

nota di lettura

XIX legislatura

A.S. 1624:

“Valorizzazione della risorsa mare”

Ottobre 2025
n. 283



servizio del bilancio
del Senato



SERVIZIO DEL BILANCIO

Tel. 06 6706 5790 – SBilancioCU@senato.it –  @SR_Bilancio

Il presente dossier è destinato alle esigenze di documentazione interna per l'attività degli organi parlamentari e dei parlamentari.

Si declina ogni responsabilità per l'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.

Servizio del bilancio, (2025). Nota di lettura, «A.S. 1624: “Valorizzazione della risorsa mare”». NL283, ottobre 2025, Senato della Repubblica, XIX legislatura

INDICE

Capo I Coordinamento delle politiche del mare	1
Articolo 1 (<i>Comitato interministeriale per le politiche del mare</i>)	1
Capo II Zona contigua e linee di base.....	3
Articolo 2 (<i>Istituzione della zona contigua</i>).....	3
Articolo 3 (<i>Estensione della zona contigua</i>)	4
Articolo 4 (<i>Esercizio dei diritti nella zona contigua</i>).....	5
Articolo 5 (<i>Diritti degli altri Stati all'interno della zona contigua</i>).....	5
Articolo 6 (<i>Linee di base</i>).....	7
Capo III Disposizioni per la valorizzazione dell'attività subacquea a scopo ricreativo e per la tutela della sicurezza e del patrimonio ambientale e culturale ...	9
Articolo 7 (<i>Ambito di applicazione e finalità</i>).....	9
Articolo 8 (<i>Definizioni</i>)	10
Articolo 9 (<i>Immersione subacquea</i>)	11
Articolo 10 (<i>Esercizio dell'attività di istruttore subacqueo e di guida subacquea</i>).....	11
Articolo 11 (<i>Esercizio dell'attività di centro di immersione e di addestramento subacqueo</i>)	13
Articolo 12 (<i>Organizzazioni senza scopo di lucro</i>)	15
Articolo 13 (<i>Zone di interesse turistico subacqueo</i>)	15
Articolo 14 (<i>Sanzioni</i>)	17
Capo IV Navigazione da diporto.....	19
Articolo 15 (<i>Modifiche al codice della nautica da diporto, di cui al decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171</i>)	19
Articolo 16 (<i>Archivio telematico centrale delle unità da diporto</i>).....	24
Articolo 17 (<i>Passaggi di proprietà di beni mobili registrati</i>)	25
Capo V Navigazione marittima e cantieristica	26
Articolo 18 (<i>Modifiche al codice della navigazione</i>)	26
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>)	33
Articolo 20 (<i>Sorveglianza sugli apparati radioelettrici di bordo</i>)	34
Articolo 21 (<i>Sostegno alla cantieristica regionale</i>)	36
Capo VI Misure in materia scolastica, sanitaria, culturale, di ricerca e di pesca ..	37
Articolo 22 (<i>Isole minori</i>).....	37
Articolo 23 (<i>Servizio di rifornimento idrico</i>)	39
Articolo 24 (<i>Autorizzazione paesaggistica in ambito portuale</i>).....	40
Articolo 25 (<i>Riutilizzo di piattaforme per la coltivazione di idrocarburi in mare e delle infrastrutture connesse</i>).....	40
Articolo 26 (<i>Attività di ricerca e supporto tecnico scientifico degli enti pubblici di ricerca</i>)	41
Articolo 27 (<i>Regime previdenziale agevolato per favorire il reimbarco in caso di arresto definitivo dell'imbarcazione</i>)	42

Articolo 28 (<i>Disposizioni in materia di ammortizzatori sociali per il settore della pesca</i>)	45
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>)	46
Articolo 30 (<i>Rappresentanza delle associazioni della pesca nelle commissioni di riserva delle aree marine protette</i>)	47
Capo VII Disposizioni finali.....	48
Articolo 31 (<i>Clausola di invarianza finanziaria</i>)	48

CAPO I

COORDINAMENTO DELLE POLITICHE DEL MARE

Articolo 1

(Comitato interministeriale per le politiche del mare)

L’articolo 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 (lettera *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 (lettera *b*); integrare la composizione del CIPOM, prevedendo che ad esso partecipi anche il Ministro dell’università e della ricerca (lettera *c*)). A tal fine, la disposizione novella l’articolo 12 del decreto-legge 11 novembre 2022, n. 173.

La RT conferma che l’articolo 1 reca modifiche alle attribuzioni del Comitato interministeriale per le politiche del mare (CIPOM) istituito con il decreto-legge 11 novembre 2022, n. 173, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 dicembre 2022, n. 204.

Il comma 1 prevede di apportare alcune modifiche all’articolo 12 del citato decreto-legge.

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

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

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

La norma mira inoltre, alla lettera *c*), ad integrare la composizione del Comitato in cui attualmente siedono le Autorità delegate per le politiche europee, le politiche di coesione e il coordinamento del PNRR nonché i Ministri degli affari esteri e della

cooperazione internazionale, della difesa, dell'economia e delle finanze, delle imprese e del *made in Italy*, dell'agricoltura e della sovranità alimentare e delle foreste, dell'ambiente e della sicurezza energetica, delle infrastrutture e dei trasporti, della cultura e del turismo.

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

In conclusione, assicura che dall'attuazione dell'articolo non derivano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, tenuto conto che:

- quanto alla disposizione di cui alla lettera *a*), reca una mera specificazione di un preceitto già evincibile dall'attuale dato positivo e riferito all'estensione della portata oggettiva del Piano del mare: in particolare, sul piano ordinamentale, la valorizzazione della navigazione commerciale e il diporto nautico vengono ricondotte alle materie della valorizzazione delle vie del mare e dello sviluppo del sistema portuale;
- in merito alle disposizioni di cui alla lettera *b*), rileva che esse assumono natura ordinamentale, da un lato, permettendo che il concerto ministeriale sia acquisito nell'ambito del CIPOM, dall'altro, prevedendo la possibilità per il CIPOM di esprimere un parere non vincolante sugli schemi di regolamento sottoposti alla sua valutazione; ciò, ferma rimanendo la previsione dell'articolo 12 del decreto-legge n. 173 del 2022, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 204 del 2022, secondo cui “Ai componenti e ai partecipanti alle riunioni del Comitato non spettano compensi, gettoni di presenza, rimborsi di spese o altri emolumenti comunque denominati”. Osserva, inoltre, che, ai sensi dell'articolo 12 del decreto-legge n. 173 del 2022 il CIPOM è già titolare del “compito di assicurare, ferme restando le competenze delle singole amministrazioni, il coordinamento e la definizione degli indirizzi strategici delle politiche del mare”, con la conseguenza che le disposizioni in esame, prevedendo un ruolo di promozione dei concerti di competenza dei Ministri componenti e consentendo l'espressione di pareri non vincolanti (in entrambi i casi) in relazione ad atti attuativi del Piano del mare approvato dallo stesso CIPOM, individuano attività istituzionali sussumibili sotto la generale missione istituzionale del coordinamento interistituzionale già assegnata al medesimo Comitato;
- la disposizione di cui alla lettera *c*) mira ad integrare la composizione del CIPOM, anche in tale caso ferma rimanendo la previsione dell'articolo 12 del decreto-legge n. 173 del 2022, che esclude, in capo ai componenti del Comitato, il diritto alla

percezione di compensi, gettoni di presenza, rimborsi di spese o altri emolumenti comunque denominati.

Il prospetto riepilogativo degli effetti d'impatto attesi sui saldi di finanza pubblica non espone valori.

Al riguardo, per i profili di quantificazione, anche in considerazione degli elementi informativi aggiuntivi forniti dalla RT a riprova del valore ordinamentale delle disposizioni, non ci sono osservazioni.

CAPO II

ZONA CONTIGUA E LINEE DI BASE

Articolo 2

(Istituzione della zona contigua)

Il comma 1 autorizza l'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.

Il comma 2 demanda l'istituzione della "zona contigua" ad un decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, su proposta del Presidente del Consiglio dei ministri o del Ministro delegato per le politiche del mare e del Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale, di concerto con i Ministri dell'economia e delle finanze, della difesa, dell'interno, della salute e delle infrastrutture e dei trasporti, da notificare agli Stati il cui territorio è adiacente al territorio dell'Italia o lo fronteggia.

La RT rileva che il comma 1 autorizza 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, in attuazione degli articoli 33 e 303 della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, ratificata e resa esecutiva dall'Italia ai sensi della legge 2 dicembre 1994, n. 689, nonché dell'articolo 8 della Convenzione UNESCO sulla tutela del patrimonio culturale subacqueo, ratificata e resa esecutiva dall'Italia ai sensi della legge 23 ottobre 2009, n. 157.

Il comma 2 demanda l'istituzione della zona contigua ad un decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, su proposta del Presidente del Consiglio dei ministri o del Ministro delegato per le politiche del mare e del Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale, di concerto con i Ministri dell'economia e delle finanze, della difesa, dell'interno, della salute e delle infrastrutture e dei trasporti, da notificare agli Stati il cui territorio è adiacente al territorio dell'Italia o lo fronteggia.

Conclude assicurando che la disposizione riveste nel suo complesso natura ordinamentale, limitandosi ad autorizzare l'esercizio di una potestà già attribuita agli Stati costieri dal diritto internazionale vigente (articoli 33 e 303 della Convenzione delle

Nazioni Unite sul diritto del mare cit.) e, per l'effetto, a regolare l'iter procedurale da osservare ai fini della relativa decisione.

Conclude assicurando che, ritenuta la natura ordinamentale delle disposizioni in relazione a potestà già attribuite dall'ordinamento vigente, dall'attuazione dell'articolo non discendono nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Il prospetto riepilogativo degli effetti d'impatto attesi sui saldi di finanza pubblica non espone valori.

Al riguardo, non ci sono osservazioni.

Articolo 3 *(Estensione della zona contigua)*

L'articolo 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.

La RT annessa rileva che l'articolo rubricato “Estensione della zona contigua” stabilisce l'estensione della zona contigua.

In particolare, conferma che il comma 1 prevede che la zona contigua si estende per un limite massimo di 24 miglia marine dalla linea di base della costa.

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

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

Il prospetto riepilogativo degli effetti d'impatto attesi sui saldi di finanza pubblica non espone valori.

Al riguardo, non ci sono osservazioni.

Articolo 4 *(Esercizio dei diritti nella zona contigua)*

L'articolo 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. L'Italia può:

- a) prevenire le violazioni delle disposizioni in materia doganale, fiscale, sanitaria, o di immigrazione nel territorio, nelle acque interne o nel mare territoriale italiani;
- b) punire le violazioni delle disposizioni di cui alla lettera a), commesse nel territorio, nelle acque interne o nel mare territoriale;
- c) assicurare la tutela del patrimonio culturale subacqueo con le modalità e nei limiti previsti dal diritto internazionale vigente.

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

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

Il prospetto riepilogativo degli effetti d'impatto attesi sui saldi di finanza pubblica non espone valori.

Al riguardo, per i profili di quantificazione, posto che si prevede che nella “zona contigua” l’attività di prevenzione delle violazioni delle leggi e regolamenti doganali, fiscali, sanitari e di patrimonio culturale e di immigrazione nel territorio, nelle acque interne o nel mare territoriale italiani, nonché la comminazione delle relative sanzioni e la vigilanza a tutela del patrimonio culturale subacqueo, ricada sugli organi a ciò preposti dell’Amministrazione dello Stato, con le modalità e nei limiti previsti dal diritto internazionale vigente, andrebbe confermato che tali attività possano trovare effettiva attuazione nell’ambito delle risorse umane, finanziarie e strumentali già previste ai sensi della legislazione vigente.

Articolo 5 *(Diritti degli altri Stati all'interno della zona contigua)*

L'articolo, che riguarda i diritti degli altri Stati all'interno della zona contigua, prevede che l'istituzione della zona 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.

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

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

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

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

In proposito, si fa riferimento, a mero titolo esemplificativo:

- all'esercizio nell'«alto mare» del diritto di visita nei confronti delle navi straniere (ai sensi dell'articolo 110 della più volte richiamata Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare) da parte delle «navi da guerra» e delle «navi in servizio di Stato» al ricorrere dei presupposti previsti dalla medesima disposizione pattizia;
- all'articolo 12, commi 9-*bis* e 9-*quater*, del D.Lgs. n. 286 del 1998, che autorizza – proprio in uno dei settori richiamati nell'art. 33 della «Montego Bay», ossia quello dell'immigrazione – le navi della Marina militare e le «navi in servizio di polizia» «nei limiti consentiti dalla legge, dal diritto internazionale o da accordi bilaterali o multilaterali» – a fermare e sottoporre a ispezione «al di fuori delle acque territoriali» le navi di cui si ha fondato motivo di ritenere che siano adibite o coinvolte nel trasporto illecito di migranti, nonché a sequestrarle e condurle in un porto dello Stato. Il discendente decreto del Ministro dell'interno 14 luglio 2003 – attuativo del menzionato art. 12 del D.Lgs. n. 286 del 1998 – nel disciplinare le attività di vigilanza, prevenzione e contrasto dell'immigrazione clandestina via mare, delinea un articolato dispositivo di controllo nello specifico settore che ha una rilevante proiezione nelle acque internazionali, ivi compresa la zona «contigua»;

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

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

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

Il prospetto riepilogativo degli effetti d’impatto attesi sui saldi di finanza pubblica non espone valori.

Al riguardo, per i profili di quantificazione, pur considerando gli elementi informativi forniti dalla RT, secondo cui la norma in esame non comporta alcuna necessità di incremento – da parte delle Amministrazioni competenti nei settori indicati all’articolo 33 della Convenzione «Montego Bay» – delle relative dotazioni di personale, mezzi e materiali per assicurare la vigilanza nella zona contigua, andrebbero forniti dati ed elementi aggiuntivi in merito alle Amministrazioni dello Stato coinvolte, nonché rassicurazioni circa la loro effettiva capacità di attuazione nell’ambito delle risorse umane, finanziarie e strumentali già previste in bilancio ai sensi della legislazione vigente.

Articolo 6 ***(Linee di base)***

Il comma 1 stabilisce le modalità di definizione delle c.d. “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 delle quali si misura la larghezza e 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.

La RT conferma che l'articolo definisce il tracciamento delle “linee di base”.

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

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

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

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

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

Il prospetto riepilogativo degli effetti d'impatto attesi sui saldi di finanza pubblica non espone valori.

Al riguardo, in considerazione del carattere ordinamentale delle disposizioni in esame, non ci sono osservazioni.

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

Articolo 7
(*Ambito di applicazione e finalità*)

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

Il comma 2 prescrive che le regioni disciplinano 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 nelle regioni a statuto speciale e nelle province autonome di Trento e di Bolzano compatibilmente con i rispettivi statuti e le relative norme di attuazione.

Il comma 4 stabilisce che la Repubblica tutela e valorizza l'attività subacquea a scopo ricreativo, quale attività in grado di coniugare la scoperta dei fondali marini, lacustri e fluviali con la promozione del patrimonio culturale e naturale sommerso, assicurando la salvaguardia e la conservazione dei relativi ecosistemi.

Il comma 5 precisa che il presente capo mira a promuovere l'attività subacquea a scopo ricreativo come strumento di sviluppo sostenibile, a favorire la destagionalizzazione, generando benefici economici e sociali, a garantire la conoscenza e la valorizzazione del patrimonio naturale, biologico, archeologico e culturale sommerso, anche attraverso la cooperazione tra enti e soggetti competenti, ad assicurare la protezione e la conservazione degli ecosistemi marini, lacustri e fluviali, prevenendo i danni ambientali derivanti dalle attività subacquee, e ad incentivare l'adozione e lo sviluppo di tecnologie innovative.

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

Il prospetto riepilogativo degli effetti d'impatto attesi sui saldi di finanza pubblica non espone valori.

Al riguardo, nulla da osservare, alla luce della natura ordinamentale o non innovativa o meramente programmatica (commi 4 e 5) delle disposizioni in esame.

Articolo 8 **(Definizioni)**

Il comma 1 intende, ai fini della presente legge, per:

- a) «attività subacquea a scopo ricreativo»: l'attività ecosostenibile, svolta autonomamente o mediante centri di immersione e di addestramento, finalizzata all'addestramento, allo svolgimento di escursioni subacquee libere o guidate, che prevede l'esplorazione, l'osservazione dei fondali marini, lacustri e fluviali, mediante l'immersione subacquea;
- b) «brevetto subacqueo»: un attestato di idoneità all'esercizio dell'attività subacquea, rilasciato esclusivamente da un istruttore subacqueo e dall'organizzazione didattica subacquea di cui alla lettera e) presso cui questo presta la sua attività, previa frequentazione del relativo corso teorico e pratico e superamento delle prove teoriche e pratiche;
- c) «istruttore subacqueo»: colui che, in possesso del corrispondente brevetto rilasciato dall'organizzazione didattica subacquea di cui alla lettera e), insegna attività subacquee a scopo ricreativo, anche in modo non esclusivo o non continuativo, a persone singole o a gruppi di persone, le tecniche dell'immersione subacquea, in tutti i suoi livelli e specializzazioni, nel rispetto delle norme UNI EN ISO 24802-1:2014 e UNI EN ISO 24802-2:2014, e comunque delle vigenti norme dell'Ente italiano di normazione (UNI), del Comitato elettrotecnico italiano (CEI) o di altri enti di normazione appartenenti agli Stati membri dell'Unione europea;
- d) «guida subacquea»: colui che, in possesso del corrispondente brevetto, accompagna in immersioni subacquee a scopo ricreativo singoli o gruppi di persone in possesso di brevetto, nel rispetto delle norme UNI EN ISO 24801-1:2014, UNI EN ISO 24801-2:2014 e UNI EN ISO 24801-3:2014, e comunque delle vigenti norme dell'UNI, del CEI o di altri enti di normazione appartenenti agli Stati membri dell'Unione europea;
- e) «organizzazione didattica per le attività subacquee nel settore turistico e ricreativo»: federazione, confederazione, agenzia didattica, nazionale o estera, che ha come oggetto sociale principale, ancorché non esclusivo, l'attività di formazione per l'addestramento alle immersioni subacquee, dal livello iniziale a quello di istruttore subacqueo, nel rispetto delle norme UNI EN 14467:2006, UNI EN ISO 11121:2017, UNI ISO 11107:2010 e UNI ISO 11121:2017, e comunque delle vigenti norme dell'UNI, del CEI o di altri enti di normazione appartenenti agli Stati membri dell'Unione europea;
- f) «centro di immersione e di addestramento subacqueo»: l'impresa o l'organizzazione senza scopo di lucro che dispone di risorse di tipo logistico, organizzativo e strumentale per offrire servizi specializzati, attraverso il supporto alla pratica e all'apprendimento dell'attività subacquea a scopo ricreativo, nel rispetto delle norme UNI EN 14467:2006, UNI EN ISO 11121:2017, UNI ISO 11107:2010 e UNI ISO 11121:2017, e comunque delle vigenti norme dell'UNI, del CEI o di altri enti di normazione appartenenti agli Stati membri dell'Unione europea;
- g) «zona di interesse turistico subacqueo»: un'area marina, lacustre e fluviale caratterizzata da particolari peculiarità naturali, biologiche, archeologiche e culturali che ne giustificano la tutela e la promozione.

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

Il prospetto riepilogativo degli effetti d'impatto attesi sui saldi di finanza pubblica non espone valori.

Al riguardo, nulla da osservare.

Articolo 9 **(Immersione subacquea)**

Il comma 1 stabilisce che le attività di immersione subacquea sono svolte nel rispetto delle normative vigenti in materia di protezione ambientale e tutela del patrimonio culturale e delle norme dell'UNI, del CEI o di altri enti di normazione appartenenti agli Stati membri dell'Unione europea. È vietato l'utilizzo di attrezzature e tecniche di immersione che possano arrecare danno agli habitat naturali e alle specie protette. È fatta salva la facoltà per il Ministero della cultura, ai sensi del codice dei beni culturali e del paesaggio, di cui al decreto legislativo n. 42 del 2004, di dettare le prescrizioni necessarie alla tutela del patrimonio culturale sommerso in relazione alla fruizione turistica dello stesso o di interdire la fruizione turistica di aree archeologiche sommerse ove questa non sia compatibile con le esigenze della tutela.

Il comma 2 assoggetta le immersioni subacquee con apparecchi di respirazione ausiliaria, svolte da privati e dai soggetti di cui all'articolo 10 e seguenti della presente legge, svolte con o senza il supporto di unità di appoggio, alle disposizioni del presente capo e alla vigente normativa di settore, ivi compresi gli articoli 90 (che disciplina i mezzi di salvataggio e le dotazioni di sicurezza) e 91 (inerente alla segnalazione del subacqueo) del regolamento di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 146 del 29 luglio 2008 (attuativo dell'articolo 65 del decreto legislativo n. 171 del 2005, recante il codice della nautica da diporto). Le immersioni subacquee di cui al primo periodo devono essere svolte in un numero minimo di due persone.

Il comma 3 impone ai soggetti di cui all'articolo 8, comma 1, lettere *c), d), e) e f)* e all'articolo 12 di garantire la sicurezza degli utenti durante le attività subacquee, fornendo adeguata assistenza e supervisione, e di sensibilizzare gli stessi in merito alla fragilità degli ecosistemi marini e all'importanza della loro conservazione, fornendo informazioni dettagliate al riguardo.

Il comma 4 impone alle unità da diporto, da traffico o da pesca in transito di mantenersi ad una distanza non inferiore ai 100 metri dai segnali di posizionamento del subacqueo.

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

Il prospetto riepilogativo degli effetti d'impatto attesi sui saldi di finanza pubblica non espone valori.

Al riguardo, nulla da osservare.

Articolo 10 **(Esercizio dell'attività di istruttore subacqueo e di guida subacquea)**

Il comma 1 consente lo svolgimento dell'attività di istruttore subacqueo e di guida subacquea in tutto il territorio nazionale:

- a) nei centri di immersione e di addestramento subacqueo;
- b) presso le organizzazioni senza scopo di lucro;
- c) in modo autonomo.

Il comma 2 impone che, ai fini dell'esercizio dell'attività, gli istruttori subacquei e le guide subacquee possiedano i seguenti requisiti:

- a) maggiore età;
- b) cittadinanza italiana o di altro Stato membro dell'Unione europea ovvero, per cittadini di Stati non appartenenti all'Unione europea, il possesso di un valido titolo di soggiorno rilasciato in conformità alla normativa nazionale in materia di immigrazione;
- c) godimento dei diritti civili e politici;
- d) fermo restando quanto previsto al comma 3, possesso del brevetto di istruttore subacqueo o di guida subacquea rilasciato, al termine di un apposito corso e previo superamento del relativo esame teorico e pratico, da un'organizzazione didattica subacquea;
- e) copertura assicurativa individuale, mediante polizza di assicurazione per la responsabilità civile ai fini della copertura dei rischi derivanti a terzi a seguito dello svolgimento dell'attività; sono valide a tale fine anche le polizze cumulative stipulate dal centro di immersione e di addestramento subacqueo o dalle associazioni od organizzazioni presso cui l'istruttore subacqueo o la guida subacquea esercita la propria attività, purché sia provato il rapporto di collaborazione;
- f) copertura assicurativa per i rischi derivanti a dipendenti o collaboratori, inclusi coloro che svolgono attività di istruttore subacqueo o di guida subacquea, a seguito di incidenti connessi alle attività svolte;
- g) certificato medico, in corso di validità, rilasciato con oneri a carico del richiedente ai sensi del decreto del Ministro della salute 24 aprile 2013, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 169 del 20 luglio 2013.

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

- a) su base temporanea e occasionale, in regime di libera prestazione di servizi, ai sensi dell'articolo 9 e seguenti (recanti i principi generali e gli adempimenti per l'esercizio della libera prestazione di servizi) del decreto legislativo n. 206 del 2007 (recante "Attuazione della direttiva 2005/36/CE relativa al riconoscimento delle qualifiche professionali, nonché della direttiva 2006/100/CE che adegua determinate direttive sulla libera circolazione delle persone a seguito dell'adesione di Bulgaria e Romania");
- b) in maniera stabile, a seguito del riconoscimento della qualifica professionale conseguita in un altro Stato membro dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo o in Svizzera in applicazione del titolo III (che prevede e disciplina la libertà di stabilimento) del citato decreto legislativo n. 206 del 2007.

Il comma 4 pone a carico dei soggetti di cui al presente articolo l'obbligo di provvedere alla regolare manutenzione delle attrezzature e degli equipaggiamenti di loro proprietà in conformità alla normativa vigente e di tenere un registro nel quale sono annotati i dati attinenti al collaudo e alla manutenzione degli stessi. Con provvedimento dell'autorità politica delegata per le politiche del mare, di concerto con il Ministro del turismo, sono stabiliti i dettagli tecnici e le modalità inerenti al sistema di certificazione delle attività di collaudo e di manutenzione e all'esercizio delle funzioni di controllo.

Il comma 5 permette all'istruttore subacqueo di svolgere anche l'attività di guida subacquea.

La RT afferma che dall'attuazione del presente articolo non derivano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, trattandosi di disposizioni - riguardanti le modalità e i requisiti per esercitare l'attività di istruttore subacqueo e di guida subacquea e gli obblighi da adempiere in relazione alla manutenzione delle attrezzature e degli equipaggiamenti di proprietà – suscettibili di incidere su soggetti privati.

Il prospetto riepilogativo degli effetti d'impatto attesi sui saldi di finanza pubblica non espone valori.

Al riguardo, nulla da osservare.

Articolo 11

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

Il comma 1 subordina l'esercizio dell'attività dei centri di immersione e di addestramento subacqueo al possesso dei seguenti requisiti:

- a) iscrizione presso la Camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura, anche mediante comunicazione unica d'impresa;
- b) partita dell'imposta sul valore aggiunto (IVA);
- c) disponibilità di una sede per lo svolgimento delle attività teoriche;
- d) disponibilità di attrezzature specifiche per le immersioni, conformi alle normative dell'Unione europea, ove previste, e in perfetto stato di funzionamento;
- e) disponibilità di attrezzature di primo soccorso, con requisiti conformi alle disposizioni vigenti in materia di salute e di sicurezza nei luoghi di lavoro, nonché di personale addestrato al primo soccorso;
- f) stipulazione di una polizza di assicurazione per la responsabilità civile ai fini della copertura dei rischi derivanti a terzi a seguito dello svolgimento dell'attività;
- g) copertura assicurativa per i rischi derivanti a dipendenti o collaboratori, inclusi coloro che svolgono attività di istruttore subacqueo o di guida subacquea, a seguito di incidenti connessi alle attività svolte.

Il comma 2 impone ai centri di immersione e di addestramento subacqueo, nell'esercizio della propria attività, di avvalersi di istruttori subacquei e di guide subacquee in possesso dei requisiti di cui all'articolo 10.

Il comma 3 prevede che il responsabile del centro di immersione e di addestramento subacqueo, o un suo incaricato, prima che abbia inizio l'immersione, verifichi e annoti in apposito registro:

- a) gli estremi del brevetto posseduto da ciascuno dei partecipanti all'immersione;
- b) l'orario d'inizio dell'immersione;
- c) il nominativo della guida o dell'istruttore incaricati di guidare le persone nelle diverse fasi dell'immersione.

Il comma 4 prevede inoltre che al termine dell'immersione annoti:

- a) l'orario di fine dell'immersione;
- b) la profondità massima raggiunta;
- c) il tipo di autorespiratore impiegato e la miscela respiratoria utilizzata.

Il comma 5 stabilisce che le informazioni di cui ai commi 3 e 4 sono conservate, a cura del centro di immersione e di addestramento subacqueo, per un periodo di almeno sei mesi e messe a disposizione delle autorità competenti nel caso di accertamenti amministrativi o penali.

Il comma 6 dispone che il numero massimo di partecipanti simultanei all'immersione svolta avvalendosi di un istruttore subacqueo o di una guida subacquea è di sei subacquei per ogni istruttore o guida.

Il comma 7 prevede che, nell'immersione svolta avvalendosi di un istruttore subacqueo o di una guida subacquea, i partecipanti si debbano attenere alle procedure di sicurezza pianificate dalla guida, la quale opera nel rispetto dei limiti previsti dai brevetti posseduti dai partecipanti e in osservanza della vigente normativa di settore.

Il comma 8 impone che il subacqueo sia dotato di brevetto rilasciato ai sensi dell'articolo 8, comma 1, lettera *b*), nonché di libretto delle immersioni, nel quale devono essere annotati, anche in formato digitale:

- a) le generalità del subacqueo;
- b) il tipo di brevetto posseduto;
- c) la data dell'immersione;
- d) la località dell'immersione;
- e) l'orario di inizio dell'immersione;
- f) l'orario di fine dell'immersione;
- g) il tipo di autorespiratore impiegato;
- h) la miscela respiratoria utilizzata;
- i) la profondità massima programmata;
- l) la profondità massima raggiunta;
- m) la denominazione del centro di immersione e di addestramento subacqueo;
- n) le generalità dell'istruttore subacqueo o della guida subacquea responsabile dell'immersione;
- o) la firma del soggetto di cui alla lettera *n*).

Il comma 9 prevede l'applicazione ai natanti e alle unità di appoggio alle immersioni subacquee, anche con riguardo alle dimensioni dell'unità e alla relativa dotazione dei dispositivi di sicurezza, nonché al personale di bordo, delle disposizioni di cui al codice della nautica da diporto, di cui al decreto legislativo n. 171 del 2005, e ai relativi decreti attuativi. Il personale incaricato della guida dell'unità impiegata come unità di appoggio per il trasferimento al luogo dell'immersione svolta avvalendosi di un istruttore subacqueo o di una guida subacquea deve essere a bordo dell'unità per tutta la durata dell'immersione.

Il comma 10 stabilisce che il centro di immersione e di addestramento subacqueo deve apporre le indicazioni dei recapiti da contattare per gli interventi di emergenza in luogo visibile a tutti.

Il comma 11 assoggetta i centri di immersione e di addestramento di cui al presente articolo agli obblighi di cui all'articolo 10, comma 4.

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

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

Il prospetto riepilogativo degli effetti d'impatto attesi sui saldi di finanza pubblica non espone valori.

Al riguardo, nulla da osservare.

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

Il comma 1 impone alle organizzazioni senza scopo di lucro, ai fini dell'esercizio dell'attività di centro di immersione e di addestramento subacqueo, il possesso dei seguenti requisiti:

- a) atto costitutivo registrato e statuto;
- b) codice fiscale;
- c) disponibilità di una sede per lo svolgimento delle attività teoriche;
- d) disponibilità di attrezzature specifiche per le immersioni, conformi alle normative dell'Unione europea, ove previste, e in perfetto stato di funzionamento;
- e) disponibilità di attrezzature di primo soccorso, con requisiti conformi alle disposizioni vigenti in materia di salute e di sicurezza nei luoghi di lavoro, nonché di personale addestrato al primo soccorso;
- f) stipulazione di una polizza di assicurazione per la responsabilità civile ai fini della copertura dei rischi derivanti a terzi a seguito dello svolgimento dell'attività;
- g) copertura assicurativa per i rischi derivanti a dipendenti o collaboratori, inclusi coloro che svolgono attività di istruttore subacqueo o di guida subacquea, a seguito di incidenti connessi alle attività svolte.

Il comma 2 assoggetta le organizzazioni senza scopo di lucro, in possesso dei requisiti di cui al comma 1 del presente articolo, agli obblighi di cui all'articolo 11.

La RT assicura che dall'attuazione del presente articolo non derivano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, trattandosi di disposizioni – riguardanti i requisiti che devono possedere le organizzazioni senza scopo di lucro per l'esercizio delle attività subacquee e iperbariche – suscettibili di incidere su soggetti privati.

Il prospetto riepilogativo degli effetti d'impatto attesi sui saldi di finanza pubblica non espone valori.

Al riguardo, nulla da osservare.

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

Il comma 1 demanda ad apposito decreto interministeriale, nelle more dell'adozione di disposizioni organiche che definiscano la pianificazione degli spazi marittimi, l'individuazione, in conformità alla pianificazione degli spazi marittimi vigente e in coerenza con la pianificazione paesaggistica e territoriale regionale, delle zone di interesse turistico subacqueo, in base ai seguenti criteri:

- a) «sicurezza»: presenza di condizioni ambientali favorevoli per le immersioni, tenendo conto di fattori come l'esistenza di correnti, la visibilità subacquea, la profondità delle acque e la disponibilità di infrastrutture di soccorso e monitoraggio;
- b) «rilevanza paesaggistica e faunistica»: presenza di *habitat* marini con caratteristiche naturali particolarmente suggestive, ricchi di fauna marina diversificata e idonei all'osservazione delle diverse specie marine in ambienti naturali;
- c) «rilevanza archeologica»: presenza di siti sommersi di particolare interesse storico e culturale, inclusi relitti di navi, strutture portuali antiche, reperti archeologici e altre testimonianze del passato che contribuiscono alla conoscenza del patrimonio subacqueo;

- d) «rilevanza culturale»: presenza di aree subacquee legate a tradizioni locali o percorsi tematici, che promuovono e valorizzano il patrimonio storico-culturale sommerso.

Il comma 2 prevede che, al fine di valorizzare le aree marine, lacustri e fluviali caratterizzate da particolari peculiarità naturali, biologiche, archeologiche e culturali, il Ministero del turismo promuova lo sviluppo di itinerari subacquei da parte dei centri di immersione e di addestramento subacqueo nelle zone di interesse turistico subacqueo individuate ai sensi del comma 1.

Il comma 3, per garantire la tutela e la valorizzazione delle zone di interesse turistico subacqueo nel corso del tempo, permette che i centri di immersione e di addestramento subacqueo prestino supporto ai competenti uffici del Ministero della cultura al fine di tracciare, monitorare e verificare la consistenza dei siti di interesse turistico subacqueo.

Il comma 4 stabilisce che il Ministro del turismo, sentita l'autorità politica delegata per le politiche del mare, promuove la cooperazione internazionale nel campo dell'attività subacquea a scopo ricreativo, favorendo la condivisione di buone pratiche, esperienze e conoscenze tecniche tra Paesi che ospitano aree marine, lacustri e fluviali di interesse turistico. Il Ministro del turismo, sentiti l'autorità politica delegata per le politiche del mare, il Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica, il Ministro della cultura e il Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale, può stipulare accordi di gemellaggio con altri Paesi, al fine di incentivare scambi culturali, scientifici e formativi all'interno di zone di interesse turistico subacqueo.

La RT, dopo aver ribadito il contenuto dell'articolo, afferma che dalla sua attuazione non derivano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, tenuto conto che le disposizioni, da un lato, assumono natura ordinamentale, prevedendo l'iter procedurale da osservare per l'istituzione di una zona di interesse turistico subacqueo, dall'altro, regolano potestà pubbliche del Ministero del turismo, riguardando una materia (turismo subacqueo) già attribuita al Dicastero. A tale ultimo riguardo emerge che l'attuazione di tali misure potrà avvenire attraverso l'operato degli uffici del Ministero del turismo, anche mediante apposite campagne promozionali pubblicate sul sito istituzionale, con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, nonché avvalendosi delle attività di promozione effettuate da ENIT S.p.A., società *in house* del Ministero. Più in particolare, il Ministero del turismo, nell'ambito della promozione turistica dell'attività subacquea a scopo ricreativo, promuove la diffusione della mappatura nazionale dei siti archeologici subacquei, aree ricche di tesori naturali e storici di immenso valore, i) sia sul *Turism digital Hub* (TDH), piattaforma *web* dedicata, a valere su risorse PNRR, che consente il collegamento dell'intero ecosistema turistico al fine di valorizzare, integrare e favorire l'offerta turistica, ii) sia sul sito ufficiale del Turismo (Italia.it). Saranno di facile consultazione i servizi offerti dai siti archeologici subacquei nonché i servizi turistici generali (strutture ricettive quali alberghi, pensioni, case vacanza, villaggi turistici e campeggi, ristoranti, percorsi dedicati al mare, noleggio barche e altro) delle zone adiacenti le aree archeologiche marine. Il Ministero del turismo incentiva tale azione nell'ambito del contratto di servizio, stipulato con ENIT, con risorse allocate nel capitolo 5111¹.

¹ Presso tale capitolo sono apposte le risorse da trasferire ad ENIT spa per l'attuazione del contratto di servizio. Esse ammontano a circa 45,1 milioni per il 2025, 38,6 per il 2026 e 31,3 per il 2027.

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

Il prospetto riepilogativo degli effetti d'impatto attesi sui saldi di finanza pubblica non espone valori.

Al riguardo, in ordine ai profili affrontati dalla RT, per quanto riguarda la piattaforma *web* dedicata finanziata a valere su risorse PNRR, andrebbe chiarito con quali risorse la stessa continuerà a funzionare dopo il termine di efficacia del PNRR.

Ciò premesso, i chiarimenti forniti appaiono comunque plausibili e le attività in questione rientrano dal punto di vista qualitativo fra quelle già di competenza del Ministero e dell'ENIT e non risultano tali, quantitativamente, da determinare un apprezzabile aggravio a carico degli uffici.

Andrebbero tuttavia approfondite le eventuali implicazioni finanziarie del comma 3, che permette che i centri di immersione e di addestramento subacqueo prestino supporto ai competenti uffici del Ministero della cultura al fine di tracciare, monitorare e verificare la consistenza dei siti di interesse turistico subacqueo. Infatti, pur configurando la norma una mera possibilità, la sua attuazione potrebbe implicare la stipula di convenzioni fra il Ministero e detti centri, certamente non scontate in sede di predisposizione delle poste di bilancio ma verosimilmente a carattere oneroso.

Articolo 14 (Sanzioni)

Il comma 1 punisce l'esercizio dell'attività di istruttore subacqueo o di guida subacquea in violazione delle disposizioni di cui all'articolo 10 con la sanzione amministrativa pecuniaria del pagamento di una somma da 5.000 a 12.000 euro.

Il comma 2 punisce l'esercizio dell'attività di centro di immersione e di addestramento subacqueo, anche da parte delle organizzazioni senza scopo di lucro, in assenza dei requisiti previsti dagli articoli 11 e 12, con la sanzione amministrativa pecuniaria da 5.000 a 12.000 euro.

Il comma 3 punisce la violazione degli obblighi di cui all'articolo 11, commi 3 e 4, con la sanzione amministrativa pecuniaria da 1.000 a 3.000 euro.

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

Il comma 5 punisce la violazione della disposizione di cui all'articolo 11, comma 8, con la sanzione amministrativa pecuniaria da 500 a 1.500 euro.

Il comma 6 prevede che la violazione delle disposizioni del presente articolo sia accertata dai funzionari pubblici addetti al controllo del rispetto della normativa vigente in materia di salute e di sicurezza nei luoghi di lavoro e dagli ufficiali e agenti di polizia giudiziaria e di pubblica sicurezza.

Il comma 7 prevede che, per l'irrogazione delle sanzioni per le violazioni previste negli articoli 10 e 11, l'autorità competente sia individuata dalla Regione nel cui territorio le medesime sono state accertate, nell'ambito delle proprie articolazioni o in altro ente da essa delegato, che provvede ai sensi degli articoli 17 (obbligo del rapporto da parte del funzionario o agente che ha accertato la violazione qualora non sia stato effettuato il pagamento in misura ridotta) e seguenti della legge n. 689 del 1981 (recante

“Modifiche al sistema penale”). I proventi derivanti dal pagamento delle sanzioni amministrative irrogate sono devoluti alla regione di cui al primo periodo.

Il comma 8 stabilisce che, ai fini della determinazione dell’ammontare delle sanzioni di cui al presente articolo, si applicano i criteri previsti dall’articolo 11 (appunto, per l’applicazione delle sanzioni amministrative pecuniarie) della legge n. 689 del 1981.

Il comma 9 dispone che le sanzioni previste dal presente articolo non trovano applicazione qualora il fatto costituisca reato o sia punibile con una più grave sanzione amministrativa prevista dalla normativa statale o regionale.

La RT precisa che i funzionari pubblici addetti al controllo del rispetto della normativa vigente in materia di salute e di sicurezza nei luoghi di lavoro (comma 6) sono quelli individuati dall’articolo 13, comma 1, del decreto legislativo n. 81 del 2008, ai sensi del quale “La vigilanza sull’applicazione della legislazione in materia di salute e sicurezza nei luoghi di lavoro è svolta dalla azienda sanitaria locale competente per territorio, dall’Ispettorato nazionale del lavoro e, per quanto di specifica competenza, dal Corpo nazionale dei vigili del fuoco (...)” e dagli ufficiali e agenti di polizia giudiziaria e di pubblica sicurezza.

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

La RT evidenzia che le disposizioni contenute nell’articolo non presentano profili di onerosità per la finanza pubblica, per converso essendo suscettibili di generare effetti positivi, sebbene allo stato non quantificabili, in ragione delle maggiori entrate dovute in favore delle Regioni per effetto dell’applicazione delle sanzioni. A tal proposito, si escludono oneri a carico del bilancio dello Stato, trattandosi di ipotesi sanzionatorie innovative, non previste in precedenza nell’ordinamento statale; non risultano, pertanto, conflitti attributivi rispetto a sanzioni preesistenti, i cui introiti fossero già di spettanza dell’erario. Non emerge, in sintesi, alcuna distrazione di somme destinate all’Amministrazione centrale per essere assegnate alle Amministrazioni interessate.

Il prospetto riepilogativo degli effetti d’impatto attesi sui saldi di finanza pubblica non espone valori.

Al riguardo, nulla da osservare, alla luce dei chiarimenti forniti dalla RT, che risultano verificabili, del fatto che le sanzioni rappresentano comunque entrate meramente eventuali e non contabilizzate *ex ante* nei tendenziali, nonché della sostenibilità dei nuovi, correlati controlli da parte delle amministrazioni competenti a valere sulle risorse ordinariamente disponibili, stante la limitata estensione dell'ambito soggettivo di tali controlli e l'ampia modulabilità nel programmare la complessiva attività in tale ambito.

CAPO IV

NAVIGAZIONE DA DIPORTO

Articolo 15

(Modifiche al codice della nautica da diporto, di cui al decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171)

La norma, al fine di sviluppare la cantieristica da diporto, implementare il Sistema telematico del diporto, semplificare le procedure amministrative, garantire la sicurezza e tutelare la concorrenza, apporta al codice della nautica da diporto, di cui al decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171 le seguenti modificazioni:

- a) viene modificato l'articolo 2 relativo alle unità da diporto utilizzate ai fini commerciali, specificando 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) è effettuata esclusivamente dall'impresa di locazione e noleggio. Inoltre, si specifica 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. Si dispone che le imbarcazioni e navi adibite ad uno specifico uso commerciale possono essere utilizzate, previa domanda di annotazione, anche per altri usi commerciali ma non per attività non commerciale;
- b) si modifica l'articolo 17, 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, si prevede 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, viene stabilito 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 ricetrasmettente di bordo;
- c) si introduce l'articolo 26-ter relativo alla prevenzione dei danni ambientali, stabilendo 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;
- d) si modifica l'articolo 24, 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. In particolare, viene stabilito 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. Viene comunque mantenuta la possibilità di ottenere, nelle more del rinnovo, il rilascio del ruolo e del ruolino di equipaggio e della licenza per l'apparato ricetrasmettente di bordo;
 - e) si integra l'articolo 31 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. In particolare, 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. Inoltre, si estende 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;
 - f) si inserisce l'articolo 39-ter, recante la conversione di patenti nautiche o di abilitazioni equipollenti estere. In particolare, si 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. Si 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. Si 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. 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. Il titolo estero viene restituito in ogni caso al richiedente;
 - g) viene novellato l'articolo 40, inerente alla responsabilità civile verso i terzi derivante dalla circolazione delle unità da diporto, stabilendo che, 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. Inoltre, si specifica 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;
- h) si modifica l'articolo 42, 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;
 - i) si introduce l'articolo 42-*bis* recante norme per la “locazione con prescrizione di comandante”. La disposizione introduce la possibilità per i contratti di locazione di prevedere che l'imbarcazione da diporto sia comandata da soggetto munito di titolo professionale;
 - l) si integra l'articolo 47, 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;
 - m) si integra l'articolo 48, relativo agli obblighi del noleggiante delle unità da diporto, disponendo 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. Inoltre si 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;
 - n) si modifica l'articolo 49, 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;
 - o) si modifica l'articolo 49-*bis*, in materia di noleggio occasionale, introducendo 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. Inoltre, si estendono 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 predetto contrassegno;
 - p) si modifica l'articolo 49-*septies* 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;
 - q) si modifica l'articolo 49-*octies* del Codice, disponendo 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. Inoltre, si stabilisce 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;
 - r) si modifica l'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;
 - s) si modifica l'articolo 53-*quinquies*, intervenendo sul 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: 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 e alle violazioni dalle quali sia derivato danno o pericolo di danno all'ambiente, di cui all'articolo 55-bis;
- t) si modifica l'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 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;
- u) si modifica l'articolo 58 dimezzando 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).

La RT, oltre a descrivere le norme, afferma che:

- alla lettera *a*) le disposizioni, regolando l'utilizzo di unità da diporto adibite ad uso commerciali, assumono natura ordinamentale e sono suscettibili di applicazione nei rapporti tra soggetti privati, con la conseguenza che dalla loro attuazione non discendono nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica;
- alla lettera *b*) la disposizione è di natura ordinamentale e non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica;
- alla lettera *c*) la disposizione non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica;
- alla lettera *d*) le disposizioni, regolando il rinnovo della licenza di navigazione sono suscettibili di applicazione nei confronti di soggetti privati, con la conseguenza che dalla loro attuazione non discendono nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Trattandosi di semplificazione procedimentale, la disposizione investe una competenza già attribuita all'Amministrazione (potestà autorizzativa della navigazione), ragion per cui è possibile provvedere al suo esercizio attraverso le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente;
- alla lettera *e*) le disposizioni, intervenendo sul regime della navigazione temporanea, assumono natura ordinamentale e sono suscettibili di applicazione nei confronti di soggetti privati, con la conseguenza che dalla loro attuazione non discendono nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Trattandosi di potestà autorizzative (navigazione temporanea) già attribuita all'Amministrazione (Sportello telematico del diportista), la disposizione è attuabile attraverso le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente;
- alla lettera *f*) le disposizioni, intervenendo sul regime della patente nautica, assumono natura ordinamentale e sono suscettibili di applicazione nei confronti di soggetti privati, con la conseguenza che dalla loro attuazione non discendono nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Trattandosi di potestà autorizzative (di rilascio della patente nautica) già attribuita all'Amministrazione (autorità marittima competente per circoscrizione territoriale), la disposizione è

attuabile attraverso le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. La RT evidenzia, al riguardo, che la conversione di una patente nautica o di abilitazioni equipollenti estere possedute da un cittadino italiano, iscritto nell'Anagrafe degli italiani residenti all'estero (A.I.R.E.) e che ha conseguito un titolo di abilitazione alla navigazione da diporto o un documento riconosciuto equipollente nello Stato estero di precedente residenza comporta gli stessi obblighi, da un punto di vista del pagamento di diritti e proventi allo Stato, in analogia al rilascio della patente nautica. Ulteriormente, evidenzia in via preliminare che i casi di cittadini italiani già iscritti A.I.R.E., che hanno conseguito una patente nautica nello Stato estero di residenza e che, al rimpatrio, dovrebbero conseguire la patente nautica italiana, portati all'attenzione della competente Direzione generale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, non superano la decina all'anno. Ad ogni buon fine, evidenzia che i diritti e compensi dovuti per dette patenti seguiranno la medesima sorte di quelli connessi alle patenti rilasciate per la prima volta, ossia non per conversione di titolo straniero;

- alla lettera *g*) le disposizioni, intervenendo sul regime sanzionatorio e della responsabilità del proprietario in caso di locazione finanziaria, assumono natura ordinamentale, con la conseguenza che dalla loro attuazione non discendono nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica;
- alla lettera *h*) la disposizione, intervenendo sul regime della responsabilità del conduttore, assume natura ordinamentale, con la conseguenza che dalla sua attuazione non discendono nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica;
- alla lettera *i*) la disposizione, intervenendo sul contenuto del contratto di locazione, assume natura ordinamentale, con la conseguenza che dalla sua attuazione non discendono nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica;
- alla lettera *l*) la disposizione, intervenendo sul contenuto del contratto di noleggio di unità da diporto, assume natura ordinamentale, con la conseguenza che dalla sua attuazione non discendono nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica;
- alla lettera *m*) la disposizione, intervenendo sulle obbligazioni discendenti dalla conclusione del contratto di noleggio di unità da diporto, assume natura ordinamentale, con la conseguenza che dalla sua attuazione non discendono nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica;
- alla lettera *n*) la disposizione, regolando le obbligazioni discendenti dalla conclusione del contratto di noleggio di unità da diporto, assume natura ordinamentale, con la conseguenza che dalla sua attuazione non discendono nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica;
- alla lettera *o*) la disposizione, regolando le obbligazioni discendenti dalla conclusione del contratto di noleggio occasionale di unità da diporto, assume natura ordinamentale, con la conseguenza che dalla sua attuazione non discendono nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica;
- alla lettera *p*) la disposizione, regolando i requisiti di idoneità per lo svolgimento di attività di istruzione pratica al comando di unità da diporto, assume natura

ordinamentale e opera nei confronti di soggetti privati, peraltro sostituendo una disposizione che già prevedeva il rilascio di apposito certificato di idoneità psichica e fisica, con la conseguenza che dalla sua attuazione non discendono nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica;

- alla lettera *q*) la disposizione, regolando l'attività dei centri di istruzione per la nautica, assume natura ordinamentale e opera nei confronti di soggetti privati, con la conseguenza che dalla sua attuazione non discendono nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica;
- alla lettera *r*) la disposizione, regolando il contenuto di un'ordinanza amministrativa già prevista dalla disciplina vigente, assume natura ordinamentale e opera nei confronti di soggetti privati, con la conseguenza che dalla sua attuazione non discendono nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica;
- alla lettera *s*) la disposizione, regolando le conseguenze discendenti dall'integrazione di condotte illecite, assume natura ordinamentale e opera nei confronti di soggetti privati, con la conseguenza che dalla sua attuazione non discendono nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica;
- alla lettera *t*) la disposizione, regolando le conseguenze discendenti dall'integrazione di condotte illecite, assume natura ordinamentale e opera nei confronti di soggetti privati, con la conseguenza che dalla sua attuazione non discendono nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica;
- alla lettera *u*) la disposizione, intervenendo sulla durata di procedimenti amministrativi già previsti dalla vigente disciplina, assume natura ordinamentale, con la conseguenza che alla sua attuazione si provvede senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, attraverso le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Il prospetto riepilogativo degli effetti d'impatto attesi sui saldi di finanza pubblica non espone valori.

Al riguardo, pur prendendo atto dei chiarimenti forniti dalla RT, andrebbero fornite ulteriori rassicurazioni circa la capacità dei soggetti pubblici interessati dalle disposizioni (Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN), Sportello telematico (STED), Ufficio di conservatoria centrale delle unità da diporto (UCON)) a svolgere i compiti loro assegnati, nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie previste a legislazione vigente, tenuto conto della previsione del dimezzamento dei tempi (da 60 a 30 giorni) entro cui devono essere concluse alcune tipologie di procedure amministrative (lettere *d*) e *u*)).

Articolo 16 **(Archivio telematico centrale delle unità da diporto)**

La norma nell'integrare l'articolo 3, comma 1, del decreto del Presidente della Repubblica 14 dicembre 2018, n. 152, aggiunge un ulteriore dato da indicare per la trascrizione o annotazione delle

unità da diporto nell'Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN). Nello specifico occorre indicare anche l'eventuale destinazione esclusiva all'attività agonistica.

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

Il prospetto riepilogativo degli effetti d'impatto attesi sui saldi di finanza pubblica non espone valori.

Al riguardo, tenuto conto del carattere ordinamentale della disposizione, non si hanno osservazioni da formulare.

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

La norma integra l'articolo 7, comma 1, del decreto-legge n. 223 del 2006 ampliando la platea dei soggetti cui può essere chiesta l'autenticazione degli atti e delle dichiarazioni aventi ad oggetto l'alienazione di beni mobili registrati e rimorchi o la costituzione di diritti di garanzia sui medesimi. Tale autenticazione può essere richiesta, limitatamente alle unità da diporto, anche ai raccomandatari marittimi titolari degli STED di cui decreto del Presidente della Repubblica 14 dicembre 2018, n. 152.

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

Il prospetto riepilogativo degli effetti d'impatto attesi sui saldi di finanza pubblica non espone valori.

Al riguardo, tenuto conto del carattere ordinamentale della disposizione e della circostanza che essa opera nei confronti di soggetti privati, non si hanno osservazioni da formulare.

CAPO V

NAVIGAZIONE MARITTIMA E CANTIERISTICA

Articolo 18

(Modifiche al codice della navigazione)

La norma apporta una serie di modifiche al codice della navigazione. In particolare:

- a) viene inserito l'articolo 116-*bis* che disciplina l'attività di consulente chimico di porto, finalizzata alla sicurezza della navigazione, delle operazioni portuali e del porto nonché alla tutela dell'incolumità pubblica. Tra l'altro, è previsto che i consulenti chimici di porto siano iscritti in appositi registri tenuti dalle capitanerie di porto che esercitano la vigilanza sullo svolgimento dell'attività e che all'attuazione della disposizione si provvede con le risorse umane, strumentali e finanziarie previste a legislazione vigente e, comunque, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica;
- b) si modifica l'articolo 119 estendendo la possibilità di iscrizione nelle matricole della gente di mare ai cittadini italiani o di Stati membri dell'Unione europea, di Stati membri dello Spazio economico europeo, della Svizzera oppure, se residenti in Italia, di altri Stati; inoltre, si prevede che possono essere iscritti nelle matricole della gente di mare i diplomati degli istituti tecnici ad indirizzo trasporti e logistica che abbiano frequentato percorsi di studio inerenti servizi di coperta, di macchina e servizi tecnici di bordo. Sono fatti salvi i diplomi già riconosciuti secondo le previgenti disposizioni rilasciati da Istituti tecnici nautici e Istituti professionali ad indirizzo marittimo;
- c) si interviene sull'articolo 120, rubricato “Cancellazione dalle matricole e dai registri”, inserendo tra i motivi che comportano la cancellazione degli iscritti nelle matricole della gente di mare la perdita dei requisiti di cittadinanza o di residenza previsti per l'iscrizione nelle matricole della gente di mare;
- d) si inserisce l'articolo 122-*bis*, rubricato “Modalità delle annotazioni”. La norma riproduce la disciplina dell'articolo 224 del regolamento al Codice della navigazione, apportando alcune modificazioni. In particolare, si prevede che le annotazioni sui libretti di navigazione vengano eseguite dall'ufficiale o da altro funzionario dell'ufficio marittimo o consolare a ciò delegato, che le firma apponendovi il timbro d'ufficio e la menzione della propria qualifica. Si stabilisce una diversa disciplina delle annotazioni, a seconda che esse riguardino i movimenti di imbarco e sbarco del comandante della nave ovvero dei membri dell'equipaggio diversi dal comandante e del personale addetto ai servizi complementari di bordo. Viene previsto, a seconda dei casi, 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 o che le annotazioni e le comunicazioni, nelle modalità e nei termini sopra illustrati, siano effettuate direttamente dal comandante della nave;
- e) si inserisce l'articolo 146-*bis*, rubricato “Documenti per l'iscrizione”. La predetta norma riproduce la disciplina dell'articolo 315 del regolamento al Codice della navigazione - elevata al rango primario per ragioni di completezza della disciplina codicistica - apportando alcune modificazioni. Rispetto a quanto attualmente previsto, viene abrogata 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; viene soppresso 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; viene eliminato l'obbligo di presentare, oltre ai certificati di cittadinanza e di domicilio del proprietario o dei caralisti, il certificato di iscrizione nell'apposito elenco o il decreto ministeriale con il quale, per motivi di interesse nazionale, possono essere equiparati ai cittadini e alle società che rispondono ai requisiti di nazionalità, al fine dell'iscrizione nei registri nazionali, i seguenti soggetti: stranieri

domiciliati o residenti nella Repubblica da oltre cinque anni; società costituite nella Repubblica che non rispondano ai requisiti di nazionalità per l'iscrizione nelle matricole o nei registri; società costituite all'estero, che abbiano nella Repubblica la sede dell'amministrazione ovvero l'oggetto principale dell'impresa;

- f) viene inserito l'articolo 152-bis, rubricato "Iscrizione provvisoria". Tale norma è finalizzata a consentire anche in Italia l'iscrizione provvisoria delle navi straniere nei registri nazionali. Il carattere provvisorio dell'iscrizione e l'avvenuto deposito dei documenti richiesti sono annotati nelle matricole o nei registri dall'ufficio marittimo di iscrizione;
- g) si novella l'articolo 156 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 dai registri italiani. Nello specifico, si consente, nei casi di cancellazione della nave dai registri, il deposito di un'unica fideiussione, 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. Inoltre, si introduce 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;
- h) si interviene sull'articolo 169, recante la disciplina dei documenti di bordo, al fine di introdurre l'esenzione dall'obbligo del rigoroso rendiconto delle carte di bordo;
- i) si introducono quattro articoli al Codice della navigazione (da 169-bis a 169-quinquies) volti a disciplinare la digitalizzazione delle carte di bordo. In particolare, si stabilisce che possono essere formati e conservati anche in formato digitale e su supporti informatici, secondo le regole tecniche stabilite dal codice dell'amministrazione digitale, di cui al decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82, e dalla normativa vigente in materia: il giornale nautico e il giornale di macchina, il ruolo di equipaggio, il registro dell'orario di lavoro a bordo delle navi mercantili, il registro degli infortuni, il giornale radiotelegrafico, il registro di bordo previsto dal Sistema mondiale di soccorso e sicurezza in mare (*Global Maritime Distress and Safety System - GMDSS*), il registro di carico e scarico dei medicinali. I requisiti e le specifiche di tali documenti sono approvati con uno o più decreti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Ai fini dell'assolvimento degli obblighi fiscali relativi alle carte, ai libri e ai documenti di bordo in formato digitale, si provvede secondo le modalità previste dal decreto del Ministro dell'economia e delle finanze 17 giugno 2014, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 146 del 26 giugno 2014. Il pagamento dell'imposta di bollo e dei tributi previsti avviene anche mediante gli strumenti di pagamento previsti dall'articolo 5 del codice dell'amministrazione digitale, di cui al decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82 ;
- l) si interviene sull'articolo 174 del Codice della navigazione, che disciplina il contenuto del giornale nautico, disponendo l'esclusione delle navi adibite al trasporto esclusivo di passeggeri dall'obbligo di tenuta del giornale di carico;
- m) si integra l'articolo 175, a mente del quale le navi munite di impianto radiotelegrafico devono essere provviste del giornale radiotelegrafico;
- n) si integra l'articolo 177, rubricato "Norme per la tenuta dei libri di bordo", al fine di riprodurre la disciplina degli articoli 363 e 365 del regolamento al Codice della navigazione - elevata al rango primario per ragioni di completezza della disciplina codicistica -, apportando alcune modificazioni;
- o) si modifica l'articolo 179, rubricato "Nota di informazioni all'autorità marittima", al fine di semplificare gli adempimenti amministrativi relativi alla partenza delle navi che fanno scalo presso i porti nazionali;
- p) si integra l'articolo 569, rubricato "Documenti per la pubblicità dell'ipoteca", in relazione al contenuto della nota con cui si chiede la trascrizione di un'ipoteca sulla nave;
- q) si 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.

La RT, oltre a descrivere la disposizione, afferma che:

- la lettera *a*), intervenendo sui requisiti per lo svolgimento dell'attività professionale, assume natura ordinamentale ed è suscettibile di applicazione nei confronti di soggetti privati, con la conseguenza che dalla sua attuazione non discendono nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Con particolare riguardo al comma 2, si prevede che i consulenti chimici di porto siano iscritti in appositi registri tenuti dalle Capitanerie di porto che esercitano la vigilanza sullo svolgimento dell'attività. In merito, evidenzia che, sia per l'iscrizione nei registri che per l'attività di vigilanza, l'attività è già prevista dall'articolo 68 del R. D. 30 marzo 1942, n. 327 (Codice della navigazione), che prevede che tutti coloro che esercitano un'attività nell'interno dei porti ed in genere nell'ambito del demanio marittimo sono soggetti, nell'esplicazione di tale attività, alla vigilanza del comandante del porto e all'iscrizione in appositi registri. Peraltra, la figura del chimico del porto è già esistente e le predette attività sono da tempo svolte dalle autorità marittime in virtù di pertinenti circolari ministeriali afferenti alla sicurezza della navigazione. Pertanto, la disposizione è attuata dall'Amministrazione attraverso le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente;
- la lettera *b*), intervenendo sui requisiti per l'iscrizione nelle matricole e nei registri, assume natura ordinamentale ed è suscettibile di applicazione nei confronti di soggetti privati, con la conseguenza che dalla sua attuazione non discendono nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Trattandosi di registri esistenti e di potestà pubbliche (di iscrizione) già attribuite, la disposizione è attuabile dall'Amministrazione attraverso le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. Con particolare riferimento a quanto previsto dalla lettera *b*), numero 2, precisa che la disposizione ha carattere ordinamentale, in quanto si limita ad aggiornare i titoli di studio utili per l'iscrizione nelle matricole della gente di mare che, in assenza di modifica, risulterebbero non adeguati. Dalla data di emanazione del Codice della navigazione, infatti, vi sono state numerose riforme agli ordinamenti che hanno modificato le denominazioni degli istituti e dei percorsi. La disposizione, pertanto, si limita ad aggiornare la previsione del Codice alle riforme *medio tempore* adottate;
- la lettera *c*), intervenendo sui requisiti per la permanenza nelle matricole e nei registri, assume natura ordinamentale ed è suscettibile di applicazione nei confronti di soggetti privati, con la conseguenza che dalla sua attuazione non discendono nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Trattandosi di registri esistenti e di potestà pubbliche (di iscrizione) già attribuite, la disposizione è attuabile dall'Amministrazione attraverso le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente;
- la lettera *d*) introduce l'articolo 122-bis rubricato “Modalità delle annotazioni”, il quale riproduce la disciplina dell'articolo 224 del regolamento al Codice della

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

- La lettera *e*) introduce l'articolo 146-*bis* rubricato “Documenti per l’iscrizione”, il quale riproduce la disciplina dell’articolo 315 del regolamento al Codice della navigazione - elevata al rango primario per ragioni di completezza della disciplina codicistica - apportando alcune modificazioni. Soffermandosi sulle innovazioni apportate rispetto alla disciplina vigente (articolo 315 del regolamento del Codice della navigazione di cui al decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328), osserva che l’articolo 315, secondo comma, n. 5 del regolamento per l’esecuzione del codice della navigazione attualmente prevede che, per l’iscrizione nelle matricole o nei registri degli uffici dello Stato di navi costruite all'estero o provenienti da bandiera estera, l'autorità consolare deve trasmettere al Ministro della marina mercantile, tra l'altro, una somma sufficiente a garantire il pagamento dei diritti erariali dovuti dalla nave. La disposizione in esame elimina tale somma a garanzia del pagamento dei diritti erariali dovuti dalla nave; inoltre, il proprietario di nave italiana non è più tenuto a presentare il certificato d’iscrizione nell’apposito elenco o il decreto ministeriale di equiparazione. Con particolare riferimento alla cauzione, evidenzia che già dal 18 gennaio 1974, con circolare n. 2500477 dell’allora Ministero della marina mercantile, confermata dalla circolare n. 250004 del 3 gennaio 1984, fu abolito, ai fini dell’iscrizione della nave, il deposito cauzionale di cui all’articolo 315, secondo comma, n. 5 del regolamento. Ciò in ragione del fatto che la disposizione si era svuotata del suo contenuto dopo le modifiche apportate al regime fiscale. Quanto sopra è confermato dalle Capitanerie di porto che, coerentemente, non richiedono più alcuna cauzione nell’ipotesi in questione. Pertanto, nessun nuovo onere discende dalla soppressione delle disposizioni sopra richiamate, atteso, altresì, il lunghissimo arco temporale di disapplicazione delle stesse. Pertanto, la disposizione, semplificando il regime dell’iscrizione di una nave o di un galleggiante nelle matricole o nei registri, assume natura ordinamentale ed è suscettibile di applicazione nei confronti di soggetti privati, con la conseguenza che dalla sua attuazione non discendono nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica;
- La lettera *f*), introducendo il regime di iscrizione provvisoria, assume natura ordinamentale ed è suscettibile di applicazione nei confronti di soggetti privati, con la conseguenza che dalla sua attuazione non discendono nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Trattandosi di semplificazione

procedimentale (del regime di iscrizione definitiva), la disposizione investe una competenza già attribuita all'Amministrazione, ragion per cui è possibile provvedere al suo esercizio attraverso le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente;

- la lettera *g*), semplificando il regime di dismissione della bandiera e sospensione temporanea dell'abilitazione alla navigazione, assume natura ordinamentale ed è suscettibile di applicazione nei confronti di soggetti privati, con la conseguenza che dalla sua attuazione non discendono nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Trattandosi di semplificazione procedimentale, la disposizione investe una competenza già attribuita all'Amministrazione (di cancellazione della nave dai registri), ragion per cui è possibile provvedere al suo esercizio attraverso le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente;
- la lettera *h*), semplificando il regime di rendicontazione, assume natura ordinamentale ed è suscettibile di applicazione nei confronti di soggetti privati, con la conseguenza che dalla sua attuazione non discendono nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Si tratta di previsione che interviene sulle modalità di rendicontazione, semplificandole, senza tuttavia escludere l'obbligo di rendiconto (comunque da adempiere, seppur in modo non rigoroso);
- la lettera *i*) prevede, dopo il citato articolo 169, l'inserimento dei seguenti articoli:
 - l'articolo 169-*bis* rubricato “Formato digitale delle carte, dei libri e dei documenti di bordo”, il quale consente la formazione e la conservazione, anche in formato digitale e su supporti informatici – in conformità al decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82 (Codice dell'amministrazione digitale) - di una serie di carte, libri e altri documenti di bordo, in merito ai quali vige l'obbligo di tenuta in formato cartaceo. La disposizione opera nei confronti di soggetti privati, regolando le modalità di formazione e conservazione di atti e documenti, in attuazione dei principi di cui al decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82 (Codice dell'amministrazione digitale). Si tratta, pertanto, di disposizione ordinamentale dalla cui attuazione non discendono nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica;
 - l'articolo 169-*ter* rubricato “Requisiti e specifiche”, il quale stabilisce che, per quanto non disciplinato dal Codice dell'amministrazione digitale e dalle altre norme applicabili, i requisiti e le specifiche tecniche del formato digitale delle carte, dei libri e dei documenti di bordo, nonché di ogni altro aspetto ad esso relativo (quali la formazione, la trasmissione e la copia) sono determinati con uno o più specifici decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale, anche per ciò che concerne il supporto *software* e *hardware* della loro gestione. La disposizione opera nei confronti di soggetti privati, regolando le specifiche e i requisiti del formato digitale di atti e documenti. Si tratta, pertanto, di disposizione ordinamentale dalla cui attuazione non discendono nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica;

- l'articolo 169-*quater* rubricato “Norme fiscali”, il quale specifica che, in materia fiscale, alle carte, ai libri e ai documenti di bordo in formato digitale si provvede secondo le modalità previste dal decreto del Ministero dell'economia e delle finanze del 17 giugno 2014, recante “Modalità di assolvimento degli obblighi fiscali relativi ai documenti informatici ed alla loro riproduzione su diversi tipi di supporto - articolo 21, comma 5, del decreto legislativo n. 82/2005”. La disposizione, estendendo una disciplina fiscale già introdotta nell'ordinamento per l'assolvimento degli obblighi fiscali relativi ai documenti informatici, opera nei confronti di soggetti privati e assume natura ordinamentale, ragion per cui dalla sua attuazione non descendono nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica;
- l'articolo 169-*quinquies* rubricato “Strumenti di pagamento”, il quale stabilisce che il pagamento dell'imposta di bollo e degli eventuali tributi previsti avviene anche mediante gli strumenti di pagamento con modalità informatiche previsti dall'articolo 5 del Codice dell'amministrazione digitale. La disposizione opera nei confronti di soggetti privati, regolando gli strumenti di pagamento con modalità informatiche, in attuazione dei principi di cui al decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82 (Codice dell'amministrazione digitale). Si tratta, pertanto, di disposizione ordinamentale dalla cui attuazione non descendono nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica;
- la lettera *l*), semplificando il regime di tenuta di alcuni documenti (giornale di carico), assume natura ordinamentale ed è suscettibile di applicazione nei confronti di soggetti privati, con la conseguenza che dalla sua attuazione non descendono nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Osserva, peraltro, che sul suddetto giornale è prevista solo l'annotazione dell'imbarco e sbarco di merci e non di passeggeri, per cui non risulta esserci alcun impatto negativo sulla finanza pubblica e si conferma la neutralità finanziaria della disposizione, anche con riguardo all'attività di vigilanza e controllo svolta dall'autorità marittima in occasione delle visite iniziali, intermedie e periodiche già previste a legislazione vigente;
- la lettera *m*), aggiornando il regime di tenuta di alcuni documenti (prevedendo il *Global maritime distress and safety system* in luogo del giornale radiotelegrafico), assume natura ordinamentale ed è suscettibile di applicazione nei confronti di soggetti privati, con la conseguenza che dalla sua attuazione non descendono nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica;
- la lettera *n*) introduce i commi dal secondo al quarto dell'articolo 177 rubricato “Norme per la tenuta dei libri di bordo”, i quali riproducono la disciplina gli articoli 363 e 365 del regolamento al Codice della navigazione - elevata al rango primario per ragioni di completezza della disciplina codicistica -, apportando alcune modificazioni. Soffermandosi sulle innovazioni apportate rispetto alla disciplina vigente (articoli 363 e 365 del regolamento del Codice della navigazione di cui al decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328), si osserva che:-

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

- la lettera *o*), semplificando il regime di partenza delle navi che fanno scalo presso i porti nazionali, assume natura ordinamentale ed è suscettibile di applicazione nei confronti di soggetti privati, con la conseguenza che dalla sua attuazione non discendono nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica;
- la lettera *p*), intervenendo sul regime di pubblicità dell'ipoteca, assume natura ordinamentale e opera nei confronti di soggetti privati, con la conseguenza che dalla sua attuazione non discendono nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica;
- la lettera *q*) introduce, infine, l'articolo 577-*bis* rubricato "Consolidamento ipoteca", concernente l'ipotesi di trasferimento di una nave tra un registro italiano ad uno straniero. In base al nuovo articolo 577-*bis*, in caso di cancellazione della nave per l'iscrizione in altro registro, per l'ipoteca cancellata dal registro di provenienza e iscritta nel nuovo registro a garanzia dei medesimi crediti, ai fini dei termini di cui all'articolo 166 del decreto legislativo 12 gennaio 2019, n. 14, si tiene conto della data di prima costituzione della garanzia. La RT osserva, al riguardo, che attualmente ai fini della cancellazione della nave dal registro è richiesto che si provveda a cancellare tutte le ipoteche iscritte sulla nave, procedura che si può rivelare lunga e complessa qualora, per esempio, la garanzia reale sia stata iscritta in relazione ad un debito che non viene estinto e che quindi richiede l'iscrizione di una nuova ipoteca nel registro di nuova iscrizione. Tanto la cancellazione dell'ipoteca esistente quanto l'iscrizione di garanzia reale nel "nuovo" registro sono soggette all'azione revocatoria degli eventuali creditori, da esercitare entro determinati termini cioè fino al momento del c.d. consolidamento dell'ipoteca (sei o dodici mesi). La disposizione introdotta prevede che quando viene iscritta nel nuovo registro un'ipoteca a garanzia dei crediti originariamente garantiti da altra ipoteca trascritta e successivamente cancellata dal registro di provenienza, il termine semestrale o annuale previsto dall'articolo 166 del decreto legislativo 12 gennaio 2019, n. 14 ai fini del consolidamento dell'ipoteca decorra dalla data di costituzione dell'ipoteca originaria e non di quella sopravvenuta, in tal modo sottraendo l'ipoteca all'azione revocatoria fallimentare nel caso di vendita di una nave con cambio di registro da italiano ad estero. La norma, intervenendo sul *dies a quo* del termine per il consolidamento dell'ipoteca a seguito di cambio di registro di una nave, assume natura ordinamentale e opera nei

confronti di soggetti privati, con la conseguenza che dalla sua attuazione non discendono nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Il prospetto riepilogativo degli effetti d'impatto attesi sui saldi di finanza pubblica non espone valori.

Al riguardo, in merito alla lettera *b*) e all'estensione a diversi soggetti della possibilità di iscrizione nelle matricole della gente di mare, pur se la RT chiarisce che il registro è già esistente e che alla relativa gestione si provvederà con le risorse previste a legislazione vigente, andrebbe assicurato che il presumibile incremento di iscrizioni potrà comunque essere gestito con le ordinarie risorse già previste, senza oneri aggiuntivi a carico della finanza pubblica.

Con riferimento alla lettera *e*) e alla previsione dell'articolo 315, secondo comma, n. 5 del regolamento del Codice della navigazione di cui al decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, di versamento da parte del richiedente l'iscrizione di una somma a garanzia del pagamento dei diritti erariali dovuti dalla nave, pur considerando i chiarimenti forniti dalla RT (che di fatto evidenzia l'assenza di oneri a carico della finanza pubblica per effetto dell'abolizione del predetto deposito cauzionale), andrebbe comunque assicurato che attualmente nessuna somma è versata al bilancio dello Stato a tale titolo e che quindi la sua abolizione non determina alcuna perdita di gettito con conseguente onere a carico della finanza pubblica.

Relativamente alla lettera *i*) concernente la disciplina della digitalizzazione delle carte di bordo, andrebbe assicurato che le amministrazioni pubbliche coinvolte dalla disposizione non necessitano di alcun aggiornamento delle proprie strutture informatiche che non possa essere sostenuto nell'ambito delle risorse previste a legislazione vigente.

Sulle restanti lettere, atteso il carattere ordinamentale delle disposizioni e il loro operare nei confronti di soggetti privati, non si hanno osservazioni da formulare.

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)

La norma introduce modifiche al regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione marittima. In particolare, si dispone l'abrogazione degli articoli 224, 226, 236, 315, 363, 365, 374 e 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;
- l'articolo 315 del decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n.328, deve intendersi riferito all'articolo 146-*bis* del regio decreto 30 marzo 1942, n.327, come introdotto dall'articolo 18, comma 1, lettera *e*), della presente legge;

- gli articoli 363 e 365 del decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n.328, devono intendersi riferiti ai commi secondo, terzo e quarto dell'articolo 177 del regio decreto 30 marzo 1942, n.327, come modificato dall'articolo 18, comma 1, lettera *n*) della presente legge.

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

Il prospetto riepilogativo degli effetti d'impatto attesi sui saldi di finanza pubblica non espone valori.

Al riguardo, tenuto conto che la norma reca disposizioni di coordinamento normativo, non si hanno osservazioni da formulare.

Articolo 20 *(Sorveglianza sugli apparati radioelettrici di bordo)*

La norma reca alcune modifiche al codice delle comunicazioni elettroniche, in materia di sorveglianza sugli apparati radioelettrici di bordo.

In particolare, si modificano gli articolo 107 e 176 del codice delle comunicazioni elettroniche, di cui al decreto legislativo 1° agosto 2003, n.259, 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;
- che le ispezioni ordinarie, che hanno ad oggetto le navi da carico che si trovano in acque straniere, vengano effettuate da organismi riconosciuti ai fini del rilascio del certificato statutario;
- 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.

Inoltre, si introducono 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:
 1. 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);
 2. 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);
 3. nel Ministero delle imprese e del *made in Italy*, con riferimento alla convenzione internazionale del 1° novembre 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS 74), per la parte riguardante le ispezioni ed i controlli ai fini del rilascio, vidimazione e rinnovo del certificato di sicurezza radioelettrica per navi e, per quanto di competenza, ai fini del rilascio e rinnovo del certificato di sicurezza passeggeri;

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

La RT afferma che in relazione alle modifiche apportate all’articolo 107, le disposizioni hanno carattere meramente ordinamentale, da cui non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

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

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

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

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

Il prospetto riepilogativo degli effetti d'impatto attesi sui saldi di finanza pubblica non espone valori.

Al riguardo, andrebbero fornite maggiori informazioni sui risparmi di spesa citati dalla RT per la riduzione dell'attività degli ispettori nonché sui mancati introiti per le ispezioni, assicurando che non si determini un pregiudizio per le eventuali ulteriori finalizzazioni cui tali risorse potrebbero essere destinate, oltre quelle strettamente connesse alle attività ispettive.

Articolo 21 *(Sostegno alla cantieristica regionale)*

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

Il prospetto riepilogativo degli effetti d'impatto attesi sui saldi di finanza pubblica non espone valori.

Al riguardo, tenuto conto del carattere facoltativo della disposizione e nel presupposto che le eventuali misure di sostegno da parte delle Regioni saranno sostenute compatibilmente con le relative disponibilità di bilancio, non si hanno osservazioni da formulare.

CAPO VI

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

Articolo 22

(Isole minori)

Il 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'anno scolastico 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. La disposizione 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 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.

Il comma 2 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.

La RT riferisce che l'articolo introduce misure promozionali in favore del personale scolastico e sanitario che presta servizio in uno dei Comuni delle isole minori di cui all'Allegato A della legge 28 dicembre 2001, n. 448.

Il comma 1 prevede che, con decreto del Ministro dell'istruzione e del merito, di concerto con il Ministro per gli affari regionali e le autonomie e il Ministro per la protezione civile e le politiche del mare, sono introdotte misure di incentivazione mediante un punteggio aggiuntivo a favore dei docenti che abbiano prestato servizio nei plessi scolastici situati nelle piccole isole, per almeno centottanta giorni nel corso dell'anno scolastico, di cui almeno centoventi per le attività didattiche.

È previsto, altresì, un ulteriore punteggio aggiuntivo per i medesimi docenti che abbiano prestato servizio nelle pluriclassi delle scuole primarie ubicate nei medesimi plessi scolastici. Inoltre, è prevista, in sede di contrattazione collettiva nazionale, la determinazione in favore dei docenti che abbiano prestato servizio di ruolo e non di ruolo nei plessi scolastici situati nelle piccole isole di un punteggio aggiuntivo ai fini delle procedure di mobilità.

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

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

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

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

Il prospetto riepilogativo degli effetti d'impatto attesi sui saldi di finanza pubblica non espone valori.

Al riguardo, sul comma 1, si conviene con la RT in merito all'assenza di nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica derivanti delle disposizioni, rammentando altresì che l'apposizione di una clausola d'invarianza finanziaria andrebbe comunque integrata con elementi e dati idonei a confermare l'assenza di oneri, come previsto dal comma 6-bis dell'articolo 17 della legge di contabilità.

Sul comma 2, nulla da osservare.

Articolo 23

(Servizio di rifornimento idrico)

La norma prevede che il servizio di rifornimento idrico delle isole minori della Sicilia sia svolto con fondi del bilancio del Ministero della difesa, ma mediante affidamento esterno.

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.

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

Con la presente disposizione si intende:

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

Per la RT, dall'attuazione del presente articolo non derivano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, tenuto conto che le disposizioni non comportano oneri aggiuntivi a carico del bilancio ordinario della Difesa. A tale riguardo precisa che il capitolo di spesa relativo al rifornimento idrico alle isole minori della Sicilia è il numero 1334/1².

Il prospetto riepilogativo degli effetti d'impatto attesi sui saldi di finanza pubblica non espone valori.

² Lo stato di previsione del Ministero delle difesa, al capitolo 1334, per il triennio 2025-2027, reca i seguenti stanziamenti: 24.421.618 euro per l'anno 2025 e 23.237.488 euro per ciascuno degli anni 2026 e 2027.

Al riguardo, alla luce dei chiarimenti forniti dalla RT per cui il servizio è già affidato all'esterno dal 2002, non ci sono osservazioni.

Articolo 24 *(Autorizzazione paesaggistica in ambito portuale)*

La norma novella la lettera *b*) del comma 4 dell'art. 143 del D.Lgs. n. 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. La modifica precisa che nelle aree citate sono ricomprese anche 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 n. 84/1994.

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

Il prospetto riepilogativo degli effetti d'impatto attesi sui saldi di finanza pubblica non espone valori.

Al riguardo, tenuto conto del carattere ordinamentale della disposizione, non si hanno osservazioni da formulare.

Articolo 25 *(Riutilizzo di piattaforme per la coltivazione di idrocarburi in mare e delle infrastrutture connesse)*

La norma novella l'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 che nell'emanazione delle linee guida sia acquisito il parere del Ministro dell'università e della ricerca.

Inoltre, si prevede, che nell'emanazione delle suddette linee guida nazionali, 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 affidate al Ministro dell'università e della ricerca.

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

Il prospetto riepilogativo degli effetti d'impatto attesi sui saldi di finanza pubblica non espone valori.

Al riguardo, tenuto conto del carattere ordinamentale della disposizione, non si hanno osservazioni da formulare.

Articolo 26

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

Il 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.

La RT conferma sul comma 1 che la norma attribuisce al Ministero dell'università e della ricerca una funzione di promozione di iniziative nazionali e internazionali di ricerca volte a garantire una gestione sostenibile delle risorse marine e delle aree costiere.

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

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

Quanto alla disposizione al comma 2, primo periodo, rileva che non derivano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Il prospetto riepilogativo degli effetti d'impatto attesi sui saldi di finanza pubblica non espone valori.

Al riguardo, sul comma 1, posto che la norma riconosce al Ministero dell'università e della ricerca una funzione di promozione di iniziative nazionali e internazionali di ricerca, volte a garantire una gestione sostenibile delle risorse marine e delle aree costiere, andrebbe confermato che tali attività potranno trovare attuazione nei limiti delle risorse umane, finanziarie e strumentali già previste dalla legislazione vigente, indicando altresì le risorse che potranno essere utilizzate per tale finalità.

In merito al comma 2, trattandosi di facoltà riconosciuta agli enti di ricerca nei limiti delle risorse finanziarie previste a legislazione vigente, non ci sono osservazioni.

Articolo 27

(Regime previdenziale agevolato per favorire il reimbarco in caso di arresto definitivo dell'imbarcazione)

Il comma 1 riconosce, al fine di salvaguardare i livelli occupazionali dei lavoratori del settore della pesca marittima, ferma restando l'applicazione del regime previdenziale agevolato previsto per il settore della pesca, alle imprese che imbarcano sulle unità da pesca da loro armate soggetti che hanno lavorato in mare a bordo di imbarcazioni per le quali sono state adottate le misure di arresto definitivo mediante demolizione di cui all'articolo 20 del regolamento (UE) n. 2021/1139, nel limite massimo di 1,54 milioni di euro per ciascuno degli anni 2026 e 2027, per ognuno dei suddetti marittimi uno sgravio contributivo pari al 50% degli oneri previdenziali e assistenziali dovuti per 24 mesi in virtù del pertinente regime assicurativo. Il beneficio di cui al presente comma è concesso se lo sbarco dipende dall'arresto definitivo mediante demolizione dell'imbarcazione da pesca su cui il pescatore ha svolto il proprio lavoro per almeno 90 giorni, anche non consecutivi, nel corso dei 24 mesi precedenti la data di accoglimento della domanda di sostegno, e a condizione che il nuovo imbarco avvenga entro tre mesi dalla cancellazione dell'unità da pesca demolita dai pertinenti registri tenuti dall'autorità marittima e che, nel medesimo periodo l'imbarco non sostituisca personale sbarcato non volontariamente o al di fuori dei casi di risoluzione di diritto di cui all'articolo 343 del codice della navigazione, di cui al regio decreto n. 327 del 1942.

Il comma 2 provvede alla copertura dell'onere derivante dal presente articolo, pari a 1,54 milioni di euro per ciascuno degli anni 2026 e 2027, mediante la riduzione, al fine di garantire la compensazione in termini di indebitamento netto e fabbisogno delle pubbliche amministrazioni, di 2,2 milioni di euro per ciascuno degli anni 2026 e 2027 del Fondo sociale per occupazione e formazione di cui all'articolo 18, comma 1, lettera *a*), del decreto-legge n. 185 del 2008.

Il comma 3 prevede che le agevolazioni di cui al presente articolo siano concesse ai sensi del regolamento (UE) n. 717/2014 della Commissione (relativo all'applicazione degli articoli 107 e 108 del TFUE riguardo agli aiuti *de minimis* nel settore della pesca e dell'acquacoltura), e nel rispetto delle regole sulla cumulabilità previste dalla pertinente normativa europea in materia di aiuti di Stato.

La RT, dopo aver ribadito il contenuto dell'articolo, afferma che esso mira a favorire il reimbarco in caso di arresto definitivo dell'imbarcazione, anche per effetto della riduzione della flotta peschereccia nazionale. In particolare, la disposizione intende creare le condizioni affinché chi dovesse perdere il lavoro a causa della demolizione del

motopeschereccio su cui è stato imbarcato per effetto delle politiche di contenimento dello sforzo di pesca sostenute dall’Unione europea attraverso il FEAMPA [cfr. art. 20, Reg. (UE) 2021/1139], possa trovare più agevolmente un nuovo imbarco grazie allo sconto contributivo riconosciuto per i primi 24 mesi di nuovo “arruolamento”.

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

Considerando che un lavoratore imbarcato determina per l’impresa, in media, un costo annuo di oneri previdenziali e assistenziali pari a circa 10.000 euro, tenuto conto che in applicazione della legge n. 30 del 1998 (di conversione del decreto-legge n. 457 del 1997) l’impresa beneficia già di sgravi contributivi per una percentuale del 44%, pari a circa 4.400 euro, e che il restante 56%, pari a circa 5.600 euro, è a suo carico, il costo degli sgravi, di cui al presente articolo, ammonta a circa 3 milioni di euro per il primo anno e a circa 1,5 milioni per il secondo anno, dovendosi applicare lo sgravio esclusivamente alla parte di oneri previdenziali e assistenziali a carico dell’impresa, come di seguito specificato:

- 1° anno: 550 lavoratori x 2.800 euro (50% del costo annuo oneri a carico dell’impresa) = 1.540.000 euro;
- 2° anno: 550 lavoratori x 2.800 euro (50% del costo annuo oneri a carico dell’impresa) = 1.540.000 euro.

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

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

Per quanto attiene ai profili di copertura la RT assicura la sussistenza delle necessarie disponibilità apposte presso il Fondo sociale per occupazione e formazione.

Il prospetto riepilogativo degli effetti d’impatto attesi sui saldi di finanza pubblica ascrive alle norme i seguenti effetti:

Co.	Descrizione	e/s	nat	Saldo netto da finanziare				Fabbisogno				(milioni di euro) Indebitamento netto				
				2025	2026	2027	2028	2025	2026	2027	2028	2025	2026	2027	2028	
				E	CO					-1,5	-1,5			-1,5	-1,5	
1	Sgravio contributivo pari al 50% degli oneri previdenziali ed assistenziali dovuti per ventiquattro mesi alle imprese che imbarcano sulle unità da pesca da loro armate soggetti che hanno lavorato in mare a bordo di imbarcazioni per le quali sono state adottate le misure di arresto definitivo mediante demolizione	S	C			1,5	1,5									
						-2,2	-2,2			-1,5	-1,5			-1,5	-1,5	
2	Riduzione del Fondo sociale per occupazione e formazione, di cui all'art. 18, c. 1, lett. a), del D.L. 185/2008	S	C													

Al riguardo, si osserva che, sulla base degli stessi dati forniti dalla RT, non risulta automatico che il numero di pescatori coinvolti sia di 550, ben potendosi ipotizzare che, pur a fronte di una media di 2,12 membri per imbarcazione, in realtà tale valore sia raggiunto con la rotazione di un numero maggiore di pescatori. Tale eventualità andrebbe considerata anche se, d'altronde, si può presumere che nel caso appena prospettato l'onere previdenziale medio sia inferiore a quello indicato dalla RT, con un effetto complessivo di compensazione fra i due fenomeni.

I dati riportati dalla RT, comunque, appaiono plausibili e riscontrabili³, rispettivamente in relazione al numero di battelli da avviare a demolizione e al numero medio di pescatori imbarcati, e prudenziali rispetto al costo annuo per oneri previdenziali e assistenziali, considerando i dati riportati dalla RT alla norma (art. 1, commi 217 e 218, della legge n. 234 del 2021) che ha esteso ai lavoratori dipendenti imbarcati su navi adibite alla pesca la CISOA (cassa integrazione speciale operai agricoli).

Tuttavia, l'assunzione che gli oneri a carico delle imprese siano attualmente pari al 56% dell'onere teorico complessivo non sembrerebbe corretta. Infatti, è vero che, a decorrere dall'anno 2020, i benefici di cui all'articolo 6 del decreto-legge n. 457 del 1997 (che prevedevano l'integrale fiscalizzazione degli oneri contributivi per le imprese armatici) sono corrisposti nel limite del 44,32%⁴, tuttavia il successivo articolo 6-bis (norma speciale riguardante le imprese armatoriali che esercitano la pesca nel Mediterraneo) prevede per le imprese appena citate che il predetto beneficio operi nel limite del 70%, per cui la riduzione dovrebbe corrispondere in realtà al 31%, con la conseguenza che l'onere a carico dell'impresa sarebbe attualmente del 69%, in luogo del 56% indicato. L'onere unitario annuo per la finanza pubblica salirebbe pertanto a 3.450 euro, per un totale di 1,9 milioni di euro, in luogo degli 1,5 milioni stimati.

Andrebbe inoltre chiarita l'origine dell'affermazione della RT, nella sua parte discorsiva, secondo la quale “il costo degli sgravi di cui al presente articolo ammonta a circa 3 milioni di euro per il primo anno”, il che non trova fondamento nei dati e calcoli

³ V. <https://ossermare.org/wp-content/uploads/2025/07/ossermare-onp-il-settore-della-pesca-in-italia-2024.pdf> pagina 26.

⁴ Articolo 1, comma 607, della legge n. 160 del 2019.

forniti, né riscontro nel prospetto riepilogativo dei saldi. Si presume che si tratti di un mero refuso, che andrebbe comunque confermato.

Infine, si ritiene che la tempistica di attuazione della misura sia realistica, considerando le assunzioni della RT. In ogni caso, essa è estesa per l'intero biennio dello stanziamento, configurato come limite massimo di spesa.

Nulla da osservare per i profili di copertura, atteso che il Fondo sociale per occupazione e formazione presenta le necessarie disponibilità, che esso si caratterizza per avere ampi margini di modulabilità, che le finalità del provvedimento in esame sono conformi a quelle proprie del Fondo e che si è proceduto ad una riduzione maggiore in termini di SNF per tenere correttamente conto dei criteri di contabilizzazione delle somme ivi iscritte, correlati al meccanismo di impatto degli interventi tipici a carico del fondo, coinvolgenti la contribuzione figurativa (impattante solo sul SNF) a favore dei loro beneficiari.

Articolo 28

(Disposizioni in materia di ammortizzatori sociali per il settore della pesca)

Il comma 1, al fine di dare piena attuazione alle disposizioni di cui all'articolo 1, comma 217, della legge n. 234 del 2021 (che ha esteso la CISOA – Cassa integrazione speciale operai agricoli – ai lavoratori dipendenti imbarcati su navi adibita alla pesca marittima, interna o lagunare, per periodi diversi da quelli di sospensione dell'attività lavorativa derivante da misure di arresto temporaneo obbligatorio e non obbligatorio), demanda ad apposito decreto interministeriale la definizione, entro il termine di 90 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, delle causali di intervento dell'integrazione salariale a beneficio dei lavoratori, nonché delle modalità e dei criteri di erogazione delle prestazioni. Dalle disposizioni di cui al primo periodo non devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

La RT afferma che la norma ha l'obiettivo di rendere applicabile la CISOA al settore della pesca, tenendo conto della modifica normativa avvenuta con l'articolo 1, comma 217, della legge n. 234 del 2021.

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

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

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

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

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

Il prospetto riepilogativo degli effetti d'impatto attesi sui saldi di finanza pubblica non espone valori.

Al riguardo, nulla da osservare, posto che l'estensione della cassa integrazione al settore della pesca è già stata quantificata e coperta con l'articolo 1, comma 217, della legge n. 234 del 2021 (con oneri lordi, comprensivi della contribuzione figurativa, stimati dalla relativa RT in circa 25 milioni di euro annui).

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)

La norma, al fine di adeguare i limiti di abilitazione del personale imbarcato per tenere conto delle nuove tecnologie di ausilio alla navigazione installate a bordo delle navi da pesca, apporta alcune modifiche al regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328. In particolare, si 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 dedito 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.

Inoltre, si elimina il limite 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.

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

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

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

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

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

Il prospetto riepilogativo degli effetti d'impatto attesi sui saldi di finanza pubblica non espone valori.

Al riguardo, tenuto conto del carattere ordinamentale della disposizione, non si hanno osservazioni da formulare.

Articolo 30

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

La norma modifica l'articolo 2, comma 339, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, che disciplina la rappresentanza delle associazioni della pesca nelle commissioni di riserva delle aree marine protette, sostituendo l'Istituto centrale per la ricerca scientifica e tecnologica applicata al mare (ICRAM) con l'Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale (ISPRA). Inoltre, nella composizione delle predette commissioni viene previsto anche un esperto designato dal Ministero dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste, un esperto designato dal Ministero dell'università e della ricerca e un esperto designato dalle Associazioni nazionali delle cooperative e delle imprese della pesca professionale maggiormente rappresentative e riconosciute dal Ministero dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste.

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

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

inoltre, come già ampiamente utilizzato per contesti similari, molte partecipazioni possono avvenire con modalità da remoto.

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

Il prospetto riepilogativo degli effetti d'impatto attesi sui saldi di finanza pubblica non espone valori.

Al riguardo, si rileva che, in base alle informazioni fornite dalla RT, la stima dell'onere massimo teorico (162.000 euro), quantificata dalla RT, per la corresponsione delle spese di missione ai tre ulteriori esperti previsti dalla presente disposizione non appare regolata sulle ipotesi più prudenziali assunte dalla RT. Infatti, la RT individua in quattro il numero massimo di volte in cui la commissione si riunisce in un anno mentre la quantificazione dell'onere è stato effettuato su 3 riunioni, adducendo che la partecipazione possa avvenire con modalità da remoto. Tale ultima circostanza però non è obbligatoria e non si può escludere a priori che la partecipazione alle riunioni delle commissioni avvenga sempre in presenza. Inoltre, la quantificazione è stata operata prevedendo un costo medio di spesa di missione di 666 euro per esperto, anziché assumendo l'importo previsto massimo di 700 euro ad esperto⁵. Ciò premesso andrebbe assicurato che anche nell'ipotesi più prudenziale l'onere sia sostenibile per i bilanci delle AMP e non determini pregiudizi negli equilibri di bilancio per tali enti.

CAPO VII DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 31 (*Clausola di invarianza finanziaria*)

La norma, nel recare la clausola di invarianza finanziaria, stabilisce che dall'attuazione delle disposizioni della presente legge, ad eccezione dell'articolo 27, non devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. Le amministrazioni interessate provvedono agli adempimenti previsti dalle relative disposizioni con le risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente.

⁵ Se la quantificazione fosse effettuata sulle ipotesi che prevede la massima spesa ovvero 4 riunioni all'anno con spese di missione di 700 euro ad esperto, l'importo finale della quantificazione ammonterebbe a 226.800 (4*700*3*27) mentre quello fornito dalla RT ammonta a 162.000 (3*666*3*27).

La RT non aggiunge ulteriori informazioni

Il prospetto riepilogativo degli effetti d'impatto attesi sui saldi di finanza pubblica non espone valori.

Al riguardo, si rinvia alle osservazioni contenute nei precedenti articoli.

Ultimi dossier del Servizio del Bilancio

Set. 2025

[Nota di lettura n. 271](#)

A.S. 1639: “Disposizioni per il rilancio dell'economia nei territori delle regioni Marche e Umbria”

”

[Nota di lettura n. 272](#)

Schema di decreto legislativo recante testo unico delle disposizioni legislative in materia di imposta sul valore aggiunto (**Atto del Governo n. 293**)

”

[Nota di lettura n. 273](#)

Schema di decreto legislativo recante codice degli incentivi (**Atto del Governo n. 294**)

”

[Nota di lettura n. 274](#)

Schema di decreto legislativo recante disposizioni sanzionatorie per la violazione degli obblighi in materia di diffusione e fornitura di carburanti sostenibili per l'aviazione di cui al regolamento (UE) 2023/2405 (**Atto del Governo n. 296**)

Ott. 2025

[Nota di lettura n. 275](#)

Schema di decreto legislativo recante disposizioni in materia di Terzo settore, crisi d'impresa, sport e imposta sul valore aggiunto (**Atto del Governo n. 295**)

”

[Nota di lettura n. 276](#)

A.S. 1660: “Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 8 agosto 2025, n. 117, recante misure urgenti in materia di giustizia” (Approvato dalla Camera dei deputati)

”

[Nota di lettura n. 277](#)

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2024/505 recante modifica della direttiva 2005/36/CE, relativa al riconoscimento delle qualifiche professionali degli infermieri responsabili dell'assistenza generale che hanno completato la formazione in Romania (**Atto del Governo n. 300**)

”

[Nota di lettura n. 278](#)

Modifiche al regolamento di riorganizzazione del Ministero della giustizia, al regolamento concernente l'organizzazione degli Uffici di diretta collaborazione del Ministro della giustizia nonché dell'Organismo indipendente di valutazione e al regolamento concernente l'istituzione della banca dati nazionale del DNA e del laboratorio centrale per la banca dati nazionale del DNA (**Atto del Governo n. 299**)

”

[Nota di lettura n. 279](#)

Schema di decreto del Presidente della Repubblica recante regolamento concernente modifiche al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 30 ottobre 2023, n. 195, recante regolamento di organizzazione degli uffici di diretta collaborazione del Ministro della salute e dell'organismo indipendente di valutazione della performance (**Atto del Governo n. 305**)

”

[Nota di lettura n. 280](#)

Schema di decreto legislativo recante individuazione delle autorità competenti di cui all'articolo 31 del regolamento (UE) 2023/1543, relativo agli ordini europei di produzione e agli ordini europei di conservazione di prove elettroniche nei procedimenti penali e per l'esecuzione di pene detentive a seguito di procedimenti penali, nonché delle procedure per l'emissione, ricezione, esecuzione e riesame degli ordini europei di produzione e di conservazione (**Atto del Governo n. 303**)

”

[Nota di lettura n. 281](#)

Schema di decreto legislativo recante modifiche e integrazioni al decreto legislativo 21 novembre 2007, n. 231, per il recepimento dell'articolo 74 della direttiva (UE) 2024/1640, relativa ai meccanismi che gli Stati membri devono istituire per prevenire l'uso del sistema finanziario a fini di riciclaggio o finanziamento del terrorismo (**Atto del Governo n. 314**)

”

[Nota di lettura n. 282](#)

Schema di decreto legislativo recante modifiche al decreto legislativo 4 marzo 2014, n. 26, in attuazione della direttiva (UE) 2024/1262, che modifica la direttiva 2010/63/UE per quanto riguarda i requisiti per gli stabilimenti e per la cura e la sistemazione degli animali e per quanto riguarda i metodi di soppressione degli animali (**Atto del Governo n. 301**)