei danni ambientali</i>)	41
Articolo 15, comma 1, lettere g)-o) ed r) (<i>Circolazione, locazione e noleggio delle unità da diporto</i>)	42
Articolo 15, comma 1, lettere p), q) (<i>Modifiche ai requisiti per l'insegnamento e la formazione per le patenti nautiche</i>)	50
Articolo 15, comma 1, lettere s)-u) (<i>Regime sanzionatorio e procedimenti amministrativi</i>).....	54
Articolo 16 (<i>Archivio telematico centrale delle unità da diporto</i>).....	56
Articolo 17 (<i>Passaggi di proprietà di beni mobili registrati</i>)	58
Articolo 18, lett. a) – c) (<i>Modifiche al Codice della navigazione</i>).....	59
Articolo 18, lett. d) – g) (<i>Modifiche al codice della navigazione</i>)	63
Articolo 18, lett. h) - i) (<i>Modifiche al codice della navigazione</i>).....	69

Articolo 18 – lett. l) – q) (<i>Modifiche al codice della navigazione</i>)	72
Articolo 19 (<i>Modifiche al regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione marittima, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328</i>)	75
Articolo 20 (<i>Sorveglianza sugli apparati radioelettrici di bordo</i>)	76
Articolo 21 (<i>Sostegno alla cantieristica regionale</i>)	79
Articolo 22, comma 1 (<i>Punteggio aggiuntivo per il servizio prestato da personale docente nelle isole minori</i>).....	82
Articolo 22, comma 2 (<i>Possibilità di valutazione dell'attività prestata da personale sanitario e sociosanitario nelle isole minori</i>).....	85
Articolo 23 (<i>Servizi di rifornimento idrico</i>)	86
Articolo 24 (<i>Autorizzazione paesaggistica in ambito portuale</i>)	87
Articolo 25 (<i>Riutilizzo di piattaforme per la coltivazione di idrocarburi in mare e delle infrastrutture connesse</i>)	89
Articolo 26 (<i>Attività di ricerca e supporto tecnico scientifico degli enti pubblici di ricerca</i>)	90
Articolo 27 (<i>Sgravi contributivi nel settore della pesca marittima al fine di favorire il reimbarco in caso di arresto definitivo dell'imbarcazione</i>)	92
Articolo 28 (<i>Trattamento di integrazione salariale speciale a beneficio dei lavoratori del settore della pesca</i>).....	94
Articolo 29 (<i>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</i>)	97
Articolo 30 (<i>Rappresentanza delle associazioni della pesca nelle commissioni di riserva delle aree marine protette</i>).....	99
Articolo 31 (<i>Clausola di invarianza finanziaria</i>).....	102

SCHEDE DI LETTURA

Articolo 1 ***(Comitato interministeriale per le politiche del mare)***

L'**articolo 1** integra la composizione e le funzioni del Comitato interministeriale per le politiche del mare (CIPOM), a cui è affidata l'elaborazione del Piano del mare (PDM), al fine di:

- precisare che gli indirizzi strategici del PDM devono riguardare anche la valorizzazione della navigazione commerciale e del diporto nautico (lett. a));
- disciplinare la procedura per addivenire, nell'ambito del CIPOM, al concerto dei Ministri componenti in relazione agli atti amministrativi di attuazione del PDM, nonché di stabilire che gli schemi di regolamento predisposti in attuazione del PDM sono trasmessi al CIPOM che, entro 30 giorni dal ricevimento dello schema, può esprimere un parere non vincolante sulla coerenza con gli indirizzi strategici del PDM (lett. b));
- integrare la composizione del CIPOM, prevedendo che ad esso partecipi anche il Ministro dell'università e della ricerca (lett. c)).

L'articolo in esame opera una serie di modifiche alla disciplina del Comitato interministeriale per le politiche del mare (CIPOM) recata dall'art. 12 del D.L. 173/2022.

Tale articolo (v. box seguente) ha istituito, presso la Presidenza del Consiglio dei ministri, il 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. Lo stesso articolo ha stabilito (al comma 3) che il CIPOM provvede all'elaborazione e all'approvazione del Piano del mare (PDM), con cadenza triennale, contenente gli indirizzi strategici in diverse materie, tra le quali (ai sensi della lettera c del medesimo comma) quella della “valorizzazione delle vie del mare e sviluppo del sistema portuale”.

La **lettera a)** integra il disposto della lettera c) del comma 3 dell'art. 12 del D.L. 173/2022 (poc'anzi illustrato) al fine di precisare che il **PDM** deve contenere gli **indirizzi strategici anche in materia di valorizzazione della navigazione commerciale e del diporto nautico** (tale materia, come evidenziato dalla relazione illustrativa, rappresenta una specificazione delle materie della valorizzazione delle vie del mare e dello sviluppo del sistema portuale già previste dal testo previgente).

La **lettera b)** inserisce due nuovi commi (3-bis e 3-ter) dopo il comma 3 dell'art. 12 del D.L. 173/2022.

Il primo periodo del comma 3-bis – al fine di garantire il coordinamento degli indirizzi strategici delle politiche del mare – dispone che **il CIPOM promuove il concerto dei Ministri componenti in relazione agli atti amministrativi di**

attuazione del PDM per i quali la legislazione vigente prevede il concerto di due o più Ministri.

Il secondo periodo dispone che, per i fini indicati dal periodo precedente, il concerto può essere espresso dai Ministri **nell’ambito di una riunione del CIPOM, appositamente convocata su richiesta del Ministro procedente entro 15 giorni** dal ricevimento della richiesta, in cui sia posto all’ordine del giorno lo schema di atto amministrativo da sottoporre a concerto.

La relazione illustrativa sottolinea che “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 procedente 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”.

Il comma 3-ter dispone che gli **schemi di regolamento predisposti in attuazione del PDM** sono **trasmessi al CIPOM**, ai fini del monitoraggio (previsto e disciplinato dal comma 9 dell’art. 12) dell’attuazione del PDM.

Lo stesso comma dispone che il CIPOM, **entro 30 giorni** dal ricevimento dello schema, 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.

Si fa notare che tale disposizione appare analoga a quella prevista dal punto 5.3 della direttiva 26 febbraio 2024 (v. *box* seguente) e finalizzata alla sottoposizione al CIPOM degli schemi dei disegni di legge di iniziativa governativa relativi a materie interessate dalle linee direttrici del PDM.

La **lettera c)** integra la **composizione del CIPOM** (disciplinata dal comma 4 dell’art. 12 del D.L. 173/2022) prevedendo che ad esso partecipi **anche il Ministro dell’università e della ricerca**.

La relazione illustrativa giustifica tale integrazione in considerazione del fatto che “il Sistema dell’istruzione superiore e della ricerca assume particolare rilevanza anche in relazione alle azioni di sostegno all’economia blu” e che la presenza del Ministro dell’università e della ricerca nel CIPOM assume rilevanza “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”.

• *La disciplina del CIPOM*

Le principali funzioni del CIPOM

L'art. 12 del D.L. 173/2022 ha affidato al Presidente del Consiglio dei ministri il coordinamento, l'indirizzo e la promozione dell'azione del Governo con riferimento alle politiche del mare e ha istituito, presso la Presidenza del Consiglio dei ministri, il 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.

Lo stesso articolo ha stabilito (al comma 3) che il CIPOM provvede all'elaborazione e all'approvazione del **Piano del mare (PDM)**, con cadenza triennale, contenente gli **indirizzi strategici** in materia di:

- a) tutela e valorizzazione della risorsa mare;
- b) valorizzazione economica del mare;
- c) valorizzazione delle vie del mare e sviluppo del sistema portuale, nonché (per quanto previsto dalla lettera a) dell'articolo in esame) in materia di valorizzazione della navigazione commerciale e del diporto nautico;
- d) promozione e coordinamento delle politiche relative alle isole;
- e) promozione del sistema-mare nazionale a livello internazionale;
- f) valorizzazione del demanio marittimo.

Il comma 8 dispone che il PDM, approvato dal CIPOM con cadenza triennale, è **pubblicato nella Gazzetta Ufficiale** e costituisce riferimento per gli strumenti di pianificazione di settore.

Il Piano del mare per il triennio 2023-2025 è stato approvato con la [delibera CIPOM 31 luglio 2023](#).

Il comma 9 dispone invece che il CIPOM monitora l'attuazione del Piano, lo **aggiorna annualmente** in funzione degli obiettivi conseguiti e delle priorità indicate anche in sede europea e adotta le iniziative idonee a superare eventuali ostacoli e ritardi.

Il comma 10 prevede che il Presidente del Consiglio dei ministri o un Ministro da lui delegato trasmette alle Camere, entro il 31 maggio di ogni anno, una **relazione annuale sullo stato di attuazione del PDM**.

L'art. 20 del D.L. 198/2022 ha prorogato dal 31 maggio 2023 al 31 luglio 2023 il citato termine di invio alle Camere della relazione annuale. Tale relazione è stata trasmessa per la prima volta alle Camere il 31 luglio 2023 e successivamente aggiornata ([Doc. CCXXVII](#)).

Al fine di permettere al CIPOM di esercitare in maniera efficace, economica ed efficiente le proprie competenze istituzionali, con la [direttiva del Presidente del Consiglio dei ministri 26 febbraio 2024](#) sono state emanate ulteriori misure di coordinamento delle politiche del mare,

La composizione e il regolamento interno del CIPOM

Il comma 4 dell'art. 12 del D.L. 173/2022 dispone che il CIPOM:

- è **presieduto** dal Presidente del Consiglio dei ministri o dal Ministro delegato per le politiche del mare, ove nominato;

- ed è **composto** dalle Autorità delegate per le politiche europee, le politiche di coesione e il coordinamento del PNRR, ove nominate, e dai Ministri 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 e del turismo e per gli affari regionali e le autonomie, nonché (per quanto previsto dalla lettera c) dell'articolo in esame) dal Ministro dell'università e della ricerca.

Lo stesso comma dispone che alle riunioni del Comitato partecipano gli altri Ministri aventi competenza nelle materie oggetto delle tematiche poste all'ordine del giorno.

Il comma 5 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). Può essere invitato a partecipare alle riunioni del Comitato, con funzione consultiva, ogni altro soggetto ritenuto utile alla completa rappresentazione degli interessi coinvolti e delle questioni trattate.

Il medesimo comma dispone che ai componenti e ai partecipanti alle riunioni del CIPOM **non spettano compensi, gettoni di presenza, rimborsi** di spese o altri emolumenti comunque denominati.

Il comma 6 ha stabilito che con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, o del Ministro delegato per le politiche del mare, ove nominato, è adottato il **regolamento interno del Comitato**, che ne disciplina il funzionamento. In attuazione di tale disposizione è stato emanato il [D.M. 8 marzo 2023](#).

Articoli 2-5 (Zona contigua)

Gli **articoli da 2 a 5** riguardano la “zona contigua”, ovvero un’area del mare 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. L’**articolo 2** autorizza all’**istituzione** della zona contigua al di fuori della fascia del mare territoriale italiano, in applicazione della Convenzione di Montego Bay sul diritto del mare. L’**articolo 3** stabilisce l’**estensione** della zona contigua prevedendo 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. L’**articolo 4** disciplina l’**esercizio dei diritti dello Stato italiano** nella zona contigua, sulla base delle norme internazionali vigenti. L’**articolo 5** concerne i **diritti degli altri Stati** all'interno della zona contigua, in modo da non compromettere l’esercizio delle libertà di navigazione, di sorvolo, di posa in opera di condotte e di cavi sottomarini.

L’**articolo 2** dispone l’autorizzazione all’**istituzione della zona contigua** in conformità a quanto previsto dalla Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare ([United Nations Convention on the Law of the Sea – UNCLOS](#)), fatta a Montego Bay il 10 dicembre 1982, ratificata e resa esecutiva ai sensi della [legge 2 dicembre 1994, n. 689](#) (**comma 1**).

La **relazione illustrativa** l’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, avviene in attuazione:

- degli articoli 33 e 303 della citata Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare
- 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 quadro giuridico internazionale sulla zona contigua

La Convenzione di Montego Bay sul diritto del mare – che costituisce un codice esaustivo volto a regolare i comportamenti degli Stati sui mari e sugli oceani, nonché lo sfruttamento delle risorse e la salvaguardia dell’ambiente naturale in tali ambiti - prevede, all’**articolo 33**, che in una zona contigua al suo mare territoriale, denominata appunto “zona contigua”, lo Stato costiero può **esercitare il controllo** necessario al fine di:

- a) prevenire le violazioni delle proprie leggi e regolamenti doganali, fiscali, sanitari e di immigrazione entro il suo territorio o mare territoriale;

b) punire le violazioni delle leggi e regolamenti di cui sopra, commesse nel proprio territorio o mare territoriale.

Il comma 2 dello stesso articolo 33 dispone che a zona contigua non può estendersi **oltre 24 miglia marine dalla linea di base** da cui si misura la larghezza del mare territoriale. Sulla linea di base si rinvia all'articolo 6 del disegno di legge in esame.

L'**articolo 303** della Convenzione riguarda gli **oggetti archeologici e storici scoperti in mare** e dispone l'obbligo per gli Stati di tutelare gli oggetti di carattere archeologico e storico scoperti in mare e di cooperare a questo fine. In particolare, al fine di controllare il commercio di questi oggetti, lo Stato costiero può, in applicazione dell'articolo 33 di cui sopra, presumere che la loro rimozione dal fondo del mare, nella zona prevista da quell'articolo, senza la sua autorizzazione, si risolva in una violazione, nell'ambito del suo territorio o del suo mare territoriale, delle leggi e regolamenti indicati in tale articolo.

Anche l'**articolo 8 della Convenzione UNESCO sulla tutela del patrimonio culturale subacqueo**, citato dalla relazione illustrativa, concerne il patrimonio culturale subacqueo nella zona contigua e prevede la possibilità per gli Stati contraenti di regolamentare e autorizzare gli interventi sul patrimonio culturale subacqueo nella loro zona contigua. Ciò facendo, essi impongono l'applicazione delle Regole relative agli interventi sui beni culturali subacquei allegate alla Convenzione.

L'AIR rileva che 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 sottoporle 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. Ad esempio, la Francia 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*").

La relazione illustrativa rileva inoltre che 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 [Piano del mare 2023-2025](#) precisa che, 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 sebbene menzionata dal d.lgs. 25 luglio 1998 n. 28611, dal d.lgs. 22 gennaio 2004, n. 4212 e dal D.M. 15 agosto 2017, senza tuttavia che ne siano stati fissati i limiti spaziali e senza che siano state introdotte norme che definiscano le attività vietate e le misure sanzionatorie, preventive e repressive, adottabili dagli organi competenti in detta “zona” di mare.

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**.

Secondo la relazione illustrativa è 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.

Tali 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 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. 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.

Si tratta, sempre secondo la relazione governativa, di un’**impostazione analoga a quella adottata per l’autorizzazione**, sempre in attuazione della citata Convenzione internazionale, per l’istituzione della **zona economica esclusiva (ZEE)**, disposta con la legge 14 giugno 2021, n. 91.

• *L’istituzione della zona economica esclusiva per l’Italia*

La legge 91/2021 (recante Istituzione di una zona economica esclusiva oltre il limite esterno del mare territoriale) autorizza l'istituzione della ZEE, ma questa verrà effettivamente istituita con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale.

Il [Consiglio dei ministri del 22 luglio 2025](#) ha approvato in esame preliminare, un regolamento, da adottarsi con decreto del Presidente della Repubblica, che prevede la parziale istituzione di una zona economica esclusiva (ZEE) comprendente parte delle acque circostanti il mare territoriale nazionale, ai sensi dell'articolo 1, comma 2, della legge 14 giugno 2021, n. 91.

In conformità a quanto previsto dalla Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare (UNCLOS), fatta a Montego Bay il 10 dicembre 1982, il testo dà attuazione all'articolo 1 della legge 14 giugno 2021, n. 91, provvedendo alla parziale istituzione e delimitazione della zona economica esclusiva (ZEE) nelle acque dei tre quadranti del Mare Tirreno, del Mare Ionio e di parte del Mare Adriatico, riservando ad ulteriori provvedimenti la delimitazione della zona economica esclusiva nelle aree circostanti le restanti porzioni del mare territoriale.

Sul [sito del MAECI](#) si precisa che, sulla base delle valutazioni emerse in seno al Comitato interministeriale per le politiche del mare, sono state identificate le Zone Economiche Esclusive italiane nel Mare Adriatico, nel Mar Ionio e nel Mar Tirreno. È stato quindi istituito un Tavolo tecnico per la mappatura degli interessi nazionali in vista di futuri negoziati sulla delimitazione delle ZEE, che tenga conto anche delle preoccupazioni del mondo della pesca.

L'Italia è l'ultimo dei grandi Paesi rivieraschi del Mediterraneo a proclamare la propria Zona Economica Esclusiva. Con questo provvedimento intendiamo tutelare i nostri interessi a partire da quello del mondo della pesca, nello sfruttamento economico delle aree marittime oltre il mare territoriale. Il Governo italiano intende procedere in modo concordato e non unilaterale, rispettando i Paesi vicini, ha concluso il titolare della Farnesina, per fare sempre più del Mediterraneo un mare di pace, cooperazione e commercio. Le ZEE interesseranno le regioni Marche, Puglia, Calabria, Sicilia, Sardegna, Lazio, Campania.

Sulle ZEE si vedano, per approfondimenti:

- il [dossier](#) sulla [proposta di legge A.C. 2313](#);
- il [dossier](#) sull'Accordo con la Grecia sulla delimitazione delle rispettive zone marittime, fatto ad Atene il 9 giugno 2020;
- il tema dell'attività parlamentare sulla [Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra Italia e Croazia sulla delimitazione delle zone economiche esclusive](#);
- l'articolo [Il problema della zee e l'adeguamento dello strumento aeronavale italiano](#) (IARI, dicembre 2023).

La relazione illustrativa, inoltre, fa presente che la zona contigua **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.

L'articolo 3 stabilisce l'estensione della zona contigua, disponendo al **comma 1** 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 disciplina l'**esercizio dei diritti da parte dell'Italia nella zona contigua**, secondo quanto previsto dall'articolo 33 della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare.

Il **comma 1** attribuisce all'Italia 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.

La relazione illustrativa 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.

Si rinvia, in proposito, al box precedente sul quadro giuridico internazionale sulla zona contigua.

L'articolo 5 riguarda i diritti degli altri Stati all'interno della zona contigua prevede 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.

Articolo 6 **(Linee di base)**

L'**articolo 6** individua i **criteri per la determinazione delle linee delle coste italiane, in base alle quali misurare l'estensione del mare territoriale**. Tali linee sono tracciate secondo quanto indicato nell'**elenco delle coordinate geografiche, contenuto nell'allegato** al disegno di legge.

L'articolo in esame stabilisce, al **comma 1**, le **modalità di definizione delle linee di base diritte**, che collegano i punti rilevanti dove la linea di costa è profondamente incavata e frastagliata e **le linee di base** di chiusura delle baie naturali e storiche. Sulla base di tali linee si misura **l'estensione del mare territoriale**. Tali linee sono tracciate secondo quanto indicato dall'elenco delle coordinate geografiche dei punti di cui all'allegato al disegno di 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.

Il **comma 2** dispone l'abrogazione del d.P.R. 26 aprile 1977, n. 816 che conteneva le norme regolamentari per l'applicazione della Convenzione sul mare territoriale e la zona contigua, adottata a Ginevra il 29 aprile 1958.

Il **comma 3** prevede l'affissione in tutti i porti ed approdi italiani, a cura delle autorità marittime, delle **carte nautiche indicanti le linee di base del mare territoriale e la lista delle coordinate geografiche** dei punti per i quali queste linee passano. Analoga previsione è già contenuta nel d.P.R. 816 del 1977, di cui il comma precedente dispone l'abrogazione.

Si rileva che la disposizione in esame sostituisce una disciplina di carattere regolamentare con una disciplina di fonte primaria. Si valuti l'opportunità di tale scelta.

Articolo 7 ***(Ambito di applicazione e finalità)***

L'**articolo 7** disciplina l'ambito di applicazione e le finalità delle disposizioni in materia di turismo subacqueo a scopo ricreativo.

Il **comma 1** dell'articolo 7 prevede che il **Capo III** del provvedimento in esame 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.

Per attività subacquea a scopo ricreativo si intende:

- l'attività di immersione, anche a scopo didattico ed addestrativo, con o senza supporto di unità navali, effettuate da soggetti che erogano a titolo oneroso e/o gratuito servizi a terzi o associati finalizzate al rilascio di brevetto, all'accompagnamento di subacquei sportivi già in possesso di brevetto ovvero al supporto tecnico/logistico di superficie per immersioni non guidate;
- l'attività di immersione guidata, con accompagnatore, di subacquei sportivi già in possesso di brevetto, finalizzate all'esplorazione di fondali marini (escursionismo subacqueo) ovvero all'esercizio di attività quali *fishwatching*, fotografia e similari;
- l'attività di immersione subacquea in apnea finalizzate all'esplorazione di fondali marini;
- immersioni aventi finalità scientifica.

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 delle disposizioni in esame, che 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.

Articolo 8 **(Definizioni)**

L'**articolo 8** contiene le definizioni 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.

L'**articolo 8** fornisce le definizioni riguardanti le attività subacquee a scopo ricreativo.

Al comma 1, la **lettera a)** si definisce “**attività subacquea a scopo ricreativo**”, quella 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 dei fondali marini, lacustri e fluviali.

Per “**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 (**lettera b)**).

L'“**istruttore subacqueo**” è colui che, in possesso del corrispondente brevetto rilasciato dall'organizzazione didattica subacquea, insegna attività subacquee a scopo ricreativo, a persone singole o a gruppi di persone le tecniche dell'immersione subacquea (**lettera c)**), mentre la “**guida subacquea**”, in possesso del corrispondente brevetto, accompagna in immersioni subacquee a scopo ricreativo singoli o gruppi di persone in possesso di brevetto (**lettera d)**).

Il “**centro di immersione e di addestramento subacqueo**” è 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 (**lettera f)**).

Inoltre, l'“**organizzazione didattica per le attività subacquee nel settore turistico e ricreativo**” è la federazione, confederazione, agenzia didattica, nazionale o estera, che ha come oggetto sociale principale l'attività di formazione per l'addestramento alle immersioni subacquee, dal livello iniziale a quello di istruttore subacqueo.

Infine, per “**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.

Articolo 9 **(Immersione subacquea)**

L'**articolo 9** disciplina lo svolgimento delle **attività di immersione subacquea**, che deve avvenire nel rispetto delle normative vigenti in materia di protezione ambientale e culturale, effettuata con apparecchi di respirazione ausiliaria conformi alla vigente normativa di settore e alle disposizioni che prevedono le norme di sicurezza. Il **comma 3** prevede che i soggetti che svolgono attività legate all'immersione subacquea sono tenuti, durante le attività subacquee, a garantire la sicurezza degli utenti.

L'**articolo 9** disciplina lo svolgimento delle attività di immersione subacquea, che deve avvenire 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. Il Ministero della cultura detta le 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. È vietato l'utilizzo di attrezzature e tecniche di immersione che possano arrecare danno agli *habitat* naturali e alle specie protette (**comma 1**).

Il **comma 2** stabilisce che le immersioni subacquee effettuate con apparecchi di respirazione ausiliaria da privati o dai soggetti abilitati 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 (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** conferma 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.

Articolo 10

(Esercizio dell'attività di istruttore subacqueo e di guida subacquea)

L'**articolo 10** disciplina le modalità e i requisiti per l'esercizio dell'attività di istruttore e guida subacquea, che può essere esercitata in tutto il territorio nazionale, al netto del possesso di determinati requisiti (maggiore età, brevetto, copertura assicurativa).

L'**articolo 10, 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 (**lettera a**);
- cittadinanza italiana o di altro stato dell'Unione europea, oppure un valido titolo di soggiorno per cittadini di Stati non appartenenti all'Unione europea (**lettera b**);
- godimento dei diritti civili e politici (**lettera c**);
- possesso del brevetto di istruttore subacqueo o di guida subacquea rilasciato da un'organizzazione didattica subacquea (**lettera d**);
- 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 (**lettera e**);
- 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 (**lettera f**);
- certificato medico, in corso di validità, rilasciato ai sensi del decreto del Ministro della salute del 24 aprile 2013 e successive modifiche ed integrazioni. Gli oneri per il rilascio del certificato medico sono posti a carico del richiedente (**lettera g**).

Il **comma 3** permette ai 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, di 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.

Il **comma 4** prevede gli obblighi cui sono tenuti gli istruttori 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 per la certificazione delle attività di manutenzione delle attrezzature e degli equipaggiamenti, è prevista 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 anche l'attività di guida subacquea.

Articolo 11
(Esercizio dell'attività di centro di immersione e di addestramento subacqueo)

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

L'**articolo 11, comma 1**, stabilisce i requisiti che devono possedere i centri di immersione e di addestramento subacqueo per l'esercizio dell'attività. Tra questi risultano:

- iscrizione alla CC.AA, anche mediante comunicazione unica d'impresa (**lettera a**);
- apertura della partita IVA (**lettera b**) e sede per lo svolgimento delle attività teoriche (**lettera c**);
- disponibilità di attrezzature specifiche per le immersioni subacquee, conformi alle normative dell'Unione europea, ove previsto, e in perfetto stato di funzionamento (**lettera d**);
- 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 (**lettera e**);
- polizza assicurativa per responsabilità civile per la copertura dei rischi derivanti a terzi a seguito dello svolgimento dell'attività (**lettera f**) e copertura assicurativa per i rischi derivanti a dipendenti nello svolgimento dell'attività di istruttore o guida subacquea, a seguito di incidenti connessi alle attività svolte (**lettera g**).

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** stabilisce che il responsabile del centro di immersione e di addestramento subacqueo, 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). Le informazioni contenute nei registri vengono conservati per un periodo di almeno sei mesi (**comma 5**). Al termine dell'immersione, occorre annotare tutte le caratteristiche dello svolgimento della medesima (l'orario di fine, la profondità massima raggiunta e il tipo di autorespiratore impiegato e la miscela respiratoria utilizzata).

In merito allo svolgimento dell'immersione, il **comma 6** stabilisce che il numero massimo di partecipanti simultanei è di sei subacquei per ogni istruttore o guida subacquea; i partecipanti alle immersioni svolte alla presenza di un istruttore devono attenersi alle procedure di sicurezza pianificate dalla guida subacquea.

In base al **comma 8**, il subacqueo per poter svolgere un'immersione 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 informazioni riguardanti le generalità del subacqueo, la tipologia di brevetto posseduto, la data e luogo dell'immersione, l'orario di inizio e fine dell'immersione, il tipo di autorespiratore impiegato, la miscela respiratoria utilizzata, la profondità massima programmata e quella effettivamente raggiunta.

Il **comma 9** stabilisce che ai natanti e alle unità di appoggio alle immersioni subacquee, nonché al personale di bordo, si applicano le disposizioni di cui al [decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171](#) 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.

I **commi 10 e 11** prevedono 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 devono esporre i recapiti da contattare in caso di emergenza in modo visibile a tutti.

Articolo 12 ***(Organizzazioni senza scopo di lucro)***

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

In particolare 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.

Tra questi: l'atto costitutivo registrato e lo statuto, il codice fiscale, la disponibilità di una sede per lo svolgimento delle attività teoriche, la disponibilità di attrezzature specifiche per le immersioni in perfetto stato di funzionamento, la disponibilità di attrezzature di primo soccorso e di personale addestrato al primo soccorso, la polizza assicurativa per responsabilità civile per i rischi derivanti dalle attività svolte, la copertura assicurativa per i rischi derivanti a dipendenti o collaboratori che svolgano 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 alla cui scheda di lettura si rinvia.

Articolo 13 ***(Zone di interesse turistico subacqueo)***

L'**articolo 13** 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 e in coerenza con la pianificazione paesaggistica e territoriale regionale, attraverso un 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. Tra questi:

- 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;
- 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;
- rilevanza archeologica connotata dalla presenza di siti sommersi di particolare interesse storico e culturale, che contribuiscono alla conoscenza del patrimonio subacqueo;
- 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** stabilisce 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, 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.

Articolo 14 **(Sanzioni)**

L' **articolo 14** disciplina le sanzioni nei casi in cui vengano violate le disposizioni in materia di turismo subacqueo.

In particolare 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** stabilisce 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 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.

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.

Articolo 15, comma 1, lettera a)
(Modifiche alla disciplina delle unità da diporto utilizzate ai fini commerciali)

L'**articolo 15, lettera a) novella** la disciplina recata dal Codice della nautica da diporto in relazione alle **unità da diporto utilizzate ai fini commerciali**. In particolare, si stabilisce l'**obbligo per le imprese di locazione e noleggio di registrare** tali unità nell'Archivio telematico centrale; si introducono norme per le **unità non battenti bandiera italiana**, che sono tenute a presentare una dichiarazione sostitutiva di atto di notorietà con dettagli sull'imbarcazione e la sicurezza. Inoltre, si consente l'utilizzo di queste unità anche per **altre attività commerciali**, come corsi di navigazione o assistenza subacquea, ma non per scopi non commerciali.

L'**articolo 15** apre il **CAPO IV** relativo alla **navigazione da diporto**. L'articolo in commento, difatti, reca una serie di modifiche al Codice della nautica da diporto, di cui al d.lgs. n. [171 del 2005](#), volte a favorire lo sviluppo e la digitalizzazione del comparto, oltre che a semplificare le procedure amministrative, garantire la sicurezza e tutelare la concorrenza.

Nel dettaglio, il **comma 1, lettera a) novella** come segue l'articolo 2 del citato Codice, relativo alle **unità da diporto utilizzate ai fini commerciali**:

- **inserisce** il comma 2-ter, volto a specificare che qualora la locazione di imbarcazioni e navi da diporto sia concessa da un **soggetto privato a imprese di locazione e noleggio**, l'**annotazione** dell'uso a fini commerciali nell'Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN), di cui al comma 2, è **effettuata** esclusivamente dall'**impresa di locazione e noleggio**. È quindi consentito l'utilizzo dell'unità a fini commerciali per determinati periodi dell'anno, che devono essere specificati nella citata annotazione;
- **novella** il comma 3, specificando che, qualora le attività commerciali siano svolte in Italia da unità da diporto provenienti da Paesi terzi, queste debbano comunque **rispettare** le vigenti **normative doganali e fiscali nazionali e europee** e debbano presentare allo sportello telematico (STED), in luogo della dichiarazione allo stato prevista, una **dichiarazione sostitutiva di atto di notorietà** (ex art. 47 del [d.P.R. n. 445 del 2000](#), recante il testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di documentazione amministrativa), che indichi:
 - 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,
 - l'indicazione delle dotazioni di sicurezza imbarcate in base alle norme dello stato di bandiera.
- **sostituisce** il comma 4 – il quale, nella versione vigente, dispone che le unità da diporto oggetto di contratti di locazione e di noleggio possono essere utilizzate esclusivamente per le attività a cui sono adibite –, al fine di disporre che le imbarcazioni e navi adibite ad **uno specifico uso commerciale** possono essere **utilizzate**, previa domanda di annotazione, **anche per altri usi commerciali**.

Si segnala che, tra gli usi commerciali delle unità da diporto indicati all'articolo 2, comma 1, del Codice figurano, oltre alla destinazione delle medesime unità a costituire oggetto di contratti di locazione e di noleggio, il loro utilizzo:

- per l'insegnamento professionale della navigazione da diporto;
- da parte dei centri di immersione e addestramento subacqueo, come unità di appoggio per i praticanti immersioni subacquee a scopo sportivo o ricreativo;
- per assistenza all'ormeggio, ovvero per assistenza e traino, delle costruzioni destinate alla navigazione da diporto.

Tali unità, tuttavia, **non possono essere utilizzate per attività non commerciale**.

Ai fini di una maggiore chiarezza ed evidenza grafica delle modifiche apportate dal comma 1, lettera a) dell'articolo in commento, si rimanda al seguente testo a fronte.

Codice della nautica da diporto (D.lgs. n. 171 del 2005)	
Testo previgente	Modificazioni apportate dall'art. 15, comma 1, lett. a) dell'A.S. 1624
Art. 2 (Unità da diporto utilizzata a fini commerciali)	Art. 2 (idem)
Commi da 1 a 2-bis - Omissis	Identico
	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.
3. Qualora le attività di cui al comma 1 siano svolte stabilmente in Italia con unità da diporto battenti bandiera di uno dei Paesi dell'Unione europea o di un Paese terzo, l'esercente presenta allo Sportello telematico del diportista (STED) 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. Copia della dichiarazione, validata dall'Ufficio di conservatoria centrale delle unità da diporto (UCON) per il tramite dello Sportello telematico del diportista (STED), deve essere mantenuta a bordo.	3. Qualora le attività di cui al comma 1 siano svolte stabilmente in Italia con unità da diporto battenti bandiera di uno dei Paesi dell'Unione europea o di un Paese terzo, fermo restando il rispetto delle vigenti normative doganali e fiscali nazionali e europee, l'esercente presenta allo Sportello telematico del diportista (STED) 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. Copia della dichiarazione, validata dall'Ufficio di conservatoria centrale delle unità da diporto (UCON) per il tramite dello Sportello telematico del diportista (STED), deve essere mantenuta a bordo.

Codice della nautica da diporto (D.lgs. n. 171 del 2005)	
Testo previgente	Modificazioni apportate dall'art. 15, comma 1, lett. a) dell'A.S. 1624
4. Le unità da diporto di cui al comma 1, lettera a), possono essere utilizzate esclusivamente per le attività a cui sono adibite.	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

Articolo 15, comma 1, lettere b), d), e), f)
(Semplificazione di procedure amministrative relative alle unità da diporto)

L'**articolo 15, comma 1, lettere b), d), e), f)**, reca una serie di disposizioni finalizzate a semplificare le procedure amministrative disciplinate dal Codice della nautica da diporto e riferite, in particolare:

- alla **pubblicità degli atti** relativi alle unità da diporto (lettera b);
- al **rinnovo della licenza di navigazione** in caso di modifiche del tipo e delle caratteristiche principali dello scafo (lettera d);
- all'**autorizzazione** per la **navigazione temporanea** (lettera e);
- alla **conversione delle patenti nautiche** o di abilitazioni equipollenti **estere** (lettera f);

Nel dettaglio, il **comma 1, lettera b)**, dell'**articolo 15**, apporta modifiche all'articolo 17 del Codice della nautica da diporto, recante disposizioni per la **pubblicità degli atti relativi alle unità da diporto**, quali atti costitutivi, traslativi o estintivi della proprietà o altri diritti reali sulle medesime unità.

In particolare, la disposizione in commento sostituisce il comma 2, prevedendo anzitutto che la ricevuta dell'avvenuta presentazione dei documenti per la pubblicità, rilasciata dallo **Sportello telematico del diportista (STED)**, **sostituisce la licenza di navigazione** fino al suo **aggiornamento** e dunque non, come attualmente previsto, per la durata massima di 60 giorni.

Inoltre, il novellato comma 2 stabilisce che, nei casi in cui sia corredata dalla **dichiarazione di costruzione o importazione** (DCI, di cui al D.P.R. n. 152 del 2018), attestante i dati tecnici dell'unità, conforme al modello stabilito con decreto del MIT, la ricevuta della avvenuta presentazione dei documenti per la pubblicità **sostituisce la licenza di navigazione fino al suo aggiornamento**, ma comunque per un **massimo di 90 giorni**. Nelle more della pubblicità, è possibile rilasciare il ruolo e il ruolino di equipaggio e la licenza dell'apparato ricetrasmittente di bordo.

Si ricorda che lo sportello telematico del diportista (STED) è uno strumento di interfaccia con i diportisti che consente loro di effettuare le nuove immatricolazioni delle unità da diporto nell'Archivio telematico centrale (ATCN). Dal 2018, in virtù del [DPR 14/12/2018, n. 152](#), esso è stato incluso nel sistema telematico centrale della nautica da diporto.

Come è evidenziato nella relazione illustrativa, tale previsione è finalizzata, per esigenze di coordinamento, a riservare alla fattispecie dell'aggiornamento della licenza di navigazione per la pubblicità navale il medesimo trattamento assicurato,

per il tramite della modifica all'articolo 24 del d.lgs. n. 171 del 2005 (v. *infra*), alla fattispecie parallela del rinnovo della licenza di navigazione.

Invero, il **comma 1, lettera d)**, sostituisce il comma 2 dell'articolo 24 del Codice, recante disposizioni relative al **rinnovo della licenza di navigazione** in caso di modifiche del tipo e delle caratteristiche principali dello scafo, al fine di semplificare il regime amministrativo attualmente previsto.

Anzitutto, si dispone che lo **STED rinnovi la licenza di navigazione entro 30 giorni – dimezzando** quindi il tempo previsto dal vigente comma 2 – dalla presentazione dei documenti all'Ufficio di conservatoria centrale delle unità da diporto (UCON). Si prevede, inoltre, che la ricevuta dell'avvenuta presentazione dei documenti necessari per il rinnovo rilasciata dallo STED, corredata dalla dichiarazione di costruzione e importazione, **sostituisce la licenza di navigazione fino al suo rilascio** – e dunque non, come attualmente previsto, per un massimo di 60 giorni. 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 ricetrasmittente di bordo.

Il **comma 1, lettera e)**, apporta le seguenti modifiche all'articolo 31 del Codice, che disciplina la **navigazione temporanea**, vale a dire quella effettuata al fine di verificare l'efficienza degli scafi o dei motori, di presentare unità da diporto al pubblico o ai singoli interessati all'acquisto, ovvero di trasferirle da un luogo all'altro, anche per la partecipazione a fiere, saloni e altri eventi espositivi, anche all'estero:

- **introduce** il comma 4-ter, con cui si specifica che l'**autorizzazione** per la navigazione temporanea, ove corredata dalla DCI, **abilita** l'unità da diporto alla **navigazione in acque internazionali e in acque interne e territoriali di Stati esteri** per il tempo necessario per la verifica dell'efficienza di scafi e motori o per il trasferimento delle unità da un luogo all'altro. Tale autorizzazione è rilasciata, secondo un modello da stabilire con decreto del MIT, previo pagamento di **23,70 euro** per diritti e compensi, da versare all'entrata del bilancio dello Stato. Tale importo è **aggiornato** con cadenza almeno biennale con decreto del MIT, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sulla base dei costi effettivi delle connesse attività amministrative. Le somme così versate sono successivamente riassegnate al MIT con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, per essere destinate al funzionamento dell'**ufficio di conservatoria centrale** delle unità da diporto;

Si ricorda che l'articolo 1, comma 217, della legge di bilancio del 2013 (n. [228/2012](#)) ha istituito, nell'ambito del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici, il **Sistema telematico centrale della nautica da diporto**. Il Sistema include l'**ufficio di conservatoria centrale** delle unità da diporto, l'archivio telematico centrale contenente informazioni di carattere

tecnico, giuridico, amministrativo e di conservatoria riguardanti le navi e le imbarcazioni da diporto, nonché lo sportello telematico del diportista.

- modifica il comma 5, al fine di **estendere la possibilità di comando** dell'unità da diporto che fruisce dell'autorizzazione temporanea **anche** a coloro che hanno un **contratto di collaborazione** con il soggetto intestatario della medesima autorizzazione. Allo stato la disposizione prevede, invece, che l'unità da diporto che fruisce di tale autorizzazione debba essere comandata dal titolare o da una persona che abbia un **contratto di lavoro** con il soggetto intestatario dell'autorizzazione stessa, abilitati, se richiesto, al comando di quella unità.

Il **comma 1, lettera f)**, introduce l'articolo 39-ter, rubricato “**Conversione di patenti nautiche o di abilitazioni equipollenti estere**”, che si compone di 5 commi.

Il comma 1 prevede che i cittadini italiani, al tempo iscritti all'Anagrafe degli italiani residenti all'estero (AIRE), che abbiano conseguito un **titolo di abilitazione alla navigazione da diporto** o un documento equipollente nello Stato estero di precedente residenza, possono richiedere il **rilascio senza esami** della **patente nautica italiana** una volta trasferita la residenza nel territorio della Repubblica.

Il comma 2 dispone che la domanda di rilascio senza esami della patente nautica, corredata del titolo conseguito all'estero e del giudizio di idoneità psichica e fisica di cui all'articolo 36 del [decreto](#) del MIT n. 146 del 2008, sia presentata all'**autorità marittima territorialmente competente** in base alla località di residenza del richiedente.

Il comma 3 stabilisce che l'autorità marittima è tenuta ad accertare il possesso dei **requisiti morali** da parte dell'interessato, richiedendo il **certificato selettivo del casellario giudiziale** di cui all'articolo 28, comma 2, del d.P.R. n. [313 del 2002](#).

Ai sensi del comma 4, la patente nautica italiana deve riportare gli stessi limiti di abilitazione alla navigazione da diporto presenti sul titolo estero, adattati alle norme italiane, oltre che le stesse limitazioni e prescrizioni mediche nonché le eventuali limitazioni e prescrizioni contenute nel giudizio di idoneità psichica e fisica che, se più severe, prevalgono su quelle eventualmente presenti sul titolo estero.

I

Il comma 5 dispone che il titolo estero venga restituito in ogni caso al richiedente.

Ai fini di una maggiore chiarezza ed evidenza grafica delle modifiche apportate dal comma 1, lettere b), d) ed e) dell'articolo in commento, si rimanda alle seguenti tabelle, recante il testo a fronte tra disposizione vigente e modifiche ivi proposte dalle citate lettere.

Codice della nautica da diporto (D.lgs. n. 171 del 2005)	
Testo previgente	Modificazioni apportate dall'art. 15, comma 1, lett. b) dell'A.S. 1624
Art. 17 (Disposizioni per la pubblicità degli atti relativi alle unità da diporto)	Art. 17 (idem)
1. Per gli effetti previsti dal codice civile, gli atti costitutivi, traslativi o estintivi della proprietà o di altri diritti reali su unità da diporto soggette ad iscrizione ai sensi del presente decreto legislativo sono resi pubblici, su richiesta avanzata dall'interessato, entro sessanta giorni o, se l'interessato è residente all'estero, entro centoventi giorni dalla data dell'atto, mediante trascrizione nell'Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN) ed annotazione sulla licenza di navigazione.	Identico
2. La ricevuta dell'avvenuta presentazione dei documenti per la pubblicità, rilasciata dallo Sportello telematico del diportista (STED), sostituisce la licenza di navigazione per la durata massima di sessanta giorni.	2. 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) 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 ricetrasmittente di bordo.
Codice della nautica da diporto (D.lgs. n. 171 del 2005)	
Testo previgente	Modificazioni apportate dall'art. 15, comma 1, lett. d) dell'A.S. 1624
Art. 24 (Rinnovo della licenza di navigazione)	Art. 24 (idem)

Codice della nautica da diporto (D.lgs. n. 171 del 2005)	
Testo previgente	Modificazioni apportate dall'art. 15, comma 1, lett. b) dell'A.S. 1624
1. La licenza di navigazione è rinnovata in caso di modifiche del tipo e delle caratteristiche principali dello scafo, come definite nell'articolo 3, comma 1, lettera h), del decreto legislativo 11 gennaio 2016, n. 5 e dell'apparato motore, come definite nell'articolo 3, comma 1, lettera g), del medesimo decreto e del tipo di navigazione autorizzata.	<i>Identico</i>
2. La ricevuta dell'avvenuta presentazione dei documenti necessari per il rinnovo rilasciata dallo Sportello telematico del diportista (STED) sostituisce la licenza di navigazione anche ai fini del rilascio del ruolo e del ruolino di equipaggio e della licenza per l'apparato ricetrasmittente di bordo per la durata massima di sessanta giorni. Lo sportello telematico del diportista (STED) rinnova la licenza di navigazione entro sessanta giorni dalla presentazione dei documenti.	2. Lo STED rinnova la licenza di navigazione entro trenta giorni dalla presentazione 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 ricetrasmittente di bordo

Codice della nautica da diporto (D.lgs. n. 171 del 2005)	
Testo previgente	Modificazioni apportate dall'art. 15, comma 1, lett. e) dell'A.S. 1624
Art. 31 (<i>Navigazione temporanea</i>)	Art. 31 (<i>idem</i>)
Commi da 1 a 4-bis <i>Omissis</i>	<i>Identici</i>
	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

Codice della nautica da diporto (D.lgs. n. 171 del 2005)	
Testo previgente	Modificazioni apportate dall'art. 15, comma 1, lett. e) dell'A.S. 1624
	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.
5. L'unità da diporto che fruisce di tale autorizzazione deve essere comandata dal titolare o da persona che abbia un contratto di lavoro con il soggetto intestatario dell'autorizzazione medesima abilitati, se richiesto, al comando di quella unità.	5. L'unità da diporto che fruisce di tale autorizzazione deve essere comandata dal titolare o da persona che abbia un contratto di lavoro o di collaborazione con il soggetto intestatario dell'autorizzazione medesima abilitati, se richiesto, al comando di quella unità.
Commi 6 e 6-bis <i>Omissis</i>	<i>Identici</i>

Articolo 15, comma 1, lett. c)
(Prevenzione dei danni ambientali)

L'articolo 15, al comma 1, lettera c), inserisce nel Codice della nautica da diporto il nuovo articolo 26-ter, rubricato “**prevenzione dei danni ambientali**”.

In particolare, il neo introdotto articolo dispone che le **unità da diporto fino a 24 metri** battenti **bandiera estera**, che navigano o stazionano nelle acque interne, nel mare territoriale e nella zona di protezione ecologica italiani, che siano di proprietà di cittadini italiani o persone giuridiche con residenza o sede legale in Italia, devono **dimostrare** la relativa **idoneità alla navigabilità** mediante le certificazioni previste dalle norme dello stato di bandiera. Se tali norme non prevedono certificazioni, l'unità deve essere sottoposta a visita presso un **organismo tecnico notificato**, che rilascia un'attestazione volta a verificare l'assenza di rischi per l'ambiente marino e per la sicurezza della navigazione. L'attestazione ha **validità quinquennale**.

Si ricorda che, ai sensi dell'articolo 3, lettera dd), del d.lgs. n. [5 del 2016](#), che attua la direttiva n. 2013/53/UE relativa alle unità da diporto e alle moto d'acqua, gli **organismi notificati** sono enti indipendenti incaricati di svolgere **attività di valutazione della conformità di determinati prodotti o servizi** rispetto alla normativa tecnica applicabile, tra cui tarature, prove, certificazioni e ispezioni.

Come emerge dalla relazione illustrativa del provvedimento, tale disposizione mira a contrastare il fenomeno della fuga delle imbarcazioni da diporto verso bandiere estere, in particolare verso le bandiere che non prevedano certificazioni afferenti all'idoneità alla navigabilità dello scafo.

Articolo 15, comma 1, lettere g)-o) ed r)
(Circolazione, locazione e noleggio delle unità da diporto)

L'**articolo 15, comma 1, lettere da g) a o)**, modifica il Codice della nautica da diporto al fine di intervenire sulla disciplina relativa alla **responsabilità civile** verso i terzi derivante dalla circolazione delle unità da diporto, nonché su quella inerente ai relativi contratti di **locazione** e **noleggio**. Inoltre, estende il potere normativo del capo del **circondario marittimo**, includendo tra le materie disciplinate dalle sue ordinanze anche l'individuazione degli accessi per l'accosto per lo sbarco e l'imbarco dei passeggeri di natanti e imbarcazioni da diporto adibiti a noleggio (**lettera r)**).

Il **comma 1, lettera g)**, **novella** l'articolo 40 del Codice, inerente alla responsabilità civile verso i terzi derivante dalla circolazione delle unità da diporto, come segue:

- modifica il comma 2, al fine di indicare, nel caso di **sanzioni amministrative**, che la **responsabilità del proprietario**, o del locatore in caso di locazione finanziaria dell'unità, si limita all'obbligo di comunicare all'autorità competente i dati del locatario o del conducente;
- inserisce il comma 2-bis, volto a specificare che in caso di **locazione finanziaria**, la responsabilità civile del proprietario è circoscritta al medesimo obbligo di comunicazione all'autorità competente dei dati del locatario o del conducente.

Il **comma 1, lettera h)**, **sostituisce** il comma 2 dell'articolo 42 del Codice, che disciplina il contratto di locazione dell'unità da diporto, prevedendo che, con l'unità da diporto locata, il conduttore assume la temporanea detenzione della stessa e con essa **i rischi derivanti dalla sua condotta**.

Si segnala che, secondo l'attuale formulazione del comma 2, con l'unità da diporto locata, il conduttore esercita la navigazione e ne assume la responsabilità ed i rischi.

Il **comma 1, lettera i)**, **introduce** l'articolo 42-bis recante norme per la "**locazione con prescrizione di comandante**". L'articolo, composto da un solo comma, introduce la possibilità per i contratti di locazione di prevedere che l'imbarcazione da diporto sia **comandata da soggetto munito di titolo professionale**.

Il **comma 1, lettera l)**, **interviene** sull'articolo 47 del Codice, recante la disciplina del noleggio delle unità da diporto, puntualizzando che il contratto di noleggio, oltre che un **determinato periodo di tempo**, può riguardare anche un **itinerario concordato**.

Il **comma 1, lettera m)**, **inserisce** due ulteriori commi all'articolo 48 del Codice, relativi agli obblighi del noleggiante delle unità da diporto:

- il comma 1-*bis* dispone che, in caso di **contratto a itinerario concordato**, salvo diverso accordo, il **prezzo del noleggio** comprende **tutti i costi di navigazione**, compresi i consumi relativi al combustibile, all'acqua e ai lubrificanti necessari al funzionamento dell'apparato motore e degli impianti ausiliari di bordo;
- il comma 1-*ter* prevede che, laddove le unità da diporto siano battenti bandiera di uno Stato membro dell'Unione europea o di un Paese terzo, il **noleggiante deve integrare le dotazioni di sicurezza** qualora quelle previste dalla relativa bandiera non soddisfino i requisiti minimi stabiliti dalla normativa italiana, al fine ultimo di tutelare la sicurezza della navigazione, la vita umana in mare e l'ambiente.

Il **comma 1, lettera n)**, sostituisce il comma 1 dell'articolo 49 del Codice, che disciplina gli obblighi del noleggiatore, al fine di **escludere** – contrariamente a quanto attualmente previsto, ma salvo diverso accordo – che nel noleggio di unità da diporto **a tempo determinato** il noleggiatore provveda al **combustibile, all'acqua e ai lubrificanti** necessari per il funzionamento dell'apparato motore e degli impianti ausiliari di bordo, per la durata del contratto. L'obbligo in questione viene trasferito, infatti, ai sensi della lettera *m)* dell'articolo in esame (v. *supra*), in capo al noleggiante.

Il **comma 1, lettera o)**, **reca** le seguenti modifiche all'articolo 49-*bis*, in materia di **noleggio occasionale**:

- **inserisce** il comma 1-*bis*, con cui introduce l'obbligo per le imbarcazioni a noleggio occasionale, quindi non ad uso commerciale, di esporre in maniera ben visibile, su ciascuna murata, un **contrassegno** riportante la scritta “**noleggio occasionale**” di dimensioni minime di 100 cm di lunghezza e 20 cm di altezza;
- **modifica** il comma 3 al fine di estendere le sanzioni previste per l'effettuazione del servizio di noleggio occasionale in assenza della comunicazione alla Capitaneria di porto anche ai casi di mancanza del contrassegno di cui al comma 1-*bis*.

Il **comma 1, lettera r)**, novella infine il comma 10 dell'articolo 49-*novies*, recante la disciplina del transito delle unità da diporto, al fine di disporre che con **ordinanza del capo del circondario marittimo** competente siano individuati, oltre ai sistemi di regolazione degli accessi alle isole minori da parte dei passeggeri delle unità da diporto adibite a noleggio e trasporto passeggeri, anche **l'accosto** per lo **sbarco** e l'**imbarco** dei passeggeri di natanti e imbarcazioni da diporto adibiti a noleggio.

Ai fini di una maggiore chiarezza ed evidenza grafica delle modifiche apportate dal comma 1, lettere *g)*, *h)*, *l)*, *n)*, *o)* ed *r)* dell'articolo in commento, si rimanda alle seguenti tabelle, recante il testo a fronte tra disposizione vigente e modifiche ivi proposte dalle citate lettere.

Codice della nautica da diporto (D.lgs. n. 171 del 2005)	
Testo previgente	Modificazioni apportate dall'art. 15, comma 1, lett. g) dell'A.S. 1624
Art. 40 (Responsabilità civile)	Art. 40 (idem)
1. La responsabilità civile verso i terzi derivante dalla circolazione delle unità da diporto, come definite dall'articolo 3, è regolata dall'articolo 2054 del codice civile e si applica la prescrizione stabilita dall'articolo 2947, comma 2, dello stesso codice.	Identico
2. Ai fini dell'applicazione dell'articolo 2054, comma 3, del codice civile il locatario dell'unità da diporto è responsabile in solido con il proprietario e, in caso di locazione finanziaria, l'utilizzatore dell'unità da diporto è responsabile in solido con il conducente in vece del proprietario.	2. Ai fini dell'applicazione dell'articolo 2054, comma 3, del codice civile il locatario dell'unità da diporto è responsabile in solido con il proprietario e, in caso di locazione finanziaria, l'utilizzatore dell'unità da diporto è responsabile in solido con il conducente in vece del proprietario. 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-bis. In caso di locazione finanziaria, la responsabilità del proprietario è limitata alla comunicazione all'autorità competente dei dati del locatario o del conducente.

Codice della nautica da diporto (D.lgs. n. 171 del 2005)	
Testo previgente	Modificazioni apportate dall'art. 15, comma 1, lett. h) dell'A.S. 1624
Art. 42 (Locazione e forma del contratto)	Art. 42 (idem)
1. La locazione di unità da diporto è il contratto con il quale una delle parti si obbliga verso corrispettivo a cedere il godimento dell'unità da diporto per un periodo di tempo determinato.	Identico
2. Con l'unità da diporto locata, il conduttore esercita la navigazione e ne assume la responsabilità ed i rischi.	2. Con l'unità da diporto locata ai sensi del comma 1 il conduttore assume la

Codice della nautica da diporto (D.lgs. n. 171 del 2005)	
Testo previgente	Modificazioni apportate dall'art. 15, comma 1, lett. h) dell'A.S. 1624
	temporanea detenzione della stessa e con essa i rischi derivanti dalla sua condotta.
Commi 3-4 <i>Omissis</i>	<i>Identici</i>

Codice della nautica da diporto (D.lgs. n. 171 del 2005)	
Testo previgente	Modificazioni apportate dall'art. 15, comma 1, lett. l) dell'A.S. 1624
Art. 47 (<i>Noleggio di unità da diporto</i>)	Art. 47 (<i>idem</i>)
1. 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 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.	1. 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.
Commi 2-4 <i>Omissis</i>	<i>Identici</i>

Codice della nautica da diporto (D.lgs. n. 171 del 2005)	
Testo previgente	Modificazioni apportate dall'art. 15, comma 1, lett. n) dell'A.S. 1624
Art. 48 (<i>Obblighi del noleggiatore</i>)	Art. 49 (<i>idem</i>)
1. Nel noleggio di unità da diporto, salvo che sia stato diversamente pattuito, il noleggiatore provvede al combustibile,	1. Nel noleggio di unità da diporto a tempo determinato , salvo che sia stato diversamente pattuito, il noleggiatore non

Codice della nautica da diporto (D.lgs. n. 171 del 2005)	
Testo previgente	Modificazioni apportate dall'art. 15, comma 1, lett. n) dell'A.S. 1624
all'acqua ed ai lubrificanti necessari per il funzionamento dell'apparato motore e degli impianti ausiliari di bordo, per la durata del contratto	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
1-bis. Nel caso di noleggio a cabina, salvo che sia stato diversamente pattuito, i noleggiatori provvedono a quanto previsto nel comma 1 secondo le quote stabilite nel contratto.	<i>Identico</i>

Codice della nautica da diporto (D.lgs. n. 171 del 2005)	
Testo previgente	Modificazioni apportate dall'art. 15, comma 1, lett. o) dell'A.S. 1624
Art. 49-bis (Noleggio occasionale)	Art. 49-bis (idem)
1. Al fine di incentivare la nautica da diporto e il turismo nautico, il proprietario persona fisica o società non avente come oggetto sociale il noleggio o la locazione, ovvero l'utilizzatore a titolo di locazione finanziaria, di imbarcazioni e navi da diporto di cui all'articolo 3, comma 1, iscritte nei registri nazionali, può effettuare, in forma occasionale, attività di noleggio della predetta unità. Tale forma di noleggio non costituisce uso commerciale dell'unità.	<i>Identico</i>
	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
Comma 2 <i>Omissis</i>	<i>Identico</i>
3. Ferme restando le previsioni di cui al presente titolo, l'effettuazione del noleggio è subordinata esclusivamente alla previa comunicazione, da effettuare mediante modalità telematiche e comunque finalizzate alla semplificazione degli adempimenti, all'Agenzia delle entrate e alla Capitaneria di porto territorialmente	3. Ferme restando le previsioni di cui al presente titolo, l'effettuazione del noleggio è subordinata esclusivamente alla previa comunicazione, da effettuare mediante modalità telematiche e comunque finalizzate alla semplificazione degli adempimenti, all'Agenzia delle entrate e alla Capitaneria di porto territorialmente

Codice della nautica da diporto (D.lgs. n. 171 del 2005)	
Testo previgente	Modificazioni apportate dall'art. 15, comma 1, lett. o) dell'A.S. 1624
competente, nonché all'Inps ed all'Inail, nel caso di impiego di personale ai sensi dell'ultimo periodo del comma 2. L'effettuazione del servizio di noleggio in assenza della comunicazione alla Capitaneria di porto comporta l'applicazione della sanzione di cui all'articolo 55, comma 1, del presente codice, mentre la mancata comunicazione all'Inps o all'Inail comporta l'applicazione delle sanzioni di cui all'articolo 3, comma 3, del decreto-legge 22 febbraio 2002, n. 12, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 aprile 2002, n. 73.	competente, nonché all'Inps ed all'Inail, nel caso di impiego di personale ai sensi dell'ultimo periodo del comma 2. L'effettuazione del servizio di noleggio in assenza della comunicazione alla Capitaneria di porto o del contrassegno previsto al comma 1-bis comporta l'applicazione della sanzione di cui all'articolo 55, comma 1, del presente codice, mentre la mancata comunicazione all'Inps o all'Inail comporta l'applicazione delle sanzioni di cui all'articolo 3, comma 3, del decreto-legge 22 febbraio 2002, n. 12, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 aprile 2002, n. 73.
Commi 3-bis – 5 Omissis	<i>identici</i>

Codice della nautica da diporto (D.lgs. n. 171 del 2005)	
Testo previgente	Modificazioni apportate dall'art. 15, comma 1, lett. r) dell'A.S. 1624
Art. 49-novies (Disciplina del transito delle unità da diporto)	Art. 49-novies (<i>idem</i>)
Commi 1-9 Omissis	<i>Identici</i>
10. Negli altri beni del demanio marittimo non in regime di concessione destinati alla navigazione e al trasporto marittimo, con ordinanza del capo del circondario marittimo competente è disciplinata la riserva per gli accosti alle unità da diporto in transito o che approdano per rifugio. Con la medesima ordinanza, al fine di garantire la sicurezza portuale e della navigazione, sono altresì individuati sistemi di regolazione degli accessi alle isole minori da parte dei passeggeri delle unità da	10. Negli altri beni del demanio marittimo non in regime di concessione destinati alla navigazione e al trasporto marittimo, con ordinanza del capo del circondario marittimo competente è disciplinata la riserva per gli accosti alle unità da diporto in transito o che approdano per rifugio. Con la medesima ordinanza, al fine di garantire la sicurezza portuale e della navigazione, sono altresì individuati sistemi di regolazione degli accessi alle isole minori da parte dei passeggeri delle unità da diporto adibite a noleggio e trasporto

Codice della nautica da diporto (D.lgs. n. 171 del 2005)	
Testo previgente	Modificazioni apportate dall'art. 15, comma 1, lett. r) dell'A.S. 1624
diporto adibite a noleggio e trasporto passeggeri.	passeggeri nonché l'accosto per lo sbarco e l'imbarco dei passeggeri di natanti e imbarcazioni da diporto adibiti a noleggio.
Commi 11-13 <i>Omissis</i>	<i>Identici</i>

Articolo 15, comma 1, lettere p), q)
(Modifiche ai requisiti per l'insegnamento e la formazione per le patenti nautiche)

Le **lettere p) e q)** del comma 1 dell'articolo 15 intervengono sul Codice della nautica da diporto modificando i **requisiti per l'insegnamento nelle scuole nautiche** e regolando l'**attività formativa** delle associazioni senza scopo di lucro.

In particolare, il **comma 1, lettera p)**, dell'**articolo 15** modifica uno dei requisiti richiesti per svolgere **attività di insegnamento teorico e pratico presso le scuole nautiche**. Nel dettaglio, sostituisce la lettera *d)* del comma 14 dell'articolo 49-septies del Codice della nautica da diporto, al fine di **sostituire** l'obbligo per gli istruttori pratici di essere in possesso di "certificato di idoneità psichica e fisica" rilasciato dai medici FMSI o da strutture convenzionate, con il "**certificato di idoneità sportiva non agonistica**", restringendo l'autorità certificatrice al solo medico di medicina generale.

Il **comma 1, lettera q)**, modificando il comma 1 dell'articolo 49-octies del Codice, dispone che le attività **senza scopo di lucro** di **formazione e preparazione** dei candidati agli esami per il conseguimento delle **patenti nautiche** possono essere effettuate dalle associazioni e dagli enti nautici nazionali riconosciuti dal MIT quali centri di istruzione per la nautica **soltanto a favore** di coloro che, al momento dell'iscrizione al corso di preparazione, sono **associati da almeno un anno**.

La lettera in commento modifica anche il comma 3 dell'articolo 49-octies, stabilendo che la violazione della prescritta assenza dello scopo di lucro possa 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.

Per ulteriore evidenza grafica delle modifiche apportate dalle lettere *p)* e *q)* dell'articolo in rassegna, si rimanda al seguente testo a fronte.

Codice della nautica da diporto (D.lgs. n. 171 del 2005)	
Testo previgente	Modificazioni apportate dall'art. 15, comma 1, lett. p) e q) dell'A.S. 1624
Art. 49-septies (<i>Scuole nautiche</i>)	Art. 49-septies (<i>idem</i>)
Commi da 1 a 13 <i>Omissis</i>	<i>Identici</i>
14. I soggetti di cui ai commi 12 e 13 devono presentare i seguenti requisiti: a) hanno un'età non inferiore ad anni ventuno; b) sono in possesso di diploma di istruzione secondaria di secondo grado o di titolo di studio estero riconosciuto o dichiarato equipollente dalle competenti autorità italiane; c) sono in possesso dei requisiti morali di cui al comma 6, ad eccezione di quelli inerenti il diritto fallimentare, e non hanno riportato condanne per delitti contro la moralità pubblica e il buon costume; d) se istruttori pratici, sono in possesso di certificato di idoneità <i>psichica e fisica</i> rilasciato dai medici della Federazione medico-sportiva italiana o dal personale e dalle strutture pubbliche e private convenzionate ai sensi dell'articolo 5 del decreto-legge 30 dicembre 1979, n. 663, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 febbraio 1980, n. 33, e delle relative disposizioni di attuazione; e) se cittadini stranieri, sono in possesso di un livello di competenza nella conoscenza della lingua italiana pari almeno al livello B2 (livello intermedio superiore) del quadro comune europeo di riferimento per la conoscenza delle lingue (QCER). Il requisito della conoscenza della lingua italiana si intende soddisfatto se l'interessato ha conseguito in Italia il diploma di cui alla lettera b), ovvero è in possesso della certificazione della conoscenza della lingua italiana come lingua straniera rilasciato da un ente certificatore (CLIQ).	14. I soggetti di cui ai commi 12 e 13 devono presentare i seguenti requisiti: a) hanno un'età non inferiore ad anni ventuno; b) sono in possesso di diploma di istruzione secondaria di secondo grado o di titolo di studio estero riconosciuto o dichiarato equipollente dalle competenti autorità italiane; c) sono in possesso dei requisiti morali di cui al comma 6, ad eccezione di quelli inerenti il diritto fallimentare, e non hanno riportato condanne per delitti contro la moralità pubblica e il buon costume; d) se istruttori pratici, sono in possesso del certificato di idoneità <i>sportiva non agonistica</i> rilasciato dal medico di medicina generale; e) se cittadini stranieri, sono in possesso di un livello di competenza nella conoscenza della lingua italiana pari almeno al livello B2 (livello intermedio superiore) del quadro comune europeo di riferimento per la conoscenza delle lingue (QCER). Il requisito della conoscenza della lingua italiana si intende soddisfatto se l'interessato ha conseguito in Italia il diploma di cui alla lettera b), ovvero è in possesso della certificazione della conoscenza della lingua italiana come lingua straniera rilasciato da un ente certificatore (CLIQ).
Commi 15-21 <i>Omissis</i>	<i>Identici</i>

Codice della nautica da diporto (D.lgs. n. 171 del 2005)	
Testo previgente	Modificazioni apportate dall'art. 15, comma 1, lett. p) e q) dell'A.S. 1624
Art. 49-octies (Centri di istruzione per la nautica)	Art. 49- octies (idem)
1. Le associazioni e gli enti nautici di livello nazionale riconosciuti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti quali centri di istruzione per la nautica possono svolgere senza scopo di lucro attività di formazione e di preparazione dei candidati agli esami per il conseguimento delle patenti nautiche.	1. Le associazioni e gli enti nautici di livello nazionale riconosciuti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti quali centri di istruzione per la nautica possono svolgere senza scopo di lucro attività di formazione e di preparazione dei candidati agli esami per il conseguimento delle patenti nautiche soltanto a favore di coloro che, al momento dell'iscrizione al corso di preparazione, sono associati da almeno un anno.
2. I centri di istruzione per la nautica sono soggetti alla vigilanza amministrativa e tecnica del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.	<i>Identico</i>
3. Le direzioni generali territoriali del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e le Capitanerie di porto, competenti per territorio in relazione al luogo ove sono ubicate, rispettivamente per le acque interne e per le acque marittime nella fascia costiera, effettuano controlli ordinari sull'esercizio dell'attività e sulla permanenza dei requisiti da parte delle articolazioni e delle affiliazioni locali dei centri di istruzione per la nautica con cadenza almeno triennale e controlli straordinari a seguito della ricezione di notizie circostanziate circa l'irregolare esercizio dell'attività. Qualora, all'esito delle attività di controllo, sussistano fondati sospetti in ordine alla prescritta assenza dello scopo di lucro, le predette autorità interessano la Guardia di Finanza ai sensi dell'articolo 36, quarto comma, del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 600. Gli esiti dei controlli, da qualsiasi autorità effettuati, sono comunicati al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.	3. Le direzioni generali territoriali del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e le Capitanerie di porto, competenti per territorio in relazione al luogo ove sono ubicate, rispettivamente per le acque interne e per le acque marittime nella fascia costiera, effettuano controlli ordinari sull'esercizio dell'attività e sulla permanenza dei requisiti da parte delle articolazioni e delle affiliazioni locali dei centri di istruzione per la nautica con cadenza almeno triennale e controlli straordinari a seguito della ricezione di notizie circostanziate circa l'irregolare esercizio dell'attività. Qualora, all'esito delle attività di controllo, sussistano fondati sospetti in ordine alla prescritta assenza dello scopo di lucro, 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, le predette autorità interessano la Guardia di Finanza ai sensi dell'articolo 36, quarto comma, del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 600. Gli esiti dei controlli, da qualsiasi autorità effettuati,

Codice della nautica da diporto (D.lgs. n. 171 del 2005)	
Testo previgente	Modificazioni apportate dall'art. 15, comma 1, lett. <i>p)</i> e <i>q)</i> dell'A.S. 1624
	sono comunicati al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Articolo 15, comma 1, lettere s)-u)
(Regime sanzionatorio e procedimenti amministrativi)

Le **lettere s), t) e u)** del **comma 1** dell'**articolo 15** intervengono sul regime sanzionatorio e i procedimenti amministrativi previsti dal Codice della nautica da diporto. La **lettera s)** estende l'applicazione della **sospensione della licenza di navigazione** alle violazioni che comportano danno o pericolo di danno all'ambiente e a tutte le ipotesi di esercizio abusivo delle attività commerciali con unità da diporto. La **lettera t)** interviene a correggere un richiamo normativo. Infine, la **lettera u)** **dimezza** i termini per la **conclusione** dei **procedimenti amministrativi** relativi al settore.

Nel dettaglio, il **comma 1, lettera s)**, modificando il comma 1, lettera e), dell'articolo 53-*quinquies*, **modifica** il regime di applicazione della sanzione accessoria della **sospensione temporanea della licenza di navigazione** da quindici a sessanta giorni, prevedendo che si applichi, qualora il trasgressore sia il proprietario o l'armatore o l'utilizzatore dell'unità da diporto in locazione finanziaria:

- I. alle violazioni di cui all'articolo 55 comma 1, vale a dire **a tutte le ipotesi di esercizio abusivo delle attività commerciali con unità da diporto**. Pertanto, tale sanzione si applica a chiunque:
- utilizzi le unità da diporto a fini commerciali senza annotare l'attività nell'Archivio telematico centrale delle unità da diporto;
 - utilizzi unità da diporto per attività diverse da quelle cui sono adibite;
 - eserciti con unità da diporto le attività di trasporto di persone a titolo oneroso.

Secondo la formulazione **attualmente** vigente della disposizione, la sospensione della licenza di navigazione da quindici a sessanta giorni, qualora il trasgressore sia il proprietario o l'armatore o l'utilizzatore dell'unità da diporto in locazione finanziaria, si applica, invece, alle violazioni di cui all'articolo 55, comma 3, del Codice, vale a dire **soltanto** nel caso di **impiego di unità da diporto per le attività di trasporto di persone a titolo oneroso**.

Si segnala che, secondo quanto disposto all'articolo 55, comma 1, del Codice della nautica da diporto, chiunque commetta le violazioni succitate è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da 2.775 euro a 11.017 euro.

La stessa disposizione, al comma 3, stabilisce poi che, nel caso di impiego di unità da diporto per le attività di trasporto di persone a titolo oneroso – di cui al medesimo comma 1 –, si procede altresì alla sospensione della patente nautica da uno a tre mesi e, se la violazione è reiterata nel biennio, alla revoca.

II. alle violazioni dalle quali sia derivato **danno o pericolo di danno all'ambiente**, di cui all'articolo 55-bis.

Si segnala che, secondo l'articolo 55-bis, comma 1, le sanzioni di cui agli articoli 53, 53-bis, 53-ter, 53-quater, 54 e 55 sono aumentate da un terzo alla metà nel caso in cui dalle violazioni ivi previste è derivato danno o pericolo di danno all'ambiente, salvo che il fatto costituisca reato.

Ai sensi del comma 2, in caso di danno o pericolo di danno all'ambiente è sempre disposta la revoca della patente nautica, e, nei casi di maggiore gravità, è disposto il sequestro dell'unità da diporto.

Il **comma 1, lettera t)**, **sostituisce** il comma 2 dell'articolo 55, al fine di specificare che la **sanzione amministrativa** del pagamento di una somma **da 2.755 a 11.017** euro si applica anche a chi utilizza le unità da diporto a fini commerciali **in assenza della dichiarazione** da presentare – ai sensi dell'articolo 2, comma 3, e non 4, come erroneamente previsto dalla formulazione attualmente vigente della norma – allo Sportello telematico del diportista (**STED**), qualora le attività siano svolte stabilmente in Italia con unità da diporto battenti bandiera di uno dei Paesi dell'Unione europea o di un Paese terzo.

Il **comma 1, lettera u)**, dimezza i tempi entro cui i **procedimenti amministrativi** relativi alle unità da diporto devono essere conclusi, portando dunque il termine da sessanta a **trenta giorni** dalla data di presentazione della documentazione prescritta all'Ufficio di conservatoria centrale delle unità da diporto (UCON).

Articolo 16

(Archivio telematico centrale delle unità da diporto)

L'**articolo 16** inserisce tra i dati da trascrivere o annotare nell'Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN) l'**indicazione** dell'eventuale **destinazione esclusiva all'attività agonistica** dell'unità.

In particolare, l'**articolo 16** inserisce nell'articolo 3 del d.P.R. n. [152 del 2018](#), recante il regolamento per l'attuazione del sistema telematico centrale della nautica da diporto, la **nuova lettera v-bis**), al fine di aggiungere, tra i dati da trascrivere o annotare nell'**Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN)**, l'indicazione dell'eventuale **destinazione esclusiva all'attività agonistica** dell'unità, ai sensi dell'articolo 30 del Codice della nautica da diporto.

Al riguardo, si segnala che la **circolare sulla formulazione tecnica dei testi legislativi del Presidente della Camera del 20 aprile 2001** prescrive di non ricorrere all'atto legislativo per apportare modifiche frammentarie ad atti non aventi forza di legge, al fine di evitare che questi ultimi presentino un diverso grado di "resistenza" ad interventi modificativi successivi.

Come rilevato dal **Comitato per la legislazione** della Camera dei deputati, da ultimo, nella seduta del 13 marzo 2024 – con riferimento all'AC 1752, recante conversione in legge del decreto-legge 2 marzo 2024, n. 19 –, in tali casi «le disposizioni andrebbero [...] riformulate nel senso di autorizzare la modifica delle norme regolamentari sulle quali si interviene; [...] in proposito appare opportuna una riflessione sull'esigenza di evitare la “legificazione” di materie regolamentari che contrasta con l'auspicato processo di delegificazione e comporta un irrigidimento del contesto normativo nonché la sottrazione di tali materie all'ordinario *iter* di adozione dei regolamenti che prevede, tra l'altro, il parere del Consiglio di Stato».

In quella sede, il Comitato ha dunque formulato la seguente **condizione**: “provveda la Commissione di merito, per le ragioni esposte in premessa, a riformulare l'articolo 26, nel senso di autorizzare il Governo a modificare le norme regolamentari sulle quali si interviene, evitando la modifica diretta e frammentaria di tali norme”.

Si valuti, pertanto, l'opportunità di riformulare la disposizione.

• ***Il sistema telematico centrale della nautica da diporto***

Il Sistema Telematico Centrale della Nautica da Diporto (**SISTE**) – la cui istituzione, nell'ambito del MIT - Dipartimento per i trasporti, è stata prevista dai commi da 217 a 222 della legge di stabilità 2013 ([legge n. 228/2012](#)) – è un sistema informatico che ha digitalizzato la gestione delle unità da diporto, centralizzando le informazioni e

semplificando le procedure amministrative. Esso si compone dell'**Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN)**, dello **Sportello telematico del diportista (STED)** e dell'**Ufficio di conservatoria centrale delle unità da diporto (UCON)**.

Le modalità di attuazione del SISTE sono state stabilite con il regolamento di cui al d.P.R. n. [152 del 2018](#), che ne disciplina, per l'appunto, l'organizzazione e il funzionamento.

L'archivio telematico (**ATCN**), gestito dal Centro elaborazione dati della Direzione generale della motorizzazione del Dipartimento per i trasporti (CED), ha sostituito i precedenti registri cartacei tenuti dalle capitanerie di porto, dagli uffici marittimi e dalla motorizzazione civile. Si tratta di un archivio completamente informatizzato che contiene tutte le informazioni di carattere tecnico, giuridico e amministrativo riguardanti le unità da diporto, inclusi i dati di identità dei proprietari e gli elementi tecnici delle unità, oltre ai dati relativi ai controlli di sicurezza e agli atti soggetti a pubblicità legale.

Secondo quanto disposto dall'articolo 15, comma 1, del Codice della nautica da diporto, **le navi e le imbarcazioni** da diporto sono soggette all'obbligo di iscrizione nell'ATCN, dal quale, invece, risultano esclusi – ai sensi dell'articolo 27 – i natanti da diporto e le moto d'acqua.

Lo Sportello telematico del diportista (**STED**) è una piattaforma digitale che, a partire dal 1° gennaio 2021, permette di svolgere tutte le pratiche nautiche relative alle unità da diporto in modalità completamente telematica. Le attività gestite dallo STED includono l'immatricolazione delle unità nell'ATCN, il rilascio e l'aggiornamento dei documenti di navigazione e dei certificati di sicurezza, le trascrizioni degli atti e i passaggi di proprietà.

Gli STED possono essere gestiti dalle capitanerie di porto, dagli uffici circondariali marittimi e dagli uffici della motorizzazione civile, nonché da studi di consulenza abilitati. Ai fini dell'accesso agli STED si applica la disciplina vigente in materia di accesso agli sportelli delle capitanerie di porto, degli uffici circondariali marittimi e degli uffici della motorizzazione civile, nonché le disposizioni in materia di attività di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto contenute nella legge n. 264/1991.

L'Ufficio di conservatoria (**UCON**) provvede a verificare le iscrizioni, le trascrizioni e le annotazioni degli atti soggetti a pubblicità navale, compresi quelli costitutivi di garanzie sulle unità da diporto, sulla base della documentazione acquisita dagli STED.

Si ricorda che l'articolo 30 del Codice della nautica da diporto consente alle imbarcazioni da diporto che partecipano a manifestazioni sportive organizzate dalle federazioni sportive nazionali e internazionali o da organizzazioni da esse riconosciute, di **navigare senza alcun limite di distanza** dalla costa, anche se non iscritte nell'ATCN. Tale deroga è consentita – con delle eccezioni – anche durante gli allenamenti, nel corso dei quali deve essere tenuta a bordo una dichiarazione del circolo di appartenenza da cui risulti che l'unità è destinata all'attività agonistica e che si trova in allenamento con un determinato equipaggio.

Articolo 17 ***(Passaggi di proprietà di beni mobili registrati)***

L'**articolo 17** permette anche ai **raccomandatori marittimi** che gestiscono sportelli STED di **autenticare** gli atti e le dichiarazioni riguardanti l'**alienazione** di beni mobili registrati e rimorchi o la **costituzione di diritti di garanzia** sui medesimi, limitatamente alle **unità da diporto**.

Nel dettaglio, l'articolo in commento apporta modifiche testuali all'articolo 7 del decreto-legge n. [223 del 2006](#), convertito, con modificazioni, dalla legge n. 248 del 2006, che disciplina i **passaggi di proprietà di beni mobili registrati**.

La novella è volta ad inserire anche i **raccomandatori marittimi** titolari degli **sportelli telematici del diportista** (STED) tra i soggetti a cui può essere richiesta l'**autenticazione** della sottoscrizione degli atti e delle dichiarazioni avanti ad oggetto l'alienazione di beni mobili registrati, rimorchi, o la costituzione di diritti di garanzia sugli stessi, **limitatamente alle unità da diporto**.

Si ricorda che, ai sensi del [d.P.R. n. 152 del 2018](#), lo sportello telematico del diportista (STED) è uno strumento di interfaccia con i diportisti che consente loro, tra l'altro, di effettuare le nuove immatricolazioni delle unità da diporto nell'Archivio telematico centrale (ATCN). Per approfondimenti si rimanda alla scheda di lettura relativa all'articolo 16 e, in particolare, al box di approfondimento sul sistema telematico centrale della nautica da diporto.

La professione di **raccomandatorio marittimo** è disciplinata dalla legge n. [135 del 1997](#), che definisce come tale chi svolge attività di raccomandazione di navi, quali assistenza al comandante nei confronti delle autorità locali o di terzi, ricezione o consegna delle merci, operazioni di imbarco e sbarco dei passeggeri, acquisizione di noli, conclusione di contratti di trasporto per merci e passeggeri con rilascio dei relativi documenti, nonché qualsiasi altra analoga attività per la tutela degli interessi a lui affidati (articolo 2).

I raccomandatori titolari degli STED, in particolare, sono soggetti che, oltre a svolgere attività di assistenza e intermediazione nel settore marittimo, sono autorizzati a gestire pratiche digitali relative alle imbarcazioni da diporto.

Articolo 18, lett. a) – c)
(Modifiche al Codice della navigazione)

L'**articolo 18** introduce una serie di modifiche al Codice della navigazione, procedendo, in particolare, dalla lettera **a)** alla lettera **c)**, a disciplinare l'attività del **consulente chimico di porto (lettera a)**, a individuare i **soggetti** legittimati a conseguire l'**iscrizione** nelle **matricole della gente di mare (lettera b)** e a determinare i casi che danno luogo alla **cancellazione degli iscritti** nelle medesime matricole (**lettera c**).

L'articolo 18 reca molteplici modifiche alla disciplina normativa contenuta nel [Codice della navigazione](#), di cui al regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, modificandone numerose disposizioni ed introducendone delle nuove.

Al fine di fornire un quadro normativo chiaro e completo, le modifiche apportate dall'articolo in commento saranno esaminate per punti, in più schede di lettura.

a) Introducendo nel Codice della navigazione il **nuovo articolo 116-bis**, che si compone di 7 commi, l'articolo 18, comma 1, **lettera a)**, predispone una disciplina di rango primario dell'attività di consulente chimico di porto, ad oggi regolamentata dalla [circolare n. 1160 del 10/12/1999](#) del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

La circolare in questione è stata adottata a seguito dell'entrata in vigore del decreto legislativo n. 272 del 1999 in materia di sicurezza del lavoro in ambito portuale.

Il **primo comma** del nuovo **articolo 116-bis** delinea i tratti essenziali dell'attività dei consulenti chimici di porto, volta a garantire la **sicurezza della navigazione**, delle **operazioni portuali e del porto** e la **tutela dell'incolumità pubblica**.

Tale comma specifica come l'esercizio di questa attività, nel rispetto delle competenze delle professioni regolamentate di chimico e di ingegnere attribuite sin qui dalla legislazione in vigore, sia subordinata al possesso da parte dei professionisti dei seguenti requisiti:

- il possesso di una **laurea magistrale** in scienze chimiche o scienze e tecnologie della chimica industriale o ingegneria chimica;
- l'**iscrizione all'albo professionale** dei chimici e fisici, nella sezione A del settore chimica, o all'albo professionale degli ingegneri, nella sezione A del settore industriale;
- la partecipazione e la conclusione di un **percorso di qualificazione tecnico-professionale**, comprensivo di un tirocinio pratico di un anno e del superamento di una prova finale. L'organizzazione di tale percorso viene affidata alla Federazione nazionale degli ordini dei chimici e dei fisici e al Consiglio nazionale degli ingegneri.

Il **secondo comma** dispone l'**iscrizione** dei consulenti chimici di porto in **specifici registri** tenuti presso le **Capitanerie di porto** che vigilano sullo svolgimento dell'attività.

Il **terzo comma** individua l'ambito dei **servizi affidati ai consulenti chimici di porto**, che comprende lo svolgimento di una serie di accertamenti tecnici e di verifiche. In particolare, la novella in commento fa riferimento:

- a. agli accertamenti tecnici di sicurezza per lavori che comportano il contatto con fonti termiche o l'accesso in spazi confinati o sospetti di inquinamento a bordo di navi o galleggianti, che si trovino in acqua o fuori dall'acqua, anche in demolizione, ai fini dell'utilizzo dei locali, degli spazi di bordo anche destinati al carico e delle infrastrutture portuali;
- b. agli accertamenti tecnici di sicurezza per carichi alla rinfusa di cui al Codice marittimo internazionale per i carichi solidi alla rinfusa (*International Maritime Solid Bulk Cargoes Code* - IMSBC);
Si ricorda che il [Codice IMSBC, adottato dall'Organizzazione internazionale marittima \(IMO\) con risoluzione MSC 268\(85\) del 4 dicembre 2008](#), è una linea guida internazionale che, al fine di garantire la sicurezza delle navi e dell'equipaggio, regola la navigazione di tali carichi facilitandone la stiva e la spedizione.
- c. agli accertamenti tecnici di sicurezza sulle procedure di lavaggio delle cisterne del carico delle navi che trasportano prodotti petroliferi e derivati, sulle merci pericolose in colli regolate dal Codice internazionale di regolamentazione per il trasporto marittimo di merci pericolose (*International Maritime Dangerous Goods Code* – IMDG), e sui rifiuti trasportati a bordo delle navi.
Si rammenta che tale codice rappresenta la normativa internazionale di riferimento per il trasporto via mare e la gestione delle merci pericolose. Adottato dall'IMO con risoluzione A.81(IV) del 27 settembre 1965, il Codice IMDG viene aggiornato ogni due anni e definisce i requisiti relativi a: classificazione delle sostanze pericolose; condizioni di imballaggio; etichettatura e marcatura; movimentazione e carico dei container; stivaggio e segregazione di sostanze incompatibili. Con il d.P.R. 6 giugno 2005, n. 134, il Codice IMDG è divenuto il riferimento normativo obbligato anche per i trasporti marittimi nazionali.
- d. agli accertamenti tecnici per la prevenzione degli inquinamenti di cui alla Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi ([Convenzione Marpol 73/78](#));

- e. agli accertamenti tecnici relativi alla sicurezza delle navi cisterna che trasportano petrolio greggio o derivati;
- f. agli accertamenti tecnici di sicurezza per destinazione all'ormeggio, per l'apertura e l'ingresso di personale in stive di navi fumigate o sotto fumigazione;
- g. alla verifica delle condizioni di rischio per la formulazione dell'atmosfera interna dei locali del carico delle navi che trasportano merci pericolose, e delle condizioni di inertizzazione delle navi cisterna in vista delle operazioni di ormeggio in porto, di attracco alle strutture di ormeggio nonché della sosta in rada;
- h. a ogni altra incombenza richiesta dall'autorità marittima o dalla normativa nazionale e internazionale, nel rispetto della competenza professionale e delle riserve di legge previste per le professioni di chimico e di ingegnere industriale.

Il **quarto comma** prevede che, rispetto all'esecuzione dei servizi di cui al terzo comma del nuovo articolo 116-*bis*, deve essere un **professionista chimico**, iscritto all'albo dei chimici e dei fisici, a rilasciare **giudizi, valutazioni, pareri, perizie in materia di chimica pura e applicata**, nonché **certificazioni analitiche**. Si prevede, inoltre, che gli atti predisposti dal consulente chimico di porto sono rilasciati ad uso dell'autorità marittima (**quinto comma**).

Al fine di integrare il quadro normativo delineato dalla disposizione in commento, il **sesto comma** rimette al 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 del provvedimento in esame:

- la determinazione delle modalità di **attuazione delle disposizioni** di cui ai commi dal primo al quarto;
- la **verifica della corretta applicazione** delle medesime disposizioni;
- la definizione dei **requisiti necessari** a mantenere l'iscrizione dei consulenti chimici di porto nei registri di cui al secondo comma;
- l'indicazione degli ulteriori soggetti **destinatari delle certificazioni**.

Richiamando l'**articolo 68 del Codice della navigazione**, a mente del quale il capo del compartimento ha la facoltà di istituire una serie di **registri** per coloro che esercitano un'**attività all'interno dei porti**, il **sesto comma** fa, inoltre, salvo l'esercizio dell'attività di consulente chimico di porto da parte dei professionisti già iscritti nei registri in questione alla data di entrata in vigore del provvedimento in esame, disponendo peraltro che i medesimi siano **iscritti di diritto**, previa apposita richiesta, nei registri di cui al secondo comma.

Il **settimo comma** reca, infine, la clausola di invarianza finanziaria, richiedendo che l'attuazione delle disposizioni di cui ai commi dal primo al quinto avvenga tramite l'utilizzo delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e, comunque, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

b) L'articolo 18, comma 1, **lettera b)**, interviene sull'ambito soggettivo di applicazione dell'**articolo 119** del Codice della navigazione, che disciplina i requisiti per l'iscrizione nelle matricole della gente di mare.

Nel dettaglio, la novella in commento prevede, anzitutto, che possano conseguire l'iscrizione nelle **matricole della gente di mare**, oltre ai cittadini italiani, i cittadini di Stati membri dell'**Unione europea**, di Stati membri dello **Spazio economico europeo**, della **Svizzera** o anche di altri Stati, a condizione che siano **residenti** in Italia. Secondo quanto previsto dalla disposizione, i soggetti indicati possono conseguire l'iscrizione purché non abbiano meno di 16 anni e siano in possesso dei requisiti stabiliti per ciascuna categoria.

In secondo luogo, sostituendo il secondo comma dell'articolo 119 – il quale attualmente circoscrive l'iscrizione nelle matricole agli allievi degli Istituti tecnici nautici e degli Istituti professionali ad indirizzo marittimo –, la disposizione in esame prevede che nelle matricole della gente di mare possono essere iscritti i diplomati degli **istituti tecnici ad indirizzo trasporti e logistica** che abbiano frequentato percorsi di studio relativi a servizi di coperta, di macchina e a 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.

c) L'articolo 18, comma 1, **lettera c)**, apporta una modifica all'**articolo 120, primo comma**, del Codice della navigazione, sostituendo **uno** dei **casi** che danno luogo alla **cancellazione degli iscritti** nelle matricole della gente di mare.

Nel dettaglio, la novella in commento sostituisce la **lettera b)**, che allo stato fa riferimento alla dichiarazione dell'iscritto di voler abbandonare l'attività marittima, con il nuovo motivo della **perdita dei requisiti di cittadinanza o residenza** previsti dall'articolo 119 per l'iscrizione nelle matricole della gente di mare.

Articolo 18, lett. d) – g)
(Modifiche al codice della navigazione)

Nel novero delle modifiche apportate al Codice della navigazione dall'articolo 18, le **lettere da d) a f)** introducono tre articoli, rispettivamente in materia di **annotazioni sui libretti di navigazione (lettera d)**, di **documenti per l'iscrizione delle navi e dei galleggianti nelle matricole o nei registri (lettera e)** e di **iscrizione in via provvisoria delle navi straniere nei registri nazionali (lettera f)**, i primi due dei quali riproducono, con delle modifiche, la disciplina attualmente recata da alcune disposizioni del regolamento per l'esecuzione del Codice della navigazione. La **lettera g)** modifica in più punti l'**articolo 156**, per quanto attiene alla **procedura d'urgenza per la vendita di una nave italiana all'estero** e la relativa fideiussione.

d) Introducendo nel Codice della navigazione l'**articolo 122-bis**, che si compone di tre commi, l'articolo 18, comma 1, **lettera d)**, intende disciplinare le modalità delle **annotazioni sui libretti di navigazione**, soffermandosi in particolare sul profilo procedurale.

Si ricorda, a proposito, che l'articolo 122 del Codice, rubricato "*Documenti di lavoro del personale marittimo*", dispone che la gente di mare sia munita di un libretto di navigazione e che il personale addetto ai servizi portuali e quello tecnico delle costruzioni navali siano dotati rispettivamente di un libretto di ricognizione e di un certificato d'iscrizione.

Come risulta dalla stessa relazione illustrativa del provvedimento in esame, il nuovo **articolo 122-bis** riproduce la disciplina attualmente recata dall'articolo 224 del [regolamento](#) per l'esecuzione del Codice della navigazione – elevata al rango primario per ragioni di completezza della disciplina codicistica –, apportandovi però alcune modificazioni.

In particolare, la disciplina attuale – confluita al **primo comma** dell'articolo 122-bis – 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 i due successivi commi della disposizione in commento, si stabilisce una disciplina diversa delle annotazioni a seconda che esse riguardino i **movimenti di imbarco e sbarco del comandante** della nave (**secondo comma**) ovvero dei **membri dell'equipaggio diversi dal comandante** e del personale addetto ai servizi complementari di bordo (**terzo comma**).

In particolare, in relazione alla fattispecie dal medesimo regolata, il **secondo comma** stabilisce 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 **terzo comma** si dispone, invece, che le annotazioni sui libretti di navigazione siano **effettuate** direttamente **dal comandante della nave**, che le firma apponendovi la menzione della propria qualifica e ne dà comunicazione, nel termine di quindici giorni, all'ufficio di iscrizione del marittimo, nelle forme previste dalla legge.

e) L'articolo 18, comma 1, **lettera e)**, introduce nel Codice della navigazione **l'articolo 146-bis**, rubricato "*Documenti per l'iscrizione*" e composto da cinque commi, il quale, analogamente a quanto rilevato in precedenza con riferimento all'articolo 122-bis, riproduce la disciplina recata dall'articolo 315 del regolamento per l'esecuzione del Codice della navigazione, con delle modificazioni.

Secondo quanto attualmente previsto dal citato regolamento, per ottenere l'iscrizione di una nave o di un galleggiante nelle matricole o nei registri, oltre quanto è disposto dall'articolo 303, il proprietario deve presentare all'ufficio presso il quale chiede l'iscrizione i seguenti documenti:

- 1) il **titolo di proprietà** in originale o in copia autentica o, quando la nave è stata costruita per conto del costruttore, l'estratto del registro delle navi in costruzione;
- 2) 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 della marina mercantile (oggi ministro delle infrastrutture e dei trasporti):

- 1) il **titolo di proprietà** in originale o in copia autentica;
- 2) la copia autentica del **passavanti provvisorio** o della **licenza provvisoria** rilasciati a termini dell'articolo 149 del codice;
- 3) il **certificato di stazza**, se la stazzatura è stata eseguita all'estero a norma dell'articolo 139 del codice;
- 4) il **certificato di cancellazione** dal registro straniero nel caso di navi già di nazionalità estera, ove sia richiesto dalle convenzioni internazionali;
- 5) una **somma** sufficiente a **garantire il pagamento dei diritti erariali** dovuti dalla nave.

Per le navi provenienti da bandiera estera la cui vendita sia stata effettuata durante la sosta in un porto italiano, il proprietario deve versare la somma e presentare i documenti indicati nel comma precedente, 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 caratisti e, nei casi previsti dagli articoli 143 e 144 del codice, il certificato d'iscrizione nell'apposito elenco o il decreto ministeriale di equiparazione, di cui agli articoli stessi.

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 del codice.

Rispetto a quanto attualmente previsto, e con il fine di semplificare le relative procedure, l'articolo 146-bis:

- **abroga** la 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;
- sopprime l'onere del proprietario di versare la somma sopra menzionata, per il caso delle navi provenienti da bandiera estera la cui vendita sia stata effettuata durante la sosta in un porto italiano;
- **elimina** l'obbligo di presentare, oltre ai certificati di cittadinanza e di domicilio del proprietario o dei caratisti, **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.

f) L'articolo 18, comma 1, **lettera f)**, introduce nel Codice della navigazione **l'articolo 152-bis** che, secondo quanto emerge dalla relazione illustrativa del provvedimento, è volto a consentire anche in Italia **l'iscrizione provvisoria delle navi straniere nei registri nazionali**.

Il fine dichiarato è quello di «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».

Il nuovo **articolo 152-bis** si compone di due commi.

Ai sensi del **primo comma**, in seguito al rilascio del passavanti provvisorio ai sensi dell'articolo 152 del Codice, il proprietario può richiedere **all'ufficio di iscrizione** che la nave proveniente da registro straniero sia iscritta **in via provvisoria**. Al fine di ottenere l'iscrizione in questione, l'articolo in commento demanda al proprietario la **presentazione** di una serie di documenti, quali nel dettaglio:

- a) la copia del **titolo di proprietà**;
- b) la copia del **passavanti provvisorio**;
- c) la copia del **certificato di stazza**;
- d) la copia del certificato di attestazione di **assenza di vincoli e gravami**;
- e) la copia del **certificato di cancellazione**, definitiva o provvisoria, dal registro straniero;
- f) l'impegno a presentare nel termine di sei mesi, per conseguire l'iscrizione definitiva della nave, la **versione originale** o le **copie autentiche** del titolo di proprietà, del passavanti provvisorio, del certificato di stazza, del certificato che attesta l'assenza di vincoli e gravami e del certificato di cancellazione definitiva.

Si precisa inoltre che, nel caso in cui il proprietario non adempia a tale impegno, l'iscrizione provvisoria perde ogni efficacia.

Il **secondo comma** dispone, infine, 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.

g) L'articolo 18, comma 1, **lettera g)**, apporta una serie di modifiche all'**articolo 156** del Codice della navigazione, che disciplina la dismissione della bandiera e la sospensione temporanea dell'abilitazione alla navigazione, per quanto attiene alla **procedura d'urgenza per la vendita di una nave italiana all'estero** e alla relativa **fideiussione**, richiesta per poter ottenere immediatamente la cancellazione della nave dei registri italiani.

Attualmente, infatti, la **procedura di cui all'art. 156** prevede che il proprietario di una nave italiana possa ottenere la **cancellazione dal registro italiano** – a seguito di apposita dichiarazione all'ufficio di iscrizione, affissione nel porto del relativo avviso e pubblicazione nel foglio degli annunci legali – **dopo** che siano trascorsi **sessanta giorni**, in modo da dare tempo ai creditori e agli altri soggetti interessati di fare opposizione per far valere i loro diritti: il comma 4 dell'art. 156 prevede infatti che, se entro tale termine sono promosse formali opposizioni con l'indicazione e quantificazione dei crediti vantati o se risulta l'esistenza di diritti reali o di garanzia sulla nave, la cancellazione della nave dal registro di iscrizione può essere effettuata solo dopo che l'opposizione sia stata respinta con sentenza passata in giudicato, o i creditori siano stati soddisfatti o i diritti estinti, ovvero, in mancanza, il proprietario abbia eseguito le provvidenze disposte dall'autorità marittima o da quella preposta alla navigazione interna per i salari dell'equipaggio e per le somme dovute all'amministrazione, e dall'autorità giudiziaria, su domanda della parte più diligente per la salvaguardia degli interessi dei creditori.

In base al **comma 5, in caso di urgenza**, su richiesta del proprietario, si può ottenere la **cancellazione** della nave **prima del termine dei sessanta giorni**, subordinatamente all'assenza o all'avvenuto soddisfacimento o estinzione dei crediti o diritti reali o di garanzia risultanti dalla matricola o dai registri, e qualora avvenga il deposito di fideiussione bancaria a garanzia di eventuali diritti non trascritti, pari al valore della nave, accertato dai competenti organi tecnici dell'Amministrazione dei trasporti e della navigazione.

Tale fideiussione, peraltro, non vale a garanzia degli eventuali crediti previdenziali del personale imbarcato, per cui occorre attendere, a seguito della relativa richiesta della capitaneria, il nulla osta in tal senso reso dall'INAIL, dall'INPS e dall'Agenzia delle entrate per eventuali pendenze della società armatoriale. Infatti, in base al **comma 6** dell'articolo 156, si applica l'art. 15 della legge n. 413 del 1994 (relativa al trattamento pensionistico dei lavoratori marittimi), secondo il quale le autorità marittime non possono accordare l'autorizzazione alla dismissione di bandiera per vendita della nave a stranieri o per demolizione della nave stessa, se non previo accertamento, presso l'Istituto, dell'avvenuto pagamento di tutti i crediti contributivi relativi agli equipaggi della nave interessata dalle procedure anzidette, assistiti dal privilegio di cui all'articolo 552 del codice, o dell'avvenuta costituzione a favore dell'Istituto stesso di un congruo deposito cauzionale o di idonea garanzia dei crediti stessi nella misura e con le modalità determinate dall'Istituto.

Tali nulla osta richiedono, dunque, tempi che finiscono per vanificare il carattere di urgenza della procedura di vendita in questione, nonostante l'art. 15 della legge n. 413 del 1984 abbia previsto la possibilità di una seconda fideiussione a garanzia delle pendenze previdenziali, ma prevedendo che per stabilire il valore della fideiussione occorra sempre attendere la pronuncia degli stessi enti.

La novella in commento interviene, dunque, anzitutto sul **comma 5** dell'articolo 156, al fine di consentire, nei casi di cancellazione della nave dai registri, il **deposito di un'unica fideiussione** – rilasciata da aziende di credito o 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.

In secondo luogo, la novella modifica il **comma 6** dell'articolo 156, introducendo un rinvio all'art. 67-*bis* del [DL 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.

In terzo luogo, la disposizione in commento modifica il **comma 8 dell'articolo 156** che, riferendosi alla fattispecie della **locazione di una nave a scafo nudo a uno straniero**, consente la **sospensione dell'abilitazione alla navigazione** della nave stessa solo **previa autorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti**, in seguito alla conclusione di una serie di accertamenti tra cui quelli previsti ai commi precedenti.

Allo stato, la fattispecie descritta riguarda il caso in cui la nave venga iscritta nel registro di **uno Stato** che consente la **temporanea iscrizione** di una nave straniera nei limiti della durata del contratto di locazione; la novella in commento **restringe l'ambito di applicazione** del comma 8, limitandolo alla sola ipotesi in cui la nave sia iscritta nel registro di uno **Stato non appartenente all'Unione europea**.

Risultano pertanto escluse dal novero di applicazione del comma 8 le navi iscritte nel registro di uno Stato appartenente all'Ue.

Al fine di colmare tale lacuna, l'articolo 18, comma 1, lettera g), aggiunge all'articolo 156 del Codice della navigazione il nuovo **comma 8-bis**, che disciplina dunque i casi di locazione della nave a scafo nudo a straniero, qualora la nave sia iscritta nel **registro** di uno **Stato membro dell'Unione europea** che consente la temporanea iscrizione di una 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**, secondo quanto previsto:

- dall'articolo 145 del medesimo Codice, secondo il quale le navi già iscritte in un registro straniero e in regime di sospensione a seguito di locazione a scafo nudo possono ottenere l'iscrizione in speciali registri nazionali;

- dall'articolo 163, comma 1, lettera d), del Codice, che prevede la cancellazione della nave dal registro di iscrizione quando sia stata iscritta in un registro straniero, salvo appunto il caso che risulti in regime di sospensione a seguito di locazione a scafo nudo;
- dall'articolo 29 della [legge n. 234 del 1989](#), che dispone che le richiamate disposizioni del Codice relative all'ipotesi di locazione a scafo nudo siano applicabili alle navi per le quali viene chiesta l'autorizzazione a dismettere temporaneamente la bandiera da parte del Ministro della marina mercantile, disciplinando il procedimento cui è subordinato il rilascio della medesima autorizzazione.

Il comma di nuova introduzione stabilisce, quindi, che l'**ufficio marittimo di iscrizione della nave**, accertato il soddisfacimento delle condizioni di cui al citato articolo 29 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 nonché pubblicità mediante affissione negli uffici del porto.

Articolo 18, lett. h) - i)
(Modifiche al codice della navigazione)

L'**articolo 18, comma 1, lettera h)**, interviene sull'**articolo 169** del Codice della navigazione, recante la disciplina dei documenti di bordo, tramite l'introduzione dell'**esenzione** dall'obbligo del rigoroso rendiconto delle carte di bordo.

La **lettera i)** introduce quattro articoli al Codice della navigazione volti a disciplinare la **digitalizzazione delle carte di bordo**.

h) Si ricorda che l'**articolo 169** del Codice della navigazione, rubricato "*Carte, libri e altri documenti*", apre il capo III del Titolo V del Codice e reca la disciplina dei documenti di bordo, soffermandosi in particolare su quali siano i documenti che le navi maggiori, le navi minori o i galleggianti devono avere a bordo.

L'**articolo 18, comma 1, lettera h)**, aggiunge all'articolo 169 il **comma 5**, che dispone l'**esenzione** delle carte, dei libri e degli altri documenti di bordo dall'**obbligo del rigoroso rendiconto**.

i) Alla **lettera i)**, l'articolo 18, comma 1, prevede l'inserimento, dopo il citato articolo 169, di quattro nuovi articoli – dal **169-bis** al **169-quinquies** – che riguardano la **digitalizzazione delle carte di bordo**.

1) Articolo 169-bis "*Formato digitale delle carte, dei libri e dei documenti di bordo*"

L'**articolo 169-bis** consente la **formazione** e la **conservazione digitale** e su supporti informatici 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:

- a) il **giornale nautico** e il **giornale di macchina**, di cui agli articoli 169, da 173 a 177 e 182 del Codice della navigazione;
- b) il **ruolo di equipaggio**, di cui agli articoli 170 e 171 del Codice;
- c) il **registro dell'orario di lavoro** a bordo delle navi mercantili, di cui all'articolo 4 del [decreto legislativo n. 108 del 2005](#);
- d) il **registro degli infortuni**, di cui all'articolo 25, comma 2, del [decreto legislativo n. 271 del 1999](#);
- e) il **giornale radiotelegrafico**, di cui all'articolo 175 del Codice;
- f) il **registro di bordo** previsto dal Sistema mondiale di soccorso e sicurezza in mare (GMDSS, *Global Maritime Distress and Safety System*);
- g) il **registro di carico e scarico dei medicinali** soggetti alla disciplina degli stupefacenti e sostanze psicotrope, previsto dall'articolo 46 del [d.P.R. n. 309 del 1990](#), in materia di approvvigionamento e somministrazione a bordo

della navi mercantili, e dal [decreto](#) del Ministro della sanità 3 agosto 2001, recante approvazione del registro di carico e scarico delle sostanze stupefacenti e psicotrope per le unità operative.

In virtù della nuova disposizione, tali registri, certificati e documenti possono, dunque, essere formati e conservati anche in formati digitale e su supporti informatici, secondo le regole tecniche stabilite dal Codice dell'amministrazione digitale ([d.lgs. n. 82 del 2005](#)) e dalla normativa vigente in materia, fermi restando gli standard definiti in ambito internazionale per i registri, i certificati e i documenti previsti dalle Convenzioni IMO.

2) Articolo 169-ter “Requisiti e specifiche”

L'**articolo 169-ter** disciplina i requisiti e le specifiche del **formato digitale dei documenti di bordo**.

In particolare l'articolo dispone che, per gli aspetti non regolati dal Codice dell'amministrazione digitale né da altre norme pertinenti, il **Ministero delle infrastrutture e dei trasporti** adotti, di concerto con il Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale, uno o più **decreti** per determinare i **requisiti** e le **specifiche tecniche** del formato digitale 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, oltre che dei *software* e degli *hardware* per la loro gestione, ivi compreso il supporto alle competenze ispettive e conservative delle autorità competenti.

3) Articolo 169-quater “Norme fiscali”

L'**articolo 169-quater** interviene in materia fiscale e dispone che gli obblighi fiscali inerenti alle carte, ai libri e ai documenti di bordo di cui all'articolo 169-bis, vengano adempiuti secondo le modalità previste dal [decreto](#) del Ministro 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”.

4) Articolo 169-quinquies “Strumenti di pagamento”

L'**articolo 169-quinquies**, anch'esso in ambito fiscale, prevede che l'**imposta di bollo e i tributi** previsti vengano pagati anche tramite gli strumenti previsti dall'articolo 5 del Codice dell'amministrazione digitale ([d.lgs. n. 82 del 2005](#)).

In proposito, si ricorda che il citato articolo 5 disciplina l'effettuazione di pagamenti con modalità informatiche, prevedendo in particolare l'istituzione di una piattaforma tecnologica tramite la quale poter effettuare pagamenti elettronici rivolti alla Pubblica Amministrazione. In attuazione di tale articolo, è stata introdotta la piattaforma digitale [pagoPa](#).

Articolo 18 – lett. l) – q)
(Modifiche al codice della navigazione)

L'**articolo 18, comma 1, alle lettere dalla l) alla q)**, introduce una serie di modifiche al Codice della navigazione, che consistono in particolare: nell'esclusione delle navi di trasporto passeggeri dall'obbligo di tenuta del giornale di carico (**lettera l)**); nella possibilità di utilizzo del giornale GMDSS da parte delle navi munite di impianto radiotelegrafico (**lettera m)**); nella modifica della disciplina della tenuta dei libri di bordo (**lettera n)**); nell'estensione al raccomandatario marittimo o ad altro funzionario della competenza, oggi esclusiva del comandante della nave, a effettuare le formalità concernenti la trasmissione all'autorità marittima dei formulari FAL dell'IMO (**lettera o)**); nell'integrazione del contenuto della nota con cui si chiede la trascrizione di un'ipoteca sulla nave (**lettera p)**); nella disciplina del consolidamento dell'ipoteca in caso di trasferimento di una nave da un registro italiano a uno straniero (**lettera q)**).

l) La **lettera l)** dell'articolo 18, comma 1, interviene sull'**articolo 174** del Codice della navigazione, che disciplina il contenuto del giornale nautico, tramite l'aggiunta del **quinto comma**, ove si dispone l'**esclusione** delle navi adibite al **trasporto esclusivo di passeggeri** dall'**obbligo di tenuta del giornale di carico**. La relazione illustrativa giustifica tale intervento alla luce della «moderna gestione di tali navi (es. navi da crociera) e della consistenza dell'equipaggio ivi presente».

Ai sensi del quarto comma dell'articolo 174 del Codice, sul giornale di carico sono annotati gli imbarchi e gli sbarchi delle merci, cui si aggiungono una serie di informazioni relative, tra l'altro, alla natura delle merci, alla collocazione delle stesse nelle stive e al luogo di carico e di destinazione.

m) Integrando il **secondo comma dell'articolo 175** del Codice della navigazione, a mente del quale le navi munite di impianto radiotelegrafico devono essere provviste del giornale radiotelegrafico, l'articolo 18, comma 1, **lettera m)**, specifica che tali navi siano dotate, ove previsto, del **giornale “Global maritime distress and safety system” (GMDSS)**, da compilare in **lingua italiana o inglese**.

n) La **lettera n)** dell'articolo 18, comma 1, introduce i **commi dal secondo al quarto** all'**articolo 177** del Codice della navigazione, rubricato “*Norme per la tenuta dei libri di bordo*”, il quale attualmente rimette al regolamento la definizione delle norme per la vidimazione e la tenuta di libri di bordo e per le relative annotazioni.

La novella in esame intende trasferire all'interno del Codice la disciplina sinora recata dall'articolo 365 del relativo [regolamento](#) di esecuzione, al fine di elevarla

al rango primario per ragioni di completezza della disciplina codicistica, apportandovi alcune modificazioni.

In particolare, il **secondo comma** è volto, nel rispetto della disciplina internazionale, a consentire che i **libri di bordo** e gli altri documenti di bordo vengano compilati in **lingua italiana o inglese**, ad eccezione delle annotazioni aventi carattere di scrittura pubblica per le quali è obbligatorio l'uso della lingua italiana. Secondo la relazione illustrativa, l'esigenza di tale modifica discende dalle segnalazioni con cui numerose compagnie di navigazione hanno rilevato le difficoltà riscontrate da parte degli ufficiali stranieri – sempre più presenti nella composizione degli equipaggi – nella scrittura dei giornali nautici in lingua italiana.

I commi terzo e quarto – trasponendo nel Codice l'articolo 365 del regolamento di esecuzione – modificano la disciplina del **ritiro** e della **custodia dei libri di bordo**, la quale attualmente dispone che:

- quando si procede alla cancellazione della nave dal registro d'iscrizione, a norma dell'articolo 163 del Codice, l'autorità marittima mercantile o quella consolare del luogo in cui si trova la nave ritira e trasmette i libri di bordo, per la custodia, all'ufficio d'iscrizione della nave;
- quando i libri siano 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 d'iscrizione della nave.

Al fine – dichiarato nella relazione illustrativa – di ridurre le spese nella gestione di tali libri sia per lo Stato che per le compagnie di navigazione, si prevede quindi che:

- al verificarsi della fattispecie della cancellazione della nave dal registro d'iscrizione di cui all'articolo 163 del Codice, l'**armatore** assume l'incarico 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 inservibili, il comandante li consegna 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 possono essere distrutti dall'armatore, il quale ne informa l'ufficio di iscrizione della nave.

o) L' articolo 18, comma 1, lettera o), introduce modifiche all'**articolo 179** del Codice della navigazione, 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 particolare, modificando i **commi terzo, quarto, quinto e sesto** dell'articolo 179, la disposizione consente che le formalità previste dall'articolo in questione,

concernenti la trasmissione all'autorità marittima dei formulari di cui alla Convenzione FAL dell'IMO adottata il 9 aprile 1965, come recepita nell'ambito dell'Unione europea, possano essere effettuate integralmente, oltre che dal comandante della nave, anche al **raccomandatario marittimo** o **altro funzionario** o **persona autorizzata** dal comandante, al fine di alleggerire gli adempimenti attualmente posti a carico del comandante medesimo.

p) L'articolo 18, comma 1, **lettera p)**, integra il secondo comma dell'**articolo 569** del Codice navigazione, rubricato "*Documenti per la pubblicità dell'ipoteca*", in relazione al contenuto della **nota** con cui si chiede la **trascrizione di un'ipoteca** sulla nave. In particolare, si prevede che:

- la nota debba indicare anche la **valuta**, oltre all'importo della somma per la quale è fatta la trascrizione (lettera *d*) del secondo comma);
- il **tempo dell'esigibilità**, da indicare nella nota, sia quello riferito al **credito**, da specificare direttamente o mediante richiamo al titolo (lettera *f*) del secondo comma).

q) Infine, l'articolo 18, comma 1, **lettera q)**, introduce nel Codice l'**articolo 577-bis**, rubricato "*Consolidamento dell'ipoteca*", concernente l'ipotesi di trasferimento di una nave da un registro italiano a uno straniero.

In particolare, la nuova disposizione stabilisce che, in caso di cancellazione della nave dal registro italiano per l'iscrizione in un altro registro, per l'ipoteca cancellata dal registro di provenienza e iscritta nel nuovo registro a garanzia degli stessi crediti, nel computo dei termini ai sensi dell'articolo 166 del Codice della crisi d'impresa e dell'insolvenza ([d.lgs. n. 14 del 2019](#)) si tiene conto della **data di prima costituzione della garanzia**.

Articolo 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)

L'articolo 19 introduce modifiche al regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione marittima.

Il **primo** ed **unico comma** interviene sul regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione, di cui al [decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n.328](#), disponendo l'abrogazione degli articoli [224](#), [226](#), [236](#), [315](#), [363](#), [365](#), [374](#) e disponendo conseguentemente che i riferimenti agli articoli [224](#), [315](#), [363](#) e [365](#) 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, come introdotto dall'articolo 18, comma 1, lettera d), della presente legge (alla cui scheda di commento si fa rinvio);

-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 (alla cui scheda di commento si fa rinvio);

- 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 (alla cui scheda di commento si fa rinvio).

Articolo 20

(Sorveglianza sugli apparati radioelettrici di bordo)

L'articolo 20 introduce modifiche al codice delle comunicazioni elettroniche, in materia di sorveglianza sugli apparati radioelettrici di bordo.

Il **primo comma** introduce modifiche agli articoli [107](#) e [176](#) del codice delle comunicazioni elettroniche, di cui al [decreto legislativo 1° agosto 2003, n.259](#).

Nello specifico modificando:

- [l'articolo 107 del decreto legislativo 1° agosto 2003, n.259](#), e prevedendo l'introduzione, con apposito 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 decreto legislativo 1 agosto 2003, n. 259;
- [l'articolo 176](#), prevedendo che (attraverso le modifiche al **comma 3**) 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 statuario**. Il **comma 7**, dello stesso articolo 176, viene invece 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.

I compiti d'ispezione e controllo

Fonte: Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Ai fini dell'applicazione delle Convenzioni internazionali in materia di sicurezza della navigazione (SOLAS, MARPOL, LL66), lo Stato di bandiera ha il compito di effettuare le **ispezioni** sulle navi e rilasciare le certificazioni di sicurezza e ambientali corrispondenti.

Lo Stato ha la facoltà di delegare la prima o entrambe le funzioni (cosiddetti "compiti statuari") ad un Organismo di classificazione riconosciuto a livello comunitario. La disciplina di tali deleghe è contenuta nella 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, come emendata dalla direttiva di esecuzione 2014/111/UE della Commissione del 17 dicembre 2014. Tale normativa è stata recepita a livello nazionale con il [decreto legislativo 14 giugno 2011, n. 104](#), come modificato dal decreto legislativo n. 190/2015.

A livello nazionale, sono delegati a svolgere i **compiti statuari** per le navi soggette alle Convenzioni internazionali cinque Organismi di classificazione, riconosciuti a livello comunitario, per mezzo di appositi accordi, siglati dall'Organismo stesso, dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dal Ministero dell'ambiente, della tutela del territorio

e del mare (MATTM), che è competente per le certificazioni MARPOL. Gli accordi, di seguito elencati, sono approvati con Decreti Dirigenziali di concerto con il MATTM.

Per alcuni certificati gli Organismi sono delegati ad effettuare le ispezioni sulle navi e a rilasciare la relativa **certificazione** (certificati in autorizzazione), mentre per altri certificati sono delegati solo a svolgere le ispezioni e a rilasciare una dichiarazione ai fini, mentre la certificazione viene emessa dalle Autorità marittime periferiche (certificati in affidamento).

Il **secondo comma** introduce modifiche al [decreto legislativo 14 giugno 2011, n.104](#), 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);

- 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, validazione e rinnovo del certificato di sicurezza radioelettrica per navi da 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 statuari 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 competente anche in caso di sospensione e revoca dell'autorizzazione o dell'affidamento. Il rilascio dei certificati statuari 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 statuari, ciascuno in relazione ai profili di competenza;

- **all'articolo 10**, recante la disciplina sugli obblighi d'informazione, si prevede (tramite l'introduzione dopo la lettera a) della lettera a)bis), 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.

- **all'articolo 11, 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;

- **all'articolo 12, comma 1**, aggiungendo in fine un nuovo periodo, si prevede che, 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.

Al Ministero delle imprese e del Made in Italy è affidata la **sorveglianza sugli apparati radioelettrici di bordo (Fonte: Ministero delle imprese e del Made in Italy)** attraverso le ispezioni e collaudi degli stessi ai fini del rilascio del certificato di sicurezza radioelettrica per navi da carico e, per quanto di competenza, ai fini del rilascio del certificato di sicurezza passeggeri. Tale sorveglianza avviene in applicazione dell'art. 5 comma 2 del decreto legislativo n. 104 del 14 giugno 2011 e del decreto legislativo n. 259 del 1° agosto 2003 che regola anche il settore radioelettrico marittimo.

In particolare alla Direzione Generale per i Servizi di Comunicazione Elettronica, di Radiodiffusione e Postali è attribuita la predisposizione di direttive, provvedimenti e circolari di carattere amministrativo e contabile relative all'esercizio delle stazioni radioelettriche, in particolare per il settore radio marittimo ed aeronautico, rilascio dei titoli abilitativi per l'esercizio tramite esami degli apparati radioelettrici e dei certificati di sicurezza radioelettrica (DPCM n. 158 del 5 dicembre 2013 all'art. 13 lettera n).

Per questo al fine di rendere uniformi ed omogenee le regole procedurali che devono armonizzare il settore per lo svolgimento dell'attività su menzionata, e di adottare metodi innovativi per la semplificazione e il miglioramento dei servizi richiesti da terzi in materia di tutela e salvaguardia della vita umana in mare, la Direzione Generale SCERP considerando strategico per l'economia italiana il settore marittimo, ed essendo evidente il vulnus della bandiera italiana, ha da qualche tempo deciso, d'intesa anche con il Comando Generale delle Capitanerie di Porto, il Mit e il Maeci, di approfondire alcune tematiche riguardanti il settore apportando modifiche ed aggiornamenti delle normative uniformandole anche alle richieste dell'Europa.

Articolo 21

(Sostegno alla cantieristica regionale)

L'articolo 21 prevede la possibilità che le regioni possono adottare misure di sostegno per la modernizzazione e lo sviluppo della cantieristica navale, in coerenza con la normativa europea sugli aiuti di Stato.

Il **primo** ed unico **comma** prevede che 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.

La normativa europea sugli aiuti di Stato

La materia degli aiuti di Stato è disciplinata dagli articoli 107, 108 e 109 del [Trattato sul funzionamento dell'Unione europea](#), TFUE, nonché da alcune norme UE che ne chiariscono l'applicazione (per un'illustrazione completa si veda [qui](#)).

L'Articolo 107 stabilisce che, salvo deroghe, sono incompatibili con il mercato interno gli aiuti concessi dagli Stati, ovvero mediante risorse statali, che falsifichino o minaccino di falsificare la concorrenza (paragrafo 1). Tra le deroghe previste (al paragrafo 2), quelle che riguardano gli aiuti a carattere sociale concessi a singoli consumatori oppure quelli destinati ad ovviare ai danni arrecati dalle calamità naturali o da altri eventi eccezionali (lettere a) e b)).

Possono essere considerati compatibili con il mercato interno, ai sensi del paragrafo 3, anche gli aiuti destinati:

a favorire lo sviluppo economico in regioni con tenore di vita anormalmente basso o con grave forma di sottoccupazione o in determinate regioni tenuto conto della loro situazione socioeconomica strutturale (quali Guadalupa, Martinica e altre elencate all'articolo 349 del TFUE) (lettera a))

alla realizzazione di un progetto comune europeo (lettera b)),

ad agevolare lo sviluppo di alcune attività o di alcune regioni economiche (lettera c))

a promuovere la cultura (lettera d))

altre categorie di aiuti stabilite con decisione del Consiglio (lettera e)).

Fanno eccezione gli aiuti "*de minimis*" accordati da uno Stato ad un'impresa unica ai sensi del [Regolamento \(UE\) 2023/2831](#) (che ha modificato il previgente Regolamento (ce) n. 1407/2013) il cui importo complessivo non deve superare i 300.000 euro per tre anni consecutivi. Tali misure di aiuto non costituiscono aiuti di stato ai sensi del TFUE e per loro non si applica l'obbligo di notifica di cui all'articolo 108, paragrafo 3 (vd. *infra*). Lo stesso vale per gli aiuti "*de minimis*" accordati ad imprese operanti nei settori della pesca e dell'acquacoltura, per un importo complessivo non superiore ai 30.000 euro, con una deroga fino a 40.000, come previsto dal [Regolamento \(ce\) n. 717/2014.](#), modificato dal Regolamento (UE) 2023/2831.

Ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 1, la Commissione europea procede all'esame permanente dei regimi di aiuti di stato degli Stati membri, proponendo le opportune misure richieste dal graduale sviluppo o dal buon funzionamento del mercato interno.

A tal fine gli Stati membri sono tenuti a comunicare alla Commissione europea, in tempo utile per presentare proprie osservazioni, i progetti diretti a istituire o modificare aiuti esistenti, come previsto dall'articolo 108, paragrafo 3 e salvo le eccezioni previste dall'articolo 108, paragrafo 4. Se la Commissione non li ritiene compatibili con le disposizioni in materia di mercato interno ai sensi dell'articolo 107, avvia una procedura di accertamento e lo Stato membro in questione non può dare esecuzione alle misure prima che tale procedura abbia condotto ad una decisione finale. Qualora accerti che un aiuto concesso da uno Stato, o mediante fonti statali, non sia compatibile con il mercato interno o sia stato attuato in modo abusivo, decide che lo Stato interessato deve sopprimerlo o modificarlo nel termine prefissato. Se il detto Stato non si conforma a tale decisione, la Commissione europea (o un altro Stato) può adire direttamente la Corte di giustizia dell'Unione europea (senza che sia emesso un parere motivato come previsto dalle disposizioni sulle procedure di infrazione di cui agli articoli 258 e 259 del TFUE). Il paragrafo 2 prevede inoltre che su richiesta di uno Stato membro, il Consiglio, deliberando all'unanimità, possa considerare un aiuto compatibile con il mercato interno in presenza di circostanze eccezionali.

L'articolo 109 prevede che il Consiglio, su proposta della Commissione europea possa adottare regolamenti concernenti l'applicazione degli articoli 107 e 108 e stabilire quali aiuti sono esenti dall'obbligo di notifica.

Con il [Regolamento \(ue\) 2015/1589](#) il Consiglio ha stabilito le modalità di applicazione dell'articolo 108 del TFUE. Il regolamento disciplina:

le procedure relative agli aiuti notificati, dalla fase della notifica fino alla conclusione dell'indagine formale. Al termine dell'indagine la Commissione può adottare:

una decisione "positiva" con la quale dichiara l'aiuto compatibile;

una decisione "negativa" con la quale dichiara la misura incompatibile e, nel caso l'aiuto sia stato già erogato, ne ordina il recupero;

una decisione "condizionale" con la quale dichiara la misura compatibile, ma assoggetta la sua attuazione a condizioni

le procedure relative agli aiuti illegali, ossia quelli entrati in vigore senza che la Commissione ne abbia avuto notifica ma di cui è venuta a conoscenza attraverso le proprie indagini, a seguito di denunce di imprese o di cittadini o dalla stampa. Se la Commissione giudica tali aiuti incompatibili con il diritto UE e con la concorrenza leale, ordina alle autorità di cessare di concederli e di recuperare le somme eventualmente già versate;

il regime delle prescrizioni in materia di recupero di aiuti, ammende e penalità di mora

le procedure relative agli aiuti attuati in modo abusivo;

le procedure relative agli aiuti esistenti, inclusa la possibilità per la Commissione europea, di emanare, nei confronti dello Stato membro interessato, una raccomandazione di "opportune misure", volte a correggere un aiuto per renderlo compatibile al mercato interno o ad abolirlo.

Il regolamento reca inoltre disposizioni in materia di diritti delle parti interessate, esecuzione di indagini da parte della Commissione europea, modalità di controllo sugli aiuti e di ispezioni della Commissione europea nonché di cooperazione con i giudici nazionali.

Con il [Regolamento \(ue\) 2014/651](#) (Regolamento generale di esenzione per categoria, *General Block Exemption Regulation*, cd. "GBER"), la Commissione europea ha disciplinato le categorie di aiuto compatibili con il mercato interno in applicazione degli

articoli 107 e 108 del TFUE. Il regolamento è stato modificato da ultimo nel 2023 ([qui](#) la versione consolidata).

I regolamenti di esenzione per categoria ([Regolamento n. 2022/2472/UE](#), *Agricultural Block Exemption Regulation*, cd. “ABER” e [Regolamento 2022/2473/UE](#), *Fishery Block Exemption Regulation*, cd. “FIBER”), consentono, entro date condizioni e limiti, di attuare alcuni regimi in tali settori senza previa approvazione della Commissione e trovano applicazione dal 1° gennaio 2023 al 31 dicembre 2026.

Inoltre, con appositi orientamenti, la Commissione europea identifica gli aiuti di Stato a finalità regionale, ossia quelli compatibili con il mercato interno ai sensi dell'articolo 107, lettere a) e c), e stabilisce le norme in base alle quali gli Stati membri possono concedere aiuti di Stato alle imprese per sostenere investimenti in nuovi impianti di produzione nelle regioni meno avvantaggiate d'Europa o per ampliare o modernizzare impianti esistenti. Gli orientamenti a finalità regionale sono stati rinnovati per il periodo 1° gennaio 2022 - 31 dicembre 2027 ([Comunicazione \(2021/C 153/01](#) come modificata dalla [Comunicazione \(2023/C 194/05\)](#)). Le zone che soddisfano tali condizioni e che gli Stati membri intendono designare come a) o c) devono essere identificate in una carta degli aiuti a finalità regionale da notificare alla Commissione, che quest'ultima deve approvare prima che l'aiuto sia concesso a imprese situate in tali zone. Le carte devono inoltre specificare le intensità massime di aiuto che si applicano in tali zone durante il periodo di validità della carta approvata. La Carta italiana degli aiuti a finalità regionale 2022-2027 è stata approvata dalla Commissione europea con la Comunicazione del 2 dicembre 2021 [C\(2021\) 8655 final](#) e successive modifiche e integrazioni.

Articolo 22, comma 1
(Punteggio aggiuntivo per il servizio prestato da personale docente nelle isole minori)

L'**articolo 22, comma 1**, demanda, nelle more della riforma organica della disciplina in materia di isole minori marine, lagunari, lacustri e fluviali, a un 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, la determinazione di 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 delle piccole isole, per almeno 180 giorni nel corso dell'a.s., di cui almeno 120 per le attività didattiche, e di un ulteriore punteggio aggiuntivo per gli stessi docenti che abbiano prestato servizio nelle pluriclassi delle scuole primarie ubicate nei medesimi plessi scolastici. Il comma in esame rinvia altresì alla contrattazione collettiva nazionale la determinazione di 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. Esso prevede infine 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 qui in esame con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. Rimane salva la possibilità per le regioni di destinare risorse proprie per il potenziamento dei servizi nelle isole minori del proprio territorio.

Come evidenzia il [Piano del mare per il triennio 2023-2025](#), in sede di analisi del sistema delle isole minori, p. 166, "Per i docenti, per la maggior parte di coloro che provengono dall'esterno degli ambiti insulari, è appropriato sia riconosciuto un sistema premiale per incentivare quantità e qualità del ceto insegnante". Per ulteriori ragguagli in relazione alle isole minori si rinvia alle pp. 162-174.

Il **comma 1** – come sopra segnalato – demanda, nelle more della riforma organica della disciplina in materia di isole minori marine, lagunari, lacustri e fluviali, a un 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, la determinazione di:

- 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 finanziaria per il 2002 (L. n. 448/2001), per almeno 180 giorni nel corso dell'a.s., di cui almeno 120 per le attività didattiche;

L'articolo 25 della legge citata ha in particolare previsto, al comma 7, per l'adozione urgente di misure di salvaguardia ambientale e sviluppo socio-economico delle isole minori, individuate tra gli ambiti territoriali indicati nell'allegato A annesso alla stessa legge, l'istituzione presso il Ministero dell'interno del Fondo per la tutela e lo sviluppo economico-sociale delle isole minori.

L'allegato indica i seguenti ambiti territoriali: Isole Tremiti (1. San Nicola: San Domino, Capraia, Pianosa. Mare: da un miglio dalla costa continentale fino al limite delle acque territoriali), Pantelleria (2. Pantelleria. Mare: per un raggio di 20 miglia intorno all'isola), Isole Pelagie (3. Lampedusa: Lampedusa, Lampione, Linosa. Mare: per un raggio di 40 miglia intorno a ciascuna isola), Isole Egadi (4. Favignana: Favignana, Levanzo, Marettimo, Formica. Mare: fino a 1 miglio dalla costa siciliana e per un raggio di 20 miglia nelle altre direzioni. 5. Ustica: Ustica. Mare: fino a 1 miglio dalla costa siciliana e per un raggio di 20 miglia nelle altre direzioni), Isole Eolie (6. Lipari: Lipari, Vulcano, Alicudi, Filicudi, Stromboli, Panarea. Mare: fino a 1 miglio dalla costa siciliana e per un raggio di 20 miglia nelle altre direzioni, ma non oltre la metà della distanza tra Lipari e Salina. 7. Salina: Salina. Mare: fino alla metà della distanza da Lipari e per un raggio di 20 miglia nelle altre direzioni), Isole Sulcitane (8. San Pietro: Sant'Antioco, San Pietro. Mare: fino alla costa sarda da Capo Pecora a Capo Teulada e per un raggio di 20 miglia nelle altre direzioni), Isole del Nord Sardegna (9. La Maddalena: La Maddalena, Caprera, Santo Stefano, Spargi, Santa Maria, Budelli, Razzoli, Mortorio, Tavolara, Molara, Asinara. Mare: fino al confine delle acque territoriali con la Corsica, fino alla costa sarda e per un raggio di 20 miglia nelle altre direzioni), Isole Partenopee (10. Procida: Capri, Ischia, Procida, Nisida, Vivara. Mare: l'intero golfo di Napoli), Isole Ponziane (11. Ponza, Palmarola, Zannone. Mare: fino a 1 miglio dalla costa laziale e per un raggio di 20 miglia nelle altre direzioni. 12. Ventotene: Ventotene, Santo Stefano. Mare: per un raggio di 20 miglia intorno a ciascuna isola), Isole Toscane (13. Elba: Elba, Pianosa, Montecristo. Mare: fino alla costa toscana da Piombino a Punta Ala e fino al confine delle acque territoriali con la Corsica. 14. Giglio: Isola del Giglio, Giannutri, Formiche di Grosseto. Mare: fino alla costa da Punta Ala all'Argentario e per un raggio di 15 miglia nelle altre direzioni. 15. Capraia: Capraia, Gorgona, Secche della Meloria. Mare: fino al confine delle acque territoriali con la Corsica e fino alla costa toscana da Piombino a Livorno), Isole del Mare Ligure (16. Arcipelago di Porto Venere: Palmaria, Tino, Tinetto. Mare: fino alla costa della punta di San Pietro all'altezza della diga foranea di La Spezia e per un raggio di 20 miglia nelle altre direzioni), Isola del lago d'Iseo (16-bis. Monte Isola).

- un ulteriore punteggio aggiuntivo per gli stessi docenti che abbiano prestato servizio nelle pluriclassi delle scuole primarie ubicate nei medesimi plessi scolastici.

Il comma in esame rinvia altresì alla contrattazione collettiva nazionale la determinazione di 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.

Esso prevede infine 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 qui in esame con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. Rimane salva la possibilità per le regioni di destinare risorse proprie per il potenziamento dei servizi nelle isole minori del proprio territorio.

Come segnalato nella relazione, il disegno di legge in esame 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. Per quanto riguarda l'articolo 22, comma 1, la relazione segnala che è stata in particolare accolta la 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.

Articolo 22, comma 2
***(Possibilità di valutazione dell'attività prestata da personale sanitario e
sociosanitario nelle isole minori)***

Il **comma 2** dell'**articolo 22** prevede che 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, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, siano definiti, per le procedure pubbliche di reclutamento del personale da parte degli enti ed aziende del Servizio sanitario nazionale, i possibili criteri valutativi, intesi a valorizzare l'attività prestata dagli esercenti le professioni sanitarie e dagli operatori sociosanitari presso strutture sanitarie e sociosanitarie, pubbliche o private accreditate, ubicate nelle cosiddette isole minori.

Per quanto riguarda l'ambito territoriale insulare in oggetto, il **comma 2** fa riferimento alle isole di cui all'allegato A della [L. 28 dicembre 2001, n. 448](#), e successive modificazioni.

Il decreto previsto dal **comma** in esame non ha un'esplicita natura regolamentare. Si ricorda che, sotto il profilo della disciplina di fonte statale, le norme di rango secondario sulle procedure di reclutamento in oggetto sono poste da due regolamenti (governativi e non ministeriali), entrambi adottati prima della revisione del riparto di competenze legislative e regolamentari tra Stato e regioni, operata, nell'articolo 117 della [Costituzione](#), con la legge costituzionale 18 ottobre 2001, n. 3: il [D.P.R. 10 dicembre 1997, n. 483](#), "Regolamento recante la disciplina concorsuale per il personale dirigenziale del Servizio sanitario nazionale", e il [D.P.R. 27 marzo 2001, n. 220](#), "Regolamento recante disciplina concorsuale del personale non dirigenziale del Servizio sanitario nazionale".

Articolo 23 **(Servizi di rifornimento idrico)**

L'articolo 23 riguarda il servizio di rifornimento idrico delle isole minori della Sicilia.

La legge 21 dicembre 1978, n. 861, ha trasferito alle Regioni i **compiti di gestione del rifornimento** idrico delle isole minori, in passato di competenza dello Stato, ferma restando la competenza del Ministero della difesa per la provvista e il rifornimento.

Con il decreto legislativo 31 marzo **1998**, n. 112, tutte le funzioni relative al rifornimento idrico delle isole minori sono state **trasferite alle regioni**, senza più alcun riferimento alla ripartizione di compiti relativi alla gestione, da una parte, e all'approvvigionamento e trasporto, dall'altra.

Il decreto legislativo 30 giugno 1998, n.244, ha esteso questa nuova disciplina anche alle **regioni speciali**. Tale provvedimento è stato però **dichiarato incostituzionale** (sentenza n.377 del 2000), in quanto il trasferimento di funzioni era stato disposto con un procedimento non conforme a quanto previsto dalle norme statutarie della regione Sicilia.

L'articolo in esame – considerato dunque che il servizio di rifornimento idrico delle isole minori della Sicilia sia di **competenza dello Stato** - stabilisce che esso sia svolto con **fondi del bilancio del Ministero della difesa**, ma mediante **affidamento esterno**.

Tale scelta – si legge ancora nella relazione illustrativa del provvedimento in esame – dipende dalla drastica riduzione del numero di navi portacqua nella disponibilità della Marina Militare.

Prevedendo l'affidamento esterno di tale funzione, la disposizione in esame - come rileva la relazione illustrativa al provvedimento – sancisce **quanto di fatto già avviene dal 2002**.

Al Ministero della difesa viene dunque attribuito il compito di **ente esecutore** ai sensi del codice dei contratti pubblici (art. 6 dell'allegato II.20 al dlgs 31 marzo 2023, n.36), oltre all'onere finanziario. Restano in capo al ministero anche i compiti in caso di emergenza di cui all'art. 6 della L. 19 maggio 1967, n. 378.

Viene di conseguenza **modificato anche l'art.111 del medesimo codice dell'ordinamento militare**, che elenca le competenze della Marina Militare. Il comma 4 di tale articolo, nella sua versione vigente, ricomprende tra tali competenze anche “il servizio di rifornimento idrico delle isole minori”. Nel disegno di legge in esame, il comma è riscritto, attribuendo alla Marina il compito di concorrere al rifornimento idrico alle isole minori e, per quanto riguarda le isole minori della Regione Sicilia, di svolgere le funzioni di ente esecutore ai sensi del codice dei contratti pubblici.

Articolo 24 ***(Autorizzazione paesaggistica in ambito portuale)***

L'**articolo 24** consente di escludere, dall'autorizzazione paesaggistica, gli interventi di recupero e riqualificazione effettuati nelle aree, individuate dal piano paesaggistico regionale, interessate da una rilevante e significativa infrastrutturazione all'interno degli ambiti portuali individuati e delimitati dai piani regolatori portuali.

L'articolo in esame integra il disposto della lettera b) del comma 4 dell'art. 143 del D.Lgs. 42/2004 (Codice dei beni culturali e del paesaggio), il cui testo previgente dispone che il piano paesaggistico regionale può prevedere l'individuazione delle **aree gravemente compromesse o degradate nelle quali** per la realizzazione degli interventi effettivamente volti al recupero ed alla riqualificazione **non è richiesto il rilascio dell'autorizzazione paesaggistica**.

L'integrazione in esame è volta a precisare che nelle aree citate sono **comprese quelle interessate da una rilevante e significativa infrastrutturazione all'interno degli ambiti portuali** individuati e delimitati dai piani regolatori portuali previsti e disciplinati dall'art. 5 della legge 84/1994.

Si ricorda che il quadro normativo di riferimento in materia portuale è riconducibile alla legge n. 84 del 1994, il cui articolo 5 reca la disciplina del Documento di programmazione strategica di sistema (**DPSS**) e del Piano regolatore portuale (**PRG**).

Sul piano del merito, il **DSPP** deve definire gli obiettivi di sviluppo dell'Autorità di sistema portuale, individuare gli ambiti portuali, ripartire i citati ambiti portuali in aree portuali, retro-portuali e di interazione tra porto e città, determinare i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio, anche di tipo ferroviario, con i singoli porti del sistema esterni all'ambito portuale nonché gli attraversamenti dei centri urbani. Con riferimento all'*iter* procedurale, di cui al comma 1-bis dell'articolo 5, si segnala in particolare che tale documento deve essere redatto dalle Autorità di sistema portuale (AdSP) in considerazione del Piano generale dei trasporti e della logistica e del Piano strategico nazionale della portualità e della logistica, e adottato dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale, a seguito dell'approvazione da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Il **PRG**, introdotto dal decreto legislativo n. 169 del 2016, è redatto, ai sensi del comma 2 dell'articolo 5, in attuazione del Piano strategico nazionale della portualità e della logistica e del DPSS, e nel rispetto delle linee guida del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Il Piano regolatore portuale, definito dal comma 2-ter come un piano territoriale di rilevanza statale, **delimita e disegna l'ambito e l'assetto complessivo del porto**, nel quale vanno ricomprese anche le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie, nonché le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate.

Per un approfondimento relativo alla redazione dei Piani regolatori di sistema portuale, è possibile consultare le [Linee guida](#) predisposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Articolo 25

(Riutilizzo di piattaforme per la coltivazione di idrocarburi in mare e delle infrastrutture connesse)

L'articolo modifica la disciplina relativa alla predisposizione delle linee guida nazionali per la dismissione mineraria delle piattaforme per la coltivazione di idrocarburi in mare e delle infrastrutture connesse.

Il **primo comma** interviene sull'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, prevedendo, attraverso la modifica introdotta **con la lettera a)**, che nell'emanazione delle linee guida sia acquisito il parere del Ministro dell'università e della ricerca.

La disciplina attuale prevede che si provveda 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.

Inoltre, attraverso la modifica introdotta con la **lettera b)**, si prevede, che nell'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, si tenga 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.

Come riporta la relazione illustrativa del provvedimento le attuali linee guida, approvate con [decreto ministeriale del Ministro 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.

Articolo 26

(Attività di ricerca e supporto tecnico scientifico degli enti pubblici di ricerca)

L'**articolo 26, comma 1**, stabilisce che 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. Il **comma 2** prevede che 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 al provvedimento in esame, possono attivare, su richiesta delle amministrazioni pubbliche competenti, nei limiti delle risorse finanziarie previste a legislazione vigente, forme di collaborazione e di supporto per le finalità previste dal provvedimento in esame. 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 dal provvedimento in esame.

Il **comma 1**, come sopra osservato, stabilisce che 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.

Secondo quanto si evince dalla relazione illustrativa, 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). Ventinove 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.

Per ulteriori approfondimenti si rinvia alla [sezione sull'analisi di impatto della regolamentazione \(AIR\)](#), pp. 12-17.

Il **comma 2** prevede che 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 al provvedimento in esame, possono attivare, su richiesta delle amministrazioni pubbliche competenti, nei limiti delle risorse finanziarie previste a legislazione vigente, forme di collaborazione e di supporto per le finalità previste dal provvedimento in esame.

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

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 dal provvedimento in esame.

Come segnalato nella relazione, il disegno di legge in esame 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. Per quanto riguarda l'articolo 26, comma 2, la relazione segnala che è stata in particolare accolta la proposta con riformulazione, volta a comprendere nella portata applicativa della disposizione gli enti di ricerca regionali e le università del territorio.

Articolo 27

(Sgravi contributivi nel settore della pesca marittima al fine di favorire il reimbarco in caso di arresto definitivo dell'imbarcazione)

I **commi 1 e 3** dell'**articolo 27** prevedono, nel settore della pesca marittima, uno sgravio contributivo, per gli anni 2026 e 2027, pari al 50 per cento degli oneri previdenziali e assistenziali a carico del datore di lavoro, inerenti ad assunzioni di soggetti che abbiano lavorato in mare a bordo di imbarcazioni oggetto – nell'ambito del programma nazionale relativo al fondo FEAMPA dell'Unione europea¹ – di arresto definitivo e di relativa demolizione; lo sgravio è riconosciuto a determinate condizioni e nel rispetto di un limite massimo di minori entrate contributive pari a 1,54 milioni di euro per ciascun anno del biennio 2026-2027. Il **comma 2** provvede alla quantificazione e alla copertura dell'onere finanziario corrispondente al summenzionato limite massimo (di cui al **comma 1**).

Più in particolare, al fine del riconoscimento dello sgravio contributivo in esame:

- il soggetto deve aver svolto sull'imbarcazione oggetto di arresto definitivo e di relativa demolizione il proprio lavoro per almeno 90 giorni, anche non consecutivi, nel corso dei 24 mesi precedenti la data di accoglimento della richiesta di sostegno²;
- il nuovo imbarco deve avvenire entro tre mesi dalla cancellazione dell'unità da pesca demolita nei pertinenti registri tenuti dall'autorità marittima. Lo sgravio è escluso qualora tale nuovo imbarco sostituisca personale che sia sbarcato non volontariamente e per cause diverse dalle fattispecie di risoluzione di diritto di cui all'articolo 343 del [codice della navigazione](#). La condizione sull'assenza di sostituzione è posta con riferimento al suddetto periodo di tre mesi; *a quest'ultimo riguardo, si consideri l'opportunità di una valutazione, in specie in relazione all'ipotesi che il nuovo imbarco avvenga in prossimità del termine dei tre mesi e che immediatamente dopo tale termine cessi un altro rapporto di lavoro.*

La base di calcolo sulla quale si commisura la percentuale di sgravio (pari, come detto, a 50 punti percentuali) è costituita dalla contribuzione a carico del datore di lavoro, al netto degli sgravi contributivi già riconosciuti in base alla disciplina

¹ Cfr., in particolare, il richiamato articolo 20 del [regolamento \(UE\) 2021/1139](#) del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2021, regolamento “che istituisce il Fondo europeo per gli affari marittimi, la pesca e l'acquacoltura e che modifica il regolamento (UE) 2017/1004”. Riguardo al relativo programma operativo dell'Italia, cfr. anche la **relazione tecnica** allegata al disegno di legge (relazione reperibile nell'[A.S. n. 1624](#)).

² In merito alla misura di sostegno, cfr. il citato articolo 20 del regolamento (UE) 2021/1139. Si ricorda che, in base al paragrafo 3 di tale articolo, il riconoscimento in misura integrale del sostegno è subordinato alla cessazione, da parte del lavoratore, delle attività di pesca per i cinque anni successivi al ricevimento del sostegno medesimo; qualora venga meno tale condizione, lo Stato membro interessato recupera le somme in un importo proporzionato al periodo durante il quale la condizione non è stata soddisfatta.

generale di settore³.

Come detto, lo sgravio è riconosciuto nel rispetto di un limite massimo di minori entrate contributive pari a 1,54 milioni di euro per ciascun anno del biennio 2026-2027.

Si valuti l'opportunità di chiarire i termini del raccordo tra il limite massimo, posto per i soli anni 2026 e 2027, e la previsione dell'applicazione dello sgravio con riferimento agli oneri previdenziali e assistenziali dovuti per ventiquattro mesi, considerato anche che non si prevede esplicitamente una procedura volta ad escludere il superamento del limite.

Si ricorda altresì che il **comma 1** fa riferimento alla finalità di salvaguardare i livelli occupazionali nel settore della pesca marittima.

Il **comma 3** specifica che lo sgravio contributivo in esame è concesso ai sensi della disciplina dell'Unione europea sulle possibilità di aiuti di Stato *de minimis* nel settore della pesca e dell'acquacoltura⁴ e nel rispetto delle norme dell'Unione europea sulla cumulabilità degli aiuti di Stato.

Il **comma 2** provvede alla quantificazione e alla copertura dell'onere finanziario corrispondente al summenzionato limite massimo (di cui al **comma 1**). Riguardo ai saldi relativi all'indebitamento netto delle pubbliche amministrazioni e al fabbisogno di cassa, l'onere è quantificato in misura superiore – pari a 2,2 milioni di euro per ciascuno degli anni 2026 e 2027 – rispetto all'importo del suddetto limite; all'onere così quantificato si fa fronte mediante identica riduzione, per ciascuno dei due anni, del Fondo sociale per occupazione e formazione⁵.

³ Cfr., in merito, la suddetta **relazione tecnica** (reperibile nell'[A.S. n. 1624](#)), la quale ricorda altresì che, in base al **comma 1** del presente articolo, resta ferma l'applicazione del regime previdenziale agevolato previsto per il settore della pesca.

⁴ Disciplina di cui al richiamato [regolamento \(UE\) n. 717/2014](#) della Commissione, del 27 giugno 2014.

⁵ Fondo di cui all'articolo 18, comma 1, lettera *a*), del [D.L. 29 novembre 2008, n. 185, convertito, con modificazioni, dalla L. 28 gennaio 2009, n. 2](#). L'onere è quantificato e coperto in misura maggiore rispetto al limite massimo (di cui al **comma 1**) in relazione alla particolare natura finanziaria del Fondo sociale per occupazione e formazione. Si ricorda infatti che nella dotazione di tale Fondo il valore di competenza contabile dà luogo ad una proiezione ridotta (rispetto al medesimo valore) in termini di fabbisogno di cassa, in quanto il Fondo è in genere preordinato alla copertura di interventi ai quali è connesso l'ulteriore beneficio di una contribuzione figurativa pensionistica (quest'ultima, in linea di massima, non determina effetti di cassa negli anni interessati dalla competenza contabile). Dal momento che allo sgravio in esame non è connesso un ulteriore beneficio, è necessaria una compensazione (dell'importo del limite di cui al **comma 1**) in misura eccedente, al fine di assicurare la copertura integrale in termini di fabbisogno di cassa e di indebitamento netto delle pubbliche amministrazioni.

Articolo 28
(Trattamento di integrazione salariale speciale a beneficio dei lavoratori del settore della pesca)

L'articolo 28, al fine di dare piena attuazione alla normativa che ha esteso la Cassa integrazione speciale operai agricoli (CISOA) anche al settore della pesca, rinvia ad un 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 - da adottare entro il termine di novanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente provvedimento – per la definizione delle causali di intervento dell'integrazione salariale a beneficio dei lavoratori di tale settore, nonché delle modalità e dei criteri di erogazione di tale prestazione.

L'articolo 28, al fine di dare piena attuazione alle disposizioni di cui all'articolo 1, comma 217, della legge 30 dicembre 2021, n. 234 - che ha esteso il trattamento sostitutivo della retribuzione, per le giornate di lavoro non prestate, previsto per i lavoratori agricoli⁶, anche ai lavoratori dipendenti imbarcati su navi adibite alla pesca marittima nonché in acque interne e lagunari – nell'ottica di prendere in considerazione le specifiche caratteristiche dell'attività lavorativa in tale ambito, rinvia ad un 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 – da adottare entro il termine di novanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente provvedimento – la definizione delle causali di intervento dell'integrazione salariale a beneficio dei lavoratori del settore della pesca, nonché le modalità e criteri di erogazione della prestazione. Tale articolo precisa, al secondo periodo, che dalle disposizioni di cui al primo periodo non devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Si ricorda che il comma 217 della legge 234/2021, nel dettaglio, ha modificato la legge 8 agosto del 1972, n. 457, introducendo il quarto comma all'articolo 8, con il quale, a decorrere dal 1° gennaio 2022, il trattamento sostitutivo della retribuzione, per le giornate di lavoro non prestate, previsto, per la durata massima di novanta giorni nell'anno, per i lavoratori agricoli con contratto a tempo indeterminato (che siano sospesi temporaneamente dal lavoro per intemperie stagionali o per altre cause non imputabili al datore di lavoro o ai lavoratori), è riconosciuto anche ai lavoratori dipendenti imbarcati

⁶ Si ricorda che il trattamento di integrazione salariale in oggetto (di cui all'articolo 8 della L. 8 agosto 1972, n. 457, e successive modificazioni) concerne i lavoratori agricoli (quadri, impiegati e operai) assunti (anche da parte di coltivatori diretti) con contratto di lavoro a tempo indeterminato, o anche con contratto di apprendistato, nonché i soci di cooperative agricole che prestino attività retribuita come dipendenti; riguardo alla misura del trattamento, si rinvia ad una pagina del sito internet istituzionale dell'INPS (per gli importi massimi relativi al 2024, cfr. la seguente pagina, dal medesimo sito). La ricognizione dell'istituto della CISOA operata nella presente scheda non concerne i casi in cui esso si applichi per riconversione o ristrutturazione aziendale.

su navi adibite alla pesca marittima nonché in acque interne e lagunari, ivi compresi i soci-lavoratori di cooperative della piccola pesca, nonché agli armatori e ai proprietari armatori, imbarcati sulla nave dai medesimi gestita, **per periodi diversi da quelli di sospensione dell'attività lavorativa derivante da misure di arresto temporaneo obbligatorio e non obbligatorio** (periodi coperti da altri strumenti di sostegno al reddito)⁷.

Come indicato nella relazione illustrativa del provvedimento in esame, tale comma 217 di fatto, non è stato pienamente attuato 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.

Con la presente disposizione si intendono dunque superare le difficoltà incontrate nell'estensione della CISOA⁸ al settore della pesca, attribuendo al Ministero del

⁷ Si ricorda che a partire dalla legge n. 232 del 2016 (art. 1, comma 346) è stata prevista la garanzia (per ciascun lavoratore dipendente da impresa adibita alla pesca marittima, compresi i soci lavoratori delle cooperative della piccola pesca) di una indennità lorda giornaliera onnicomprensiva pari a trenta euro lordi, in caso di sospensione dal lavoro derivante da misure di arresto temporaneo obbligatorio e non; tale misura viene annualmente attuata attraverso un apposito decreto interministeriale che rende fruibili le risorse finanziarie rese disponibili da Governo e Parlamento tramite la legge di bilancio. Si ricorda altresì che il decreto ministeriale n. 1222 del 17 aprile 2025, da ultimo, ha stabilito le modalità di fruizione dell'indennità onnicomprensiva per ciascun socio lavoratore delle cooperative della piccola pesca in caso di sospensione dal lavoro derivante da misure di arresto temporaneo obbligatorio o non obbligatorio.

⁸ Si ricorda che nell'ambito del periodo intercorrente tra il 23 febbraio 2020 e il 31 ottobre 2020, e comunque entro il 31 dicembre 2020, l'art. 19 del D.L. 18/2020, come modificato dal D.L. 34/2020, ha previsto la concessione del trattamento di integrazione salariale per i lavoratori dipendenti agricoli a tempo indeterminato (CISOA), per eventi riconducibili all'emergenza epidemiologica da COVID-19. Il suddetto trattamento è stato riconosciuto, con le medesime modalità, anche per periodi: tra il 13 luglio 2020 e il 31 dicembre 2020 (art. 1 del D.L. 104/2020), per una durata massima di 50 giorni; tra il 1° gennaio 2021 ed il 30 giugno 2021 (art. 1, c. 304, della L. 178/2020) per una durata massima di 90 giorni; tra il 1° aprile 2021 e il 31 dicembre 2021, per una durata massima di 120 giorni (art. 8, co. 8, D.L. 41/2021).

Si ricorda altresì che il comma 1 dell'articolo 2 del DL n. 98/2023 ha esteso, in via transitoria, l'applicabilità del trattamento di integrazione salariale per i lavoratori dipendenti agricoli a tempo indeterminato (CISOA) ai casi in cui l'attività degli operai agricoli (a tempo indeterminato) sia ridotta, in ragione di intemperie stagionali, in misura pari alla metà dell'orario giornaliero contrattualmente previsto; si è esteso dunque, limitatamente alle riduzioni di attività lavorative comprese nel periodo tra il 29 luglio 2023 – data di entrata in vigore del presente decreto – e il 31 dicembre 2023 (e limitatamente alla categoria degli operai a tempo indeterminato e alla causale delle intemperie stagionali), l'applicabilità dell'istituto, prevista dalla disciplina vigente per i casi di sospensione per intere giornate – a causa di intemperie stagionali o di altri eventi non imputabili al datore di lavoro o ai lavoratori – dell'attività dei lavoratori agricoli a tempo indeterminato (quadri, impiegati ed operai).

Il successivo comma 2 di tale art. 2 ha ammesso i trattamenti in esame – per il medesimo periodo 29 luglio 2023-31 dicembre 2023 e purché le suddette riduzioni o sospensioni siano fondate sulla causale delle intemperie stagionali – in deroga ai limiti di durata relativi al singolo lavoratore, prevedendo che tali periodi di trattamento siano equiparati a periodi lavorativi per il computo del numero minimo di giornate lavorative annue che deve essere previsto – al fine dell'applicazione della CISOA – dal contratto individuale.

Analoga disposizione è stata successivamente introdotta dall'art. 2-bis, comma 1, del DL n. 63 del 2024 con riferimento al periodo tra la data di entrata in vigore della legge di conversione di tale decreto e il 31 dicembre 2024.

Si ricorda, da ultimo, che l'art. 10-bis del DL n. 92/2025, al comma 2, ha esteso, in via transitoria, nel rispetto di un limite di spesa pari a 22,5 milioni di euro per l'anno 2025, l'applicabilità del trattamento di integrazione salariale previsto per i lavoratori dipendenti agricoli a tempo indeterminato (CISOA) ai

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 compito di adottare un decreto volto a definire esattamente le modalità applicative e, in particolare, le causali in presenza delle quali sarà possibile accedere all'integrazione salariale.

Si valuti l'opportunità di chiarire l'ambito temporale di applicazione di quanto previsto dal comma 4 dell'art.8 della legge 8 agosto del 1972, n. 457, così come modificato dall'art. 1, comma 217 della legge 234/2021, atteso che quest'ultimo ha esteso il trattamento di integrazione salariale speciale anche a beneficio dei lavoratori del settore della pesca "a decorrere dal 1° gennaio 2022".

casi in cui l'attività sia degli operai agricoli a tempo indeterminato sia di quelli a tempo determinato sia ridotta, in ragione di intemperie stagionali, in misura pari alla metà dell'orario giornaliero contrattualmente previsto; l'estensione concerne, nel rispetto del suddetto limite di spesa, le riduzioni pari alla metà di attività lavorativa comprese nel periodo 1° luglio 2025-31 dicembre 2025.

Articolo 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)

L'**articolo 29** modifica i limiti di abilitazione del personale imbarcato al fine di riconoscere al **marinaio autorizzato alla pesca** la possibilità di assumere il **comando di navi** di stazza non superiore a 200 tonnellate **dedite alla pesca mediterranea anche oltre il 20° meridiano**.

Apportando modifiche al Regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione, approvato con [d.P.R.](#) n. 328 del 1952, l'**articolo 29** del provvedimento in esame consente al **marinaio autorizzato alla pesca**, in funzione delle nuove tecnologie di ausilio alla navigazione installate a bordo delle navi da pesca, di assumere il comando di navi di stazza lorda non superiore a 200 tonnellate dedite alla pesca mediterranea **in qualsiasi zona** e, dunque, **anche oltre il limite attuale del 20° meridiano** (Mar di Levante).

A tal fine, la novella in commento rivede i **limiti di abilitazione del personale imbarcato**, concentrandosi in particolare sulle figure del padrone marittimo di seconda classe per la pesca e del marinaio autorizzato alla pesca.

Difatti, come indicato nella relazione illustrativa del disegno di legge in esame, l'**articolo 29** intende coordinare la disciplina del **padrone marittimo di seconda classe per la pesca** di cui all'art. 254-*bis* del Regolamento con quella del **marinaio autorizzato alla pesca** di cui all'art. 257 del medesimo regolamento, evitandone una sovrapposizione.

L'articolo 254-*bis* del Regolamento determina i requisiti necessari per conseguire il titolo di **padrone marittimo di seconda classe** per la pesca e le funzioni che questo può ricoprire. A tal proposito, attualmente si prevede che il padrone marittimo di seconda classe può imbarcare come ufficiale su navi di stazza lorda non superiore a 3000 tonnellate, adibite alla pesca, e assumere il comando di navi adibite alla pesca:

- di stazza lorda non superiore alle 150 tonnellate;
- di stazza lorda non superiore a 1000 tonnellate nel Mediterraneo, a condizione del completamento di almeno un anno di navigazione in servizio di coperta in qualità di ufficiale;
- di stazza lorda non superiore a 1000 tonnellate oltre lo stretto di Gibilterra fino a Huelva e sino a capo Palmas, comprese le isole a non più di trecento miglia dalla costa, oltre il canale di Suez, nel mar Rosso, lungo le coste dell'Arabia, dell'India, compreso il golfo Persico, fino a Bombay, e della Africa fino a capo Guardafui, a condizione del completamento di almeno tre anni di navigazione in servizio di coperta come primo ufficiale, due dei quali su navi adibite alla pesca oltre gli Stretti.

L'articolo 257 del Regolamento disciplina, invece, la figura del **marinaio autorizzato alla pesca** prevedendo che questi possa imbarcare, a determinate condizioni, come primo ufficiale su navi di stazza lorda non superiore alle 1000 tonnellate e come secondo ufficiale su navi di stazza lorda non superiore alle 3000 tonnellate. Inoltre, secondo quanto attualmente previsto, egli può assumere il comando di navi di stazza lorda non superiore alle 200 tonnellate addette alla pesca mediterranea nella zona compresa fra il 6° e il 20° meridiano.

Ciò premesso, da un lato, tramite la soppressione della lettera *a*), numero 2, del secondo comma dell'articolo 254-*bis* del Regolamento, l'**articolo 29** del provvedimento in esame **elimina il limite**, attualmente previsto per il **padrone marittimo di seconda classe** per la pesca, di assumere il comando di navi adibite alla pesca **di stazza lorda non superiore alle 150 tonnellate**.

Dall'altro lato, la disposizione in commento interviene sulle funzioni del **marinaio autorizzato alla pesca** previste dal secondo comma dell'articolo 257 **sostituendo**, in particolare, il numero 2, che attualmente stabilisce che questi possa assumere il comando di navi di stazza lorda non superiore alle 200 tonnellate adibite alla pesca mediterranea **nella zona compresa fra il 6° e il 20° meridiano**.

La novella in commento va, invece, a stabilire che il marinaio autorizzato alla pesca può 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**, eliminando, pertanto, l'attuale limite del 20° meridiano.

Al riguardo, si segnala che la **circolare sulla formulazione tecnica dei testi legislativi del Presidente della Camera del 20 aprile 2001** prescrive di non ricorrere all'atto legislativo per apportare modifiche frammentarie ad atti non aventi forza di legge, al fine di evitare che questi ultimi presentino un diverso grado di "resistenza" ad interventi modificativi successivi.

Come rilevato dal **Comitato per la legislazione** della Camera dei deputati, da ultimo, nella seduta del 13 marzo 2024 – con riferimento all'AC 1752, recante conversione in legge del decreto-legge 2 marzo 2024, n. 19 –, in tali casi «le disposizioni andrebbero [...] riformulate nel senso di autorizzare la modifica delle norme regolamentari sulle quali si interviene; [...] in proposito appare opportuna una riflessione sull'esigenza di evitare la "legificazione" di materie regolamentari che contrasta con l'auspicato processo di delegificazione e comporta un irrigidimento del contesto normativo nonché la sottrazione di tali materie all'ordinario *iter* di adozione dei regolamenti che prevede, tra l'altro, il parere del Consiglio di Stato».

In quella sede, il Comitato ha dunque formulato la seguente **condizione**: “provveda la Commissione di merito, per le ragioni esposte in premessa, a riformulare l'articolo 26, nel senso di autorizzare il Governo a modificare le norme regolamentari sulle quali si interviene, evitando la modifica diretta e frammentaria di tali norme”.

Si valuti, pertanto, l'opportunità di riformulare la disposizione.

Articolo 30 ***(Rappresentanza delle associazioni della pesca nelle commissioni di riserva delle aree marine protette)***

L'**articolo 30** aggiorna la **composizione** delle **commissioni di riserva delle aree marine protette** tramite la partecipazione **di tre ulteriori esperti** designati rispettivamente dal Ministero dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste, dal Ministero dell'università e della ricerca e dalle Associazioni nazionali delle cooperative e delle imprese della pesca professionale maggiormente rappresentative.

Nel dettaglio, la disposizione in commento è composta da un unico comma e modifica [l'articolo 2, comma 339, della legge 24 dicembre 2007, n. 244](#), al fine di **aggiornare la composizione delle Commissioni di riserva delle aree marine protette**. La disposizione prevede la **sostituzione** dell'**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 delle commissioni di riserva facciano parte:

- un **esperto** designato dal **Ministero dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste**;
- un **esperto** designato dal **Ministero dell'università e della ricerca**;
- 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.

Per l'individuazione delle associazioni maggiormente rappresentative si rinvia al decreto del direttore generale della pesca del Ministero dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste del [3 luglio 2025, n. 300843](#).

• ***Le aree marine protette (AMP) e le Commissioni di riserva***

Nella sezione "[Aree marine protette](#)" del sito internet del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica viene reso noto che le [aree marine protette istituite](#) sono 30 oltre a 2 parchi sommersi che tutelano complessivamente circa 231mila ettari di mare e circa 711 chilometri di costa" e che "la gestione delle aree marine protette, ai sensi delle leggi n. 979/1982, n. 394/1991 e n. 426/1998, è affidata dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare a enti pubblici, istituzioni scientifiche o associazioni ambientaliste riconosciute, anche consorziati tra di loro. L'affidamento avviene con decreto del Ministro dell'ambiente, sentiti le regioni e gli enti locali territorialmente interessati".

Si ricorda che le commissioni di riserva delle aree marine protette sono state istituite ai sensi dell'[articolo 28, terzo comma, della legge n. 979/1982](#), e sono state in seguito riorganizzate dall'[articolo 2, comma 339, della legge n. 244/2007](#).

Le **commissioni di riserva** sono attualmente nominate dal Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e istituite presso l'ente cui è delegata la gestione dell'area marina protetta. Sono, inoltre, **composte da**:

- un rappresentante designato dal Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, con funzioni di presidente;
- un esperto designato dalla regione territorialmente interessata, con funzioni di vice presidente;
- un esperto designato d'intesa tra i comuni rivieraschi territorialmente interessati;
- un esperto del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare;
- un rappresentante della Capitaneria di porto nominato su proposta del reparto ambientale marino presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare;
- un esperto designato dall'Istituto centrale per la ricerca scientifica e tecnologica applicata al mare (ICRAM);
- un esperto designato dalle associazioni naturalistiche maggiormente rappresentative riconosciute dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.

In estrema sintesi, le commissioni di riserva affiancano l'ente delegato nella gestione dell'area marina protetta, formulando proposte e suggerimenti per quanto attiene al funzionamento dell'area marina protetta (AMP) medesima. In particolare, le suddette commissioni rendono 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 soppressione dell'ICRAM e il ruolo dell'ISPRA*

L'**Istituto centrale per le ricerche scientifiche e tecnologiche applicate alla pesca marittima (ICRAM)** era disciplinato dall'art. 8 della legge 17 febbraio 1982, n. 41, e successivamente è stato **soppresso dall'art. 28**, comma 2 del [D.L. 112/2008](#), che lo **ha incorporato nell'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA)**.

Le competenze dell'ICRAM, trasferite all'ISPRA, erano quelle di consulenza e supporto tecnico-scientifico alle politiche di sviluppo sostenibile e: di salvaguardia della biodiversità in ambiente marino e costiero, ivi comprese le politiche relative alla pesca ed alla maricoltura sostenibili. Era suo compito, inoltre, quello di svolgere promuovere e coordinare attività di ricerca scientifica e tecnologica volta alla definizione di standard, linee guida e direttive di rilevanza nazionale in materia di tutela e di difesa delle qualità delle acque e degli ambienti marini, costieri e lagunari, nonché di salvaguardia e valorizzazione della fascia costiera, con particolare attenzione alla mitigazione degli impatti delle attività economiche ed antropiche che si svolgono lungo le coste. Per informazioni circa l'attività e l'organizzazione dell'Istituto si veda il suo [Regolamento](#).

L'ISPRA, istituito dal citato art. 28 del D.L. 112 del 2008 e posto sotto la vigilanza del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, ha accorpato in un unico ente, oltre all'ICRAM, l'Agenzia per la protezione dell'ambiente e per i servizi tecnici (APAT) e l'Istituto nazionale per la fauna Selvatica (INFS).

I compiti affidati all'ISPRA secondo il suo [Statuto](#) sono quelli relativi alla tutela dell'ambiente tra cui: controlli, monitoraggi e valutazioni dello stato dell'ambiente, con particolare riferimento alla tutela delle acque, alla difesa dell'ambiente atmosferico, del suolo, del sottosuolo, della biodiversità marina e terrestre e delle rispettive colture; tutela della natura e della fauna omeoterma; ricerca, da intendersi quali promozione della ricerca di base e applicata, e coordinamento della ricerca di ordine scientifico e tecnologico, volte a supportare standard e direttive di rilevanza nazionale; consulenza strategica, assistenza tecnico-scientifica, sperimentazione e supporto tecnico sia al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare (che si avvale dell'Ispra nell'esercizio delle sue attribuzioni) che ad altre amministrazioni statali; informazione e formazione. L'ISPRA svolge inoltre attività di coordinamento ed indirizzo del sistema nazionale di protezione ambientale e ricerca scientifica. Va inoltre evidenziato che l'attività istituzionale dell'Ispra viene ad essere ulteriormente ampliata in relazione ai contenuti delle convenzioni triennali stipulate con il Ministero di riferimento.

Si ricorda inoltre che la legge n. 132/2016 ha istituito il [Sistema nazionale a rete per la protezione dell'ambiente](#) (SNPA) – composto da ISPRA e dalle agenzie regionali e delle province autonome per la protezione dell'ambiente (ARPA/APPA). La legge attribuisce al nuovo soggetto compiti quali:

- attività ispettive nell'ambito delle funzioni di controllo ambientale
- monitoraggio dello stato dell'ambiente
- controllo delle fonti e dei fattori di inquinamento
- attività di ricerca finalizzata a sostegno delle proprie funzioni
- supporto tecnico-scientifico alle attività degli enti statali, regionali e locali che hanno compiti di amministrazione attiva in campo ambientale
- raccolta, organizzazione e diffusione dei dati ambientali che, unitamente alle informazioni statistiche derivanti dalle predette attività, costituiranno riferimento tecnico ufficiale da utilizzare ai fini delle attività di competenza della pubblica amministrazione.

Articolo 31
(Clausola di invarianza finanziaria)

L'articolo 31 reca la clausola di invarianza finanziaria.

L'**articolo 31** reca la clausola di invarianza finanziaria, in base alla quale, ad eccezione dell'**articolo 27**, non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

La disposizione specifica che le amministrazioni interessate provvedono all'attuazione del provvedimento in esame con le risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente.