

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XVII LEGISLATURA —————

N. 318

ATTO DEL GOVERNO

SOTTOPOSTO A PARERE PARLAMENTARE

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2014/89/UE che istituisce un quadro per la pianificazione dello spazio marittimo

(Parere ai sensi dell'articolo 1 della legge 9 luglio 2015, n. 114)

(Trasmesso alla Presidenza del Senato il 18 luglio 2016)



*Il Ministro
per le riforme costituzionali
e i rapporti con il Parlamento*

DRP/I/XVII/D208/16

Roma, 18 luglio 2016

A.G. 318

18 LUG. 2016

Gentile Presidente,

trasmetto, al fine dell'espressione del parere da parte delle competenti Commissioni parlamentari, lo schema di decreto legislativo recante "Attuazione della direttiva 2014/89/UE che istituisce un quadro per la pianificazione dello spazio marittimo", approvato in via preliminare dal Consiglio dei Ministri il 14 luglio 2016.

In considerazione dell'imminente scadenza della delega, Le segnalo, a nome del Governo, l'urgenza dell'esame del provvedimento da parte delle competenti Commissioni parlamentari pur se privo del parere della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, che mi riservo di trasmettere non appena sarà acquisito.

Cora salute

Maria Elena Boschi

Sen. Pietro GRASSO
Presidente del Senato della Repubblica
ROMA

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

OGGETTO: SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO RECANTE IL RECEPIMENTO DELLA DIRETTIVA 2014/89/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO DEL 23 LUGLIO 2014 CHE ISTITUISCE UN QUADRO PER LA PIANIFICAZIONE DELLO SPAZIO MARITTIMO.

Il presente decreto è stato predisposto in base alla delega di cui all'art. 1, allegato B, punto numero 46, della legge 9 luglio 2015, n. 114 (Delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea - Legge di delegazione europea 2014). Esso intende recepire la direttiva 2014/89/UE, che istituisce un quadro per la pianificazione dello spazio marittimo, e favorire un quadro organico di gestione di un ambito particolarmente complesso, quale è quello marittimo sul quale insistono attività spesso in conflitto tra di loro.

Il termine di scadenza della delega è fissato al 18 luglio 2016, come previsto dall'articolo 31 della legge 24 dicembre 2012, n. 234, che continua ad applicarsi nell'originaria formulazione relativamente alle deleghe contenute nelle leggi di delegazione europee entrate in vigore in epoca antecedente alle modifiche apportate dall'articolo 29 della legge 29 luglio 2015, n. 115.

L'elevato incremento della domanda di utilizzo di spazi marittimi per i diversi scopi civili e produttivi richiede una strategia integrata di pianificazione e gestione che riesca a coniugare lo sviluppo delle economie marittime con un utilizzo sostenibile delle relative risorse. La pianificazione dello spazio marittimo, infatti, consiste nel pianificare quando e dove svolgere le attività umane in mare e coinvolge le parti interessate in modo trasparente nella gestione delle attività marittime. Trattasi di uno strumento fondamentale di attuazione della politica marittima integrata (PMI) dell'Unione europea. La PMI è, pertanto, un approccio multidisciplinare a tutte le politiche dell'UE correlate ai mari. Basandosi sull'idea che l'Unione possa ottenere maggiori benefici dai mari e dagli oceani e causare un impatto ambientale minore mediante il coordinamento delle sue politiche, la PMI comprende settori altamente diversi come pesca, acquacoltura, trasporti marittimi, porti, ambiente marino, ricerca marina, energia offshore, cantieristica navale, industrie legate al mare, sorveglianza marittima e turismo marittimo. Questi settori attingono agli usi civili e non militari dei mari. Pertanto la PMI rappresenta un quadro preposto a facilitare lo sviluppo e il coordinamento delle diverse e talvolta contrastanti attività che si svolgono in mare. La pesca è una delle attività economiche che si praticano da più tempo nelle acque europee. Oltre ai problemi della sovraccapacità della flotta, del declino degli stock ittici e della ridotta redditività, il settore della pesca deve far fronte anche a una maggiore concorrenza per lo spazio. L'acquacoltura richiede che siano riservate aree specifiche a tale attività. Il settore delle catture necessita di un accesso flessibile al mare per far fronte ai cambiamenti degli schemi di distribuzione degli stock ittici. Un accesso allo spazio marittimo chiaramente definito a lungo termine è importante per entrambi i settori ed è



essenziale un quadro di riferimento che impegni le parti interessate e preveda una cooperazione transfrontaliera. Un'analoga necessità di coerenza e flessibilità spaziali risulta evidente in relazione alla tutela dell'ambiente marino, ossia nella definizione e nella delimitazione delle zone marine protette. Il ricorso alle energie rinnovabili è fondamentale per la politica europea in materia di cambiamento climatico come per altri obiettivi dell'Unione. La direttiva del 2009 sulle energie rinnovabili fissa un obiettivo di quota pari al 20% per tali fonti energetiche entro il 2020. Le fonti di energia rinnovabile offshore, in particolare l'eolico offshore, vi contribuiranno in modo importante. I parchi eolici offshore e le altre fonti di energia rinnovabile devono essere connessi alla rete onshore. Tali impianti richiederanno notevoli risorse in termini di spazio, anche nelle zone transfrontaliere. I trasporti marittimi nelle acque dell'Unione europea sono intensi. L'U.E. si è posta l'obiettivo di diventare un'economia intelligente, sostenibile e inclusiva entro il 2020. I settori marittimi offrono ambiti propizi all'innovazione, alla crescita sostenibile e all'occupazione, atti a contribuire alla realizzazione di questo obiettivo. Nell'ottobre 2012, i ministri europei per gli affari marittimi hanno adottato la "Dichiarazione di Limassol" per rafforzare la strategia Europa 2020 dotandola di una solida componente marittima. Come indicato dalla Commissione nella comunicazione "Crescita blu. Opportunità per una crescita sostenibile dei settori marino e marittimo", la direttiva costituisce un elemento essenziale di questa ambizione di sviluppare un'economia blu in Europa. Tuttavia, un uso crescente delle zone marittime, unito agli effetti dei cambiamenti climatici, delle calamità naturali e dell'erosione esercita altrettante pressioni su tutte le risorse presenti in esse. È necessaria una gestione integrata e coerente per garantire una crescita sostenibile e preservare gli ecosistemi marini per le generazioni future. La pianificazione dello spazio marittimo è comunemente considerata un processo pubblico di analisi e pianificazione della distribuzione spaziale e temporale delle attività umane nelle zone marine in vista del conseguimento di obiettivi economici, ambientali e sociali. L'obiettivo finale di una pianificazione dello spazio marittimo è di elaborare piani per determinare l'utilizzo dello spazio marittimo e permettere usi diversi del mare. Nel 2008 la Commissione ha pubblicato la comunicazione "Tabella di marcia per la pianificazione dello spazio marittimo: definizione di principi comuni nell'UE", seguita nel 2010 dalla comunicazione "Pianificazione dello spazio marittimo nell'UE – risultati ed evoluzione futura", che ha aperto la strada alla direttiva cui si dà attuazione. Dobbiamo tener presente anche gli attuali approcci esistenti in materia di pianificazione dello spazio marittimo negli altri Stati della UE. Il Regno Unito ha elaborato un progetto di legge marittima (Marine Bill) concepito come un quadro legislativo globale che istituisce un sistema di pianificazione marittima per tutte le acque britanniche. La Scozia ha redatto un progetto di legge relativo alla gestione dei propri mari. Entrambi i progetti di legge prevedono una nuova struttura amministrativa (Marine Management Organisation) intesa a semplificare le procedure di rilascio di permessi e licenze. In Svezia



l'adozione di una legge marittima è stata prevista fin dal 2009. Questi progetti di legge hanno in comune un approccio integrato alla politica marittima nazionale. In Portogallo la Strategia nazionale per i mari (2006) si prefigge di integrare le politiche settoriali e di definire i principi della gestione integrata delle zone costiere (GI.Z.C.). Nel 2007 è stato istituito un comitato interministeriale per gli affari marittimi. La Germania ha esteso alla zona economica esclusiva (Z.E.E.) il campo di applicazione della legge di pianificazione territoriale. Questa estensione è il risultato dello sviluppo del settore dell'energia eolica offshore. Il piano di gestione dello spazio marittimo recentemente messo a punto comprende tutte e tre le dimensioni quali (superficie acquatica, colonna d'acqua e fondale marino) e individua zone per attività marittime specifiche. I piani entreranno in vigore con l'adozione di un'ordinanza giuridica. Attualmente non è previsto un processo di valutazione. Il Belgio utilizza nell'ambito di un piano generale una ripartizione in zone per assegnare lo spazio marino a utilizzazioni specifiche. I fattori propulsivi sono in questo caso l'estrazione di sabbia e ghiaia e l'energia eolica offshore. Nell'ambito di una seconda fase di pianificazione verranno determinati i siti per le zone marine protette (rete NATURA 2000). Il piano autorizza il rilascio di permessi e licenze per un determinato tipo di attività solo all'interno delle zone individuate ed è oggetto di monitoraggio e valutazione periodici. In Polonia la legge sulle zone marine della Repubblica di Polonia e sulla amministrazione marittima disciplina la pianificazione spaziale delle zone marine. Nell'ambito di Interreg IIIB è stato di recente portato a termine un progetto pilota nella Baia di Puck comprendente uno studio sullo sviluppo spaziale dei terreni contigui. La Polonia intende modificare la propria legge nazionale di pianificazione per conferire valore giuridico ai piani di gestione dello spazio marittimo nonché elaborare tali piani per tutte le acque polacche. A tale scopo il governo si ispira ai risultati del progetto. Alcuni Stati membri e altri paesi europei hanno messo a punto piani integrati di gestione marittima che forniscono orientamenti per le decisioni relative alla zona marina interessata. I Paesi Bassi hanno elaborato un piano di gestione integrata per il Mare del Nord per il 2015, la cui motivazione principale è l'esigenza di pianificare la produzione di energia eolica offshore. Il piano introduce un quadro di valutazione integrata per tutte le attività che necessitano di un permesso. È stata elaborata una cartografia delle zone più favorevoli per le attività marittime che si svolgono in luoghi fissi e che dovrebbero conoscere la crescita maggiore. La Norvegia ha elaborato un piano di gestione integrata per il Mare di Barents e per le acque al largo delle Isole Lofoten che fornisce un quadro per un uso sostenibile delle risorse e per le attività esistenti e nuove. Esso tiene conto del fatto che la vulnerabilità dell'ambiente marino varia nel tempo ed evidenzia l'importanza delle conoscenze scientifiche. La Norvegia intende mettere a punto piani di gestione integrata per il Mare di Norvegia e per la parte norvegese del Mare del Nord. La Francia ha introdotto lo schéma de mise en valeur de la mer per il lago Thau nel Mediterraneo e per il bacino di Arcachon nell'Atlantico. Il piano, incentrato sullo



sviluppo delle zone costiere, comprende misure quali la ripartizione delle attività in zone e individua zone destinate ad utilizzazioni specifiche. La Francia sta attualmente mettendo a punto una legge quadro sull'ambiente che contemplerà disposizioni specifiche per la gestione delle attività marittime. Nel 2007 la Spagna ha adottato una strategia per lo sviluppo sostenibile delle coste. Le regioni spagnole delle Asturie, della Cantabria e dell'Andalusia hanno messo a punto piani integrati per la gestione delle zone costiere. La Spagna ha inoltre avviato uno studio sulla ripartizione in zone delle proprie acque territoriali ai fini dello sfruttamento dell'energia eolica offshore. Lo schema di decreto è volto principalmente a promuovere la crescita sostenibile delle attività marittime e l'uso sostenibile delle risorse marine tramite la creazione di un quadro che consenta di attuare efficacemente la pianificazione dello spazio marittimo nelle acque nazionali. L'uso crescente e non coordinato di zone marittime porta ad una eccessiva concorrenza per lo spazio marittimo e a uno sfruttamento inefficiente e non sostenibile delle risorse marine. Le incertezze e l'imprevedibilità relative a un accesso adeguato allo spazio marittimo hanno creato un clima poco propizio agli investimenti, con un rischio di perdite occupazionali. Garantire la distribuzione ottimale dello spazio marittimo fra le parti interessate è essenziale per consentire alle attività concorrenti di realizzare pienamente il loro potenziale. Per garantire che questi vari usi siano sostenibili e non arrechino danni all'ambiente, la pianificazione dello spazio marittimo dovrà adottare un approccio ecosistemico che assicuri la tutela delle risorse naturali che costituiscono la base per lo svolgimento delle varie attività. Infatti, nel perseguimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile dei settori marittimi dell'economia degli Stati europei ("*blu growth*" policy), la direttiva prende in considerazione la necessità di favorire la coesistenza sostenibile dei diversi usi pubblici del mare attraverso una opportuna ripartizione degli spazi marittimi, effetto di una pianificazione condivisa delle diverse attività che hanno come "ambiente" di sviluppo il mare.

Gli obiettivi perseguiti con l'intervento normativo, pertanto, sono:

- creare maggiore coerenza tra le diverse attività che si svolgono in mare;
- sviluppare migliori strumenti regolamentari e trasversali (vigilanza marittima integrata, pianificazione dello spazio marittimo (P.S.M.), creazione di una base di dati e conoscenze integrata in ambito marino, strategie marine regionali);
- sfruttare in maniera ecologicamente ed economicamente sostenibile ed efficiente il potenziale dei mari e del settore marittimo;
- evitare la duplicazione del lavoro tra le diverse autorità nazionali o regionali degli Stati membri in materia di regolamentazione;



- facilitare la necessaria pianificazione coordinata delle attività marittime concorrenti e della gestione strategica delle zone marine;
- garantire l'applicazione dell'approccio ecosistemico, stabilito dalla direttiva quadro dell'Unione europea sulla strategia per l'ambiente marino;
- raccogliere informazioni affidabili e statistiche comparabili per l'elaborazione delle politiche marittime a tutti i livelli.

L'obiettivo di lungo periodo è quello di fornire un'opportunità per stimolare la crescita e l'occupazione.

Lo schema di decreto legislativo si compone di dodici articoli, che, di seguito, si illustrano:

L'articolo 1 indica le finalità del decreto di recepimento, consistenti nell'istituzione di un quadro per la pianificazione dello spazio marittimo al fine di promuovere la crescita sostenibile delle economie marittime in conformità alle pertinenti disposizioni della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare (UNCLOS), sottoscritta a Montego Bay il 10 dicembre 1982 e ratificata con legge 2 dicembre 1994, n. 689.

L'articolo 2 indica l'ambito di applicazione del decreto.

L'articolo 3 specifica le definizioni del decreto. Tali definizioni riprendono anche quelle contenute nel d.lgs 152/2006 in materia ambientale e nel d.lgs 190/2010 di recepimento della direttiva 2008/56/CE.

L'articolo 4 individua gli obiettivi della pianificazione dello spazio marittimo nello sviluppo sostenibile dei settori energetici del mare, dei trasporti marittimi, della pesca e dell'acquacultura. Tale pianificazione deve essere elaborata ed attuata mediante un approccio ecosistemico e multidisciplinare.

L'articolo 5 descrive lo strumento attraverso il quale è attuata la pianificazione dello spazio marittimo. Tale pianificazione viene attuata mediante i piani di gestione, che individuano la distribuzione spaziale e temporale delle attività e degli usi delle acque marine, presenti e futuri.



L'articolo prevede, altresì, l'armonizzazione, nei piani di gestione dello spazio marittimo, dei piani e dei programmi esistenti e delle attività terrestri utili coinvolte nelle interazioni terra-mare. L'approccio ecosistemico e la pianificazione spaziale marittima non possono essere compiutamente realizzati senza una piena considerazione delle interazioni terra-mare. La VAS è condizione essenziale per la corretta e reciproca attuazione della cooperazione transnazionale, sia con i Paesi dell'Unione europea che con i Paesi terzi, per il rispetto del principio ecosistemico.

L'articolo 6 istituisce il Tavolo interministeriale presieduto da un rappresentante del Dipartimento per le Politiche europee della Presidenza del Consiglio dei Ministri e da rappresentanti designati dalle Amministrazioni competenti (Ministeri degli affari esteri e della cooperazione internazionale, delle infrastrutture e dei trasporti, dello sviluppo economico, delle politiche agricole, alimentari e forestali, dell'ambiente e della tutela del mare e del territorio, dei beni culturali e delle attività culturali e del turismo, della difesa, dell'istruzione e della ricerca scientifica, della salute, del lavoro e delle politiche sociali, dell'economia e delle finanze, degli affari regionali, dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli). Il Tavolo definisce le linee guida per la stesura dei piani di gestione dello spazio marittimo, individuando le aree marittime di riferimento, nonché quelle terrestri rilevanti per le interazioni terra-mare. Il documento individua le zone oggetto di pianificazione che di conseguenza determineranno il numero di piani da approvare; trattasi in sostanza di un documento di programmazione dello sviluppo marittimo sostenibile che, partendo da una analisi del contesto socio-economico-ambientale, definisce gli obiettivi strategici generali e i principali indicatori di risultato/performance. Dall'istituzione e funzionamento del Tavolo interministeriale non devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. Le amministrazioni interessate provvedono agli adempimenti previsti dal presente articolo con le risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente.

L'articolo 7 istituisce presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il Comitato tecnico con il compito di elaborare per ogni area marittima individuata, i piani di gestione dello spazio marittimo. Tale organo, la cui presidenza spetta all'autorità competente, è composto da rappresentanti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, del Ministero delle politiche agricole, alimentari e forestali, del Ministero dello sviluppo economico, del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo e da un rappresentante designato dalla Conferenza dei Presidenti delle regioni per ogni area marittima individuata. Le numerose e rilevanti competenze settoriali e intersettoriali non consentono l'attribuzione della



funzione di pianificazione a un solo Ministero per il necessario bilanciamento dei rispettivi interessi istituzionalmente assegnati. Le funzioni di segreteria del Comitato sono svolte da personale della Direzione per la vigilanza sulle autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne. Il Comitato può avvalersi di un numero non determinabile di esperti per lo svolgimento delle proprie attività. Dall'istituzione e funzionamento del Comitato e della relativa segreteria non devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. Le amministrazioni interessate provvedono agli adempimenti previsti dal presente articolo con le risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente.

L'articolo 8 individua il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti quale Autorità competente per l'attuazione della direttiva ed in tale veste provvede ad inviare alla Commissione europea e agli altri Stati membri interessati copia dei piani di gestione dello spazio marittimo e di tutti gli aggiornamenti successivi entro tre mesi dalla loro pubblicazione e a trasmettere alla Commissione europea le informazioni previste dall'allegato della direttiva 2014/89/UE. Inoltre, l'Autorità competente svolge ulteriori compiti, sia nella fase preparatoria all'elaborazione dei piani, come la ricognizione degli atti e delle ordinanze dell'Autorità marittima, che in quella successiva, come il monitoraggio sullo stato di attuazione dei piani di gestione.

L'articolo 9 prevede che, al fine di assicurare la coerenza del processo di pianificazione, sia svolta un'attività di consultazione con i soggetti amministrativi interessati a livello centrale e territoriale, nonché con il pubblico. L'Autorità competente, sin dalle fasi iniziali dell'elaborazione dei piani di gestione dello spazio marittimo, informa tutte le parti coinvolte e consulta i soggetti interessati e le autorità competenti, nonché la popolazione interessata.

L'articolo 10 attribuisce all'Autorità competente la definizione, la gestione e l'aggiornamento del sistema informativo integrato a supporto dell'attività di pianificazione dello spazio marittimo. Il momento della pianificazione deve basarsi su dati ed elementi scientifici certi in modo da individuare le problematiche specifiche per area da affrontare. Le attività saranno valutate alla luce delle considerazioni economiche, sociali e ambientali. L'utilizzo del sistema GIS (Geographic Information System) rende il processo più rapido. Le amministrazioni centrali e locali che detengono le informazioni devono assicurare l'accesso ai dati all'Autorità competente, nel rispetto dei profili sensibili. Per quanto concerne, poi, l'attuazione della direttiva è previsto di avvalersi delle tecnologie utilizzabili. La direttiva cui si dà attuazione prevede esplicitamente l'obbligo di organizzare ed utilizzare i dati rilevanti per la pianificazione dello spazio marittimo e come organizzare lo scambio delle relative informazioni. Tra i dati citati come rilevanti vi sono i dati ambientali, sociali ed economici relativi alle attività previste nonché i dati sulle acque marine.



Molti di questi dati sono già disponibili presso gli elencati pertinenti strumenti dei vari Ministeri interessati: il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (VTMIS - S.I.D. Sistema Informativo Demanio); il Ministero dell'ambiente e della tutela e del territorio e del mare (portale Natura e connesso SIDIMAR, dati ISPRA per la Strategia Marina) e sono inoltre inclusi nei Programmi di monitoraggio previsti per l'attuazione della Strategia Marina; il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo (ARCHEOMAR); il Ministero dello sviluppo economico (data base delle zone di estrazione e titoli minerari per ricerca, coltivazione, prospezione ed estrazione idrocarburi liquidi e gassosi in mare); il Ministero delle politiche agricole, alimentari e forestali (Raccolta Dati Alieutici); l'Agenzia delle dogane e dei monopoli (AIDA Automazione integrata accise). La disponibilità dei data del predetto sistema informatico AIDA non potrà riguardare accessi e trattamenti generalizzati o massivi. E' stato quindi previsto quale principio e criterio per il recepimento della citata direttiva, il pieno coordinamento dell'acquisizione e utilizzo dei dati e lo scambio delle informazioni, anche a livello transnazionale, tra la strategia marina e la pianificazione spaziale marittima, incluso i dati che si riferiscono alla VAS.

L'articolo 11 disciplina l'attività di cooperazione con gli Stati membri e gli Stati terzi che l'Autorità competente dovrà svolgere d'intesa con il MAECI, sentito il Comitato tecnico. In particolare, nella cooperazione con gli Stati membri con i quali si condividono bacini marini, si evidenzia la necessità di garantire la coerenza ed il coordinamento dei rispettivi piani di gestione. Inoltre, nella cooperazione con i Paesi terzi è previsto l'utilizzo delle sedi internazionali e della cooperazione istituzionale regionale.

L'articolo 12 stabilisce che le amministrazioni interessate provvedono agli adempimenti previsti dall'emanando decreto mediante risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente, in quanto dal decreto in questione non devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.



RELAZIONE TECNICA
Descrizione dell'innovazione normativa
Sezione I

A) Titolo del provvedimento:

Schema di decreto legislativo di attuazione della direttiva 2014/89/UE del Parlamento europeo e del Consiglio 23 luglio 2014 che istituisce un quadro per la pianificazione dello spazio marittimo.

B) Amministrazione e altro soggetto proponente:

Presidente del Consiglio dei ministri e del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con i Ministri per gli affari regionali e le autonomie, dell'economia e delle finanze, degli affari esteri e della cooperazione internazionale, della giustizia, dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, delle politiche agricole, alimentari e forestali, dello sviluppo economico e dei beni e delle attività culturali e del turismo.

C) Tipologia dell'atto:

Il presente decreto è stato predisposto in base alla delega di cui all'art. 1, allegato B, della legge 9 luglio 2015, n. 114 (Delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea - Legge di delegazione europea 2014).

Il provvedimento è finalizzato a dare attuazione alla direttiva 2014/89/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 luglio 2014, che istituisce un quadro per la pianificazione dello spazio marittimo.

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

Il provvedimento non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica ed è stata redatta la clausola di invarianza finanziaria (art. 12).

PER LE CONSEGUENZE FINANZIARIE: /

PER LA COPERTURA: /

PER LA CLAUSOLA DI SALVAGUARDIA: /

PER LA CLAUSOLA DI INVARIANZA FINANZIARIA: /

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

SEZIONE II
QUANTIFICAZIONE DEGLI EFFETTI FINANZIARI

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

Il contenuto dell'articolo 12 dello schema che, oltre a recare la rituale norma di chiusura in tema di invarianza finanziaria della spesa, sancisce che, rispetto alle innovazioni del quadro normativo apportate ed in linea con gli indirizzi degli organi di vigilanza finanziaria, l'attuazione degli adempimenti discendenti dall'attuazione della direttiva 2014/89/UE del 23 luglio 2014 comporta l'impiego di risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.



Si sottolinea, a tal riguardo, come dal provvedimento non derivano, in effetti, nuovi o maggiori oneri, rispettivamente per il personale, dotazioni ed infrastrutture, rispetto agli stanziamenti di bilancio disponibili a legislazione vigente che supportano la dotazione organica e l'attività di istituto sia della Presidenza del Consiglio dei Ministri, sia del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in qualità di Autorità competente, sia delle altre Amministrazioni interessate al presente decreto.

Per i riflessi sul quadro-economico normativo si richiama, inoltre, il disposto dell'articolo 6 (Tavolo interministeriale di coordinamento), dell'articolo 7 (Comitato tecnico), dell'articolo 8 (Autorità competente), dell'articolo 9 (Partecipazione del pubblico), dell'articolo 10 (Utilizzo e condivisione dei dati).

Si premette che dall'istituzione dei suddetti organi e dalle attività compiute non deriverà alcun onere a carico della finanza pubblica per le motivazioni che di seguito si esporranno.

Per quanto concerne l'istituzione e il funzionamento del Tavolo interministeriale di coordinamento, previsto dall'articolo 6, la Presidenza del Consiglio dei Ministri, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e le altre Amministrazioni interessate provvedono nell'ambito delle proprie strutture e con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. Le amministrazioni, infatti, quanto alle attività previste dall'articolo 6 del provvedimento in esame fanno fronte a tali compiti con le risorse disponibili a legislazione vigente. Dall'attuazione delle disposizioni di cui al presente articolo, pertanto, non devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Anche dalla costituzione e dal funzionamento del Comitato tecnico, previsto all'articolo 7 non derivano nuovi o maggiori oneri alla finanza pubblica. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede nell'ambito delle proprie strutture e con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili. Le attività di segreteria del Comitato sono svolte dal personale della competente Direzione generale per la vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acque interne del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che vi provvederà nell'ambito delle proprie strutture e con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. Relativamente, invece, alla partecipazione dei rappresentanti delle Amministrazioni interessate, anche in qualità di osservatori, al predetto Comitato, si precisa che la stessa avverrà a titolo gratuito, e, pertanto, senza oneri aggiuntivi a carico della finanza pubblica. Le Amministrazioni interessate parteciperanno al Comitato nell'ambito delle proprie strutture e con le risorse umane e strumentali e finanziarie disponibili e senza ulteriori oneri a carico della finanza pubblica. Inoltre, viene espressamente specificato che la partecipazione al Comitato tecnico da parte dei membri e degli osservatori avverrà senza la corresponsione di gettoni di presenza, compensi o altri emolumenti e rimborsi di spese di missione. Sulla possibilità del Comitato di avvalersi del supporto tecnico-scientifico di esperti indicati dalle Amministrazioni, si è precisato che tale supporto avverrà a titolo gratuito. Il numero massimo degli esperti non è possibile prevederlo, in quanto lo stesso sarà dettato dalle necessità e dalle esigenze di tipo tecnico che si verificheranno nel corso dei lavori del Comitato. Il possibile impiego di esperti all'interno del Comitato non comporterà nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Dall'attuazione delle disposizioni di cui al presente articolo, pertanto, non devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Relativamente alle attività di cui agli articoli 8 e 9 del decreto, che riguardano le funzioni e le attività dell'Autorità competente, vi provvede il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nell'ambito delle proprie strutture e con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. Dall'attuazione degli articoli 8 e 9 del decreto, pertanto, non devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.



L'articolo 10 prevede che l'Autorità competente curi l'aggiornamento del sistema informativo integrato a supporto dell'attività di pianificazione dello spazio marittimo. Al riguardo, si precisa che dall'utilizzo e dalla condivisione dei dati ambientali, sociali ed economici non deriveranno nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Per l'implementazione di quanto previsto dal presente articolo 10, infatti, si terrà conto dei sistemi tecnologici esistenti. Non ci saranno, comunque, modifiche nell'assetto organizzativo e gestionale dei Soggetti nazionali pubblici competenti, in quanto a livello nazionale si utilizzeranno i sistemi per lo scambio dei dati nella loro attuale configurazione presso ogni singola Amministrazione, senza necessità di alcuna modifica tecnico-strutturale. L'attuazione della direttiva, che prevede l'obbligo di organizzare, utilizzare ed aggiornare i dati rilevanti per la pianificazione dello spazio marittimo e provvedere allo scambio delle relative informazioni, avverrà, appunto utilizzando i dati ambientali, sociali ed economici relativi alle attività previste nonché i dati sulle acque marine, già disponibili presso i vari Ministeri interessati, tra cui:

- il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (VTMIS - S.I.D. Sistema Informativo Demanio);
- il Ministero dell'ambiente e della tutela e del territorio e del mare (portale Natura e connesso SIDIMAR, dati ISPRA per la Strategia Marina) e sono inoltre inclusi nei Programmi di monitoraggio previsti per l'attuazione della Strategia Marina;
- il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo (ARCHEOMAR);
- il Ministero dello sviluppo economico (data base delle zone di estrazione e titoli minerari per ricerca, coltivazione, prospezione ed estrazione idrocarburi liquidi e gassosi in mare);
- il Ministero delle politiche agricole, alimentari e forestali (Raccolta Dati Alieutici);
- l'Agenzia delle dogane e dei monopoli (AIDA Automazione integrata dogane accise).

In via definitiva, si ribadisce che, per le dettagliate indicazioni predette, l'utilizzo e la condivisione dei dati relativi alla pianificazione dello spazio marittimo, anche a seguito della emanazione del provvedimento in esame, continua ad operare nella sua attuale configurazione, cioè senza necessità di alcuna modifica tecnico-strutturale e senza l'impiego di nuove tecnologie, ma mediante l'utilizzo delle tecnologie già esistenti e la condivisione di esse, senza che ciò comporti nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Il portale istituzionale, infatti, coincide con il portale del Mare, in modo che i sistemi già in uso presso le varie Amministrazioni continuano ad alimentare il sistema, mantenendo inalterate le competenze, prerogative e i rispettivi costi, senza modifiche tecnico-strutturali degli attuali sistemi.

Pertanto, vi provvederanno le Amministrazioni interessate nell'ambito delle proprie strutture e con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili, e non vi saranno, pertanto, nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

A) Descrizione sintetica degli articoli citati nella sezione I.

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

B) Effetti finanziari a carico dello Stato

Nuove o maggiori oneri.

Il provvedimento non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica ed è stata redatta la clausola di invarianza finanziaria (art. 12).

Nuove o maggiori entrate.

Dall'attuazione del provvedimento non derivano nuove o maggiori entrate per lo Stato.

C) Effetti finanziari a carico delle altre pubbliche amministrazioni.

Nuovi o maggiori oneri.

Il provvedimento non comporta nuovi o maggiori oneri per le altre amministrazioni pubbliche. A garanzia di ciò, è stata redatta la clausola di invarianza finanziaria (art. 12).



Nuove o maggiori entrate.

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

ALLEGATO

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

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

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

POSITIVO NEGATIVO

Il Ragioniere Generale dello Stato

18 LUG. 2016

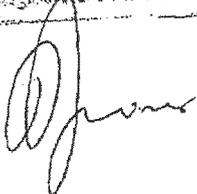




TABELLA DI CONCORDANZA DELLO SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO RECANTE ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA 2014/89/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO DEL 23 LUGLIO 2014, CHE ISTITUISCE UN QUADRO PER LA PIANIFICAZIONE DELLO SPAZIO MARITTIMO.

DIRETTIVA 2014/89/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO DEL 23 LUGLIO 2014, CHE ISTITUISCE UN QUADRO PER LA PIANIFICAZIONE DELLO SPAZIO MARITTIMO	DIRETTIVA 2014/89/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO DEL 23 LUGLIO 2014, CHE ISTITUISCE UN QUADRO PER LA PIANIFICAZIONE DELLO SPAZIO MARITTIMO DISPOSIZIONI RECEPITE	SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO RECANTE ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA 2014/89/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO DEL 23 LUGLIO 2014, CHE ISTITUISCE UN QUADRO PER LA PIANIFICAZIONE DELLO SPAZIO MARITTIMO.	ANNOTAZIONI
<p><i>Articolo 1</i> Oggetto</p>	<p>Art. 1, paragrafo 1</p> <p>La presente direttiva istituisce un quadro per la pianificazione dello spazio marittimo nell'intento di promuovere la crescita sostenibile delle economie marittime, lo sviluppo sostenibile delle zone marine e l'uso sostenibile delle risorse marine.</p>	<p>Art. 1</p> <p>1. Il presente decreto istituisce un quadro per la pianificazione dello spazio marittimo al fine di promuovere la crescita sostenibile delle economie marittime, lo sviluppo sostenibile delle zone marine e l'uso sostenibile delle risorse marine.</p>	



<p>DIRETTIVA 2014/89/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO DEL 23 LUGLIO 2014, CHE ISTITUISCE UN QUADRO PER LA PIANIFICAZIONE DELLO SPAZIO MARITTIMO</p>	<p>DIRETTIVA 2014/89/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO DEL 23 LUGLIO 2014, CHE ISTITUISCE UN QUADRO PER LA PIANIFICAZIONE DELLO SPAZIO MARITTIMO DISPOSIZIONI RECEPITE</p>	<p>SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO RECANTE ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA 2014/89/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO DEL 23 LUGLIO 2014, CHE ISTITUISCE UN QUADRO PER LA PIANIFICAZIONE DELLO SPAZIO MARITTIMO.</p>	<p>ANNOTAZIONI</p>
<p><i>Articolo 1</i> <i>Oggetto</i></p>	<p>Art. 1, paragrafo 2 2. Nell'ambito della politica marittima integrata dell'Unione, tale quadro prevede l'elaborazione e l'attuazione, da parte degli Stati membri, della pianificazione dello spazio marittimo allo scopo di contribuire al conseguimento degli obiettivi di cui all'articolo 5, tenendo conto delle interazioni terra-mare e del rafforzamento della cooperazione transfrontaliera, in conformità delle pertinenti disposizioni dell'UNCLOS.</p>	<p>Art. 1 tenendo conto delle interazioni terra-mare e del rafforzamento della cooperazione transfrontaliera, in conformità alle pertinenti disposizioni della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare (UNCLOS), fatta a Montego Bay il 10 dicembre 1982 e ratificata con legge 2 dicembre 1994, n. 689.</p>	



DIRETTIVA 2014/89/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO DEL 23 LUGLIO 2014, CHE ISTITUISCE UN QUADRO PER LA PIANIFICAZIONE DELLO SPAZIO MARITTIMO	DIRETTIVA 2014/89/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO DEL 23 LUGLIO 2014, CHE ISTITUISCE UN QUADRO PER LA PIANIFICAZIONE DELLO SPAZIO MARITTIMO DISPOSIZIONI RECEPITE	SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO RECANTE ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA 2014/89/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO DEL 23 LUGLIO 2014, CHE ISTITUISCE UN QUADRO PER LA PIANIFICAZIONE DELLO SPAZIO MARITTIMO.	ANNOTAZIONI
<p>Articolo 2</p> <p><i>Ambito di applicazione</i></p>	<p>Art. 2, paragrafo 1</p> <p>1. La presente direttiva si applica alle acque marine degli Stati membri, senza pregiudizio di altri atti legislativi dell'Unione. Non si applica alle acque costiere o a parti di esse che rientrano nella pianificazione urbana e rurale di uno Stato membro, purché ciò sia comunicato nei piani di gestione dello spazio marittimo.</p> <p>Art. 2, paragrafo 2</p> <p>2. La presente direttiva non si applica alle attività il cui unico fine è la difesa o la sicurezza nazionale</p>	<p>Art. 2, comma 1</p> <p>1. Il presente decreto si applica alle acque marine della regione del Mare Mediterraneo. Non si applica alle acque costiere o parti di esse che rientrano nelle pianificazioni urbane, rurali disciplinate da vigenti disposizioni di legge, purché ciò sia indicato nei piani di gestione dello spazio marittimo di cui all'articolo 5, comma 1, al fine di assicurare la coerenza tra le rispettive previsioni.</p> <p>Art. 2, comma 2</p> <p>2. Il presente decreto non si applica alle attività il cui unico fine è la difesa o la sicurezza nazionale né alla pianificazione urbana e rurale.</p>	

<p>DIRETTIVA 2014/89/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO DEL 23 LUGLIO 2014, CHE ISTITUISCE UN QUADRO PER LA PIANIFICAZIONE DELLO SPAZIO MARITTIMO</p>	<p><i>Articolo 2</i> <i>Ambito di applicazione</i></p>	<p>DIRETTIVA 2014/89/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO DEL 23 LUGLIO 2014, CHE ISTITUISCE UN QUADRO PER LA PIANIFICAZIONE DELLO SPAZIO MARITTIMO DISPOSIZIONI RECEPITE</p>	<p>Art. 2, paragrafo 3</p> <p>3. La presente direttiva non interferisce con le competenze degli Stati membri in materia di definizione e determinazione, nell'ambito delle relative acque marine, dell'estensione e della copertura dei rispettivi piani di gestione dello spazio marittimo. Non si applica alla pianificazione urbana e rurale.</p>	<p>SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO RECANTE ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA 2014/89/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO DEL 23 LUGLIO 2014, CHE ISTITUISCE UN QUADRO PER LA PIANIFICAZIONE DELLO SPAZIO MARITTIMO.</p>	<p>Art. 2, comma 2</p> <p>2. Il presente decreto non si applica alle attività il cui unico fine è la difesa o la sicurezza nazionale né alla pianificazione urbana e rurale.</p>	<p>ANNOTAZIONI</p>
<p><i>Articolo 2</i> <i>Ambito di applicazione</i></p>	<p>Art. 2, paragrafo 4</p> <p>4. La presente direttiva non inficia i diritti sovrani e la giurisdizione degli Stati membri sulle acque marine che derivano dal pertinente diritto internazionale, in particolare dall'UNCLOS. Più specificamente, l'applicazione della presente direttiva non influisce sul delimitamento e la delimitazione delle frontiere marittime da parte degli Stati membri in conformità delle pertinenti disposizioni dell'UNCLOS.</p>	<p>Le disposizioni non sono state recepite, in quanto attengono a disposizioni dettate dalla Unione europea in materia di principi generali di diritto internazionale e sovranità degli Stati</p>				



<p>DIRETTIVA 2014/89/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO DEL 23 LUGLIO 2014, CHE ISTITUISCE UN QUADRO PER LA PIANIFICAZIONE DELLO SPAZIO MARITTIMO</p>	<p>DIRETTIVA 2014/89/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO DEL 23 LUGLIO 2014, CHE ISTITUISCE UN QUADRO PER LA PIANIFICAZIONE DELLO SPAZIO MARITTIMO E DISPOSIZIONI RECEPITE</p>	<p>SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO RECANTE ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA 2014/89/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO DEL 23 LUGLIO 2014, CHE ISTITUISCE UN QUADRO PER LA PIANIFICAZIONE DELLO SPAZIO MARITTIMO.</p>	<p>ANNOTAZIONI</p>
<p><i>Articolo 3</i> <i>Definizioni</i></p>	<p>Art. 3, punto 1</p> <p>1) «polifunzionalità integrata» (PMT), una politica dell'Unione il cui scopo è quello di promuovere un processo decisionale coordinato e coerente al fine di ottimizzare lo sviluppo sostenibile, la crescita economica e la coesione sociale degli Stati membri, e in particolare per quanto riguarda le regioni costiere, insulari e ultraperiferiche nell'Unione nonché i settori marittimi, grazie a politiche coerenti nel settore marittimo e alla cooperazione internazionale in materia;</p>		<p>La disposizione non è stata recepita, in quanto attiene ad una definizione propria dell'Unione europea.</p>
<p><i>Articolo 3</i> <i>Definizioni</i></p>	<p>Art. 3, punto 2</p> <p>2) «pianificazione dello spazio marittimo», un processo mediante il quale le pertinenti autorità dello Stato membro analizzano e organizzano le attività umane nelle zone marine al fine di conseguire obiettivi ecologici, economici e sociali;</p>	<p>Art. 3, comma 1, lettera b)</p> <p>b) «pianificazione dello spazio marittimo»: un processo mediante il quale vengono analizzate ed organizzate le attività umane nelle zone marine al fine di conseguire obiettivi ecologici, economici e sociali;</p>	



<p>DIRETTIVA 2014/89/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO DEL 23 LUGLIO 2014, CHE ISTITUISCE UN QUADRO PER LA PIANIFICAZIONE DELLO SPAZIO MARITTIMO</p>	<p>DIRETTIVA 2014/89/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO DEL 23 LUGLIO 2014, CHE ISTITUISCE UN QUADRO PER LA PIANIFICAZIONE DELLO SPAZIO MARITTIMO</p>	<p>SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO RECANTE ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA 2014/89/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO DEL 23 LUGLIO 2014, CHE ISTITUISCE UN QUADRO PER LA PIANIFICAZIONE DELLO SPAZIO MARITTIMO.</p>	<p>ANNOTAZIONI</p>
<p><i>Articolo 3</i> <i>Definizioni</i></p>	<p>Art. 3, punto 3 3) «regione marina», la regione marina di cui all'articolo 4 della direttiva 2008/56/CE;</p>	<p>Art. 3, comma 1, lettere c) e d) c) "regione marina": le seguenti regioni, come determinate dall'articolo 4 della direttiva 2008/56/CE: 1) Mar Baltico; 2) Oceano Atlantico nordorientale; 3) Mare Mediterraneo; 4) Mar Nero; d) "regione del Mare Mediterraneo": le acque marine del Mare Mediterraneo propriamente intese, inclusi i suoi golfi e mari, come delimitate a ovest dal meridiano passante attraverso il faro di Capo Spartei, all'entrata dello Stretto di Gibilterra ed a est dal limite meridionale dello Stretto dei Dardanelli tra Mehmetcik e Kumkale, secondo quanto previsto dall'articolo 1, comma 1, della Convenzione per la protezione dell'ambiente marino e della regione costiera del Mediterraneo, adottata a Barcellona il 16 febbraio 1976 e ratificata con legge 25 gennaio 1979, n. 30, come modificata dall'atto finale della Conferenza dei plenipotenziari del 9 e 10 giugno 1995, ratificato con legge 27 maggio 1999, n. 175.</p>	



<p>DIRETTIVA 2014/89/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO DEL 23 LUGLIO 2014, CHE ISTITUISCE UN QUADRO PER LA PIANIFICAZIONE DELLO SPAZIO MARITTIMO</p>	<p>DIRETTIVA 2014/89/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO DEL 23 LUGLIO 2014, CHE ISTITUISCE UN QUADRO PER LA PIANIFICAZIONE DELLO SPAZIO MARITTIMO DISPOSIZIONI RECEPITE</p>	<p>SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO RECANTE ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA 2014/89/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO DEL 23 LUGLIO 2014, CHE ISTITUISCE UN QUADRO PER LA PIANIFICAZIONE DELLO SPAZIO MARITTIMO.</p>	<p>ANNOTAZIONI</p>
<p><i>Articolo 3</i> <i>Definizioni</i></p>	<p>Art. 3, punto 3 3) «regione marina», la regione marina di cui all'articolo 4 della direttiva 2008/56/CE;</p>	<p>Art. 3, comma 1, lettera c) e) «sottoregioni marine»: le seguenti sottoregioni del Mare Mediterraneo e individuate dall'articolo 4 della direttiva 2008/56/UE: 1) il Mare Mediterraneo occidentale; 2) il Mare Adriatico; 3) il Mar Ionio e il Mare Mediterraneo centrale; 4) il Mar Egeo orientale il Mar Mediterraneo orientale;</p>	



<p>DIRETTIVA 2014/89/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO DEL 23 LUGLIO 2014, CHE ISTITUISCE UN QUADRO PER LA PIANIFICAZIONE DELLO SPAZIO MARITTIMO</p>	<p>DIRETTIVA 2014/89/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO DEL 23 LUGLIO 2014, CHE ISTITUISCE UN QUADRO PER LA PIANIFICAZIONE DELLO SPAZIO MARITTIMO RECEPITE</p>	<p>SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO RECANTE ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA 2014/89/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO DEL 23 LUGLIO 2014, CHE ISTITUISCE UN QUADRO PER LA PIANIFICAZIONE DELLO SPAZIO MARITTIMO.</p>	<p>ANNOTAZIONI</p>
<p><i>Articolo 3</i> <i>Definizioni</i></p>	<p>Art. 3, punto 4</p> <p>4) «acque marine», le acque, il fondale e il sottosuolo quali definiti all'articolo 3, paragrafo 1, lettera a), della direttiva 2008/56/CE, le acque costiere quali definite all'articolo 2, paragrafo 7, della direttiva 2000/60/CE e il relativo fondale e sottosuolo.</p>	<p>Art. 3, comma 1, lett. a)</p> <p>1. Ai fini del presente decreto si intende per:</p> <p>a) "acque marine":</p> <p>1) le acque, il fondale e il sottosuolo, quali definite dall'articolo 3, comma 1, lettera a), punto 1, del decreto legislativo 13 ottobre 2010, n. 190 e successive modifiche;</p> <p>2) "acque costiere":</p> <p>le acque costiere quali definite dall'articolo 54, comma 1, lettera i) del decreto legislativo 3 aprile 2006, n.152 e successive modificazioni, il relativo fondale e sottosuolo.</p>	





DIRETTIVA 2014/89/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO DEL 23 LUGLIO 2014, CHE ISTITUISCE UN QUADRO PER LA PIANIFICAZIONE DELLO SPAZIO MARITTIMO	DIRETTIVA 2014/89/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO DEL 23 LUGLIO 2014, CHE ISTITUISCE UN QUADRO PER LA PIANIFICAZIONE DELLO SPAZIO MARITTIMO	SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO RECANTE ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA 2014/89/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO DEL 23 LUGLIO 2014, CHE ISTITUISCE UN QUADRO PER LA PIANIFICAZIONE DELLO SPAZIO MARITTIMO.	ANNOTAZIONI
<p>Articolo 4</p> <p><i>Elaborazione e attuazione della pianificazione dello spazio marittimo</i></p>	<p>Art. 4, paragrafo 1</p> <p>1. Ogni Stato membro elabora e attua la pianificazione dello spazio marittimo.</p>	<p>Art. 4, comma 1</p> <p>1. La pianificazione dello spazio marittimo intende contribuire allo sviluppo sostenibile dei settori energetici del mare, dei trasporti marittimi, della pesca e dell'acquacoltura, per la conservazione, la tutela e il miglioramento dell'ambiente, compresa la resilienza all'impatto del cambiamento climatico,</p>	
<p>Articolo 4</p> <p><i>Elaborazione e attuazione della pianificazione dello spazio marittimo</i></p>	<p>Art. 4, paragrafo 2</p> <p>2. In tale prospettiva, gli Stati membri tengono conto delle interazioni terra-mare.</p>	<p>Art. 3, comma 1, lettera f)</p> <p>f) "interazioni terra-mare": interazioni in cui fenomeni naturali o attività umane terrestri hanno impatto sull'ambiente, sulle risorse e sulle attività marine e in cui fenomeni naturali od attività umane marine hanno impatto sull'ambiente, sulle risorse e sulle attività terrestri.</p>	

<p>DIRETTIVA 2014/89/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO DEL 23 LUGLIO 2014, CHE ISTITUISCE UN QUADRO PER LA PIANIFICAZIONE DELLO SPAZIO MARITTIMO</p>	<p>DIRETTIVA 2014/89/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO DEL 23 LUGLIO 2014, CHE ISTITUISCE UN QUADRO PER LA PIANIFICAZIONE DELLO SPAZIO MARITTIMO</p>	<p>SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO RECANTE ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA 2014/89/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO DEL 23 LUGLIO 2014, CHE ISTITUISCE UN QUADRO PER LA PIANIFICAZIONE DELLO SPAZIO MARITTIMO.</p>	<p>ANNOTAZIONI</p>
<p><i>Articolo 4</i></p> <p><i>Elaborazione e attuazione della pianificazione dello spazio marittimo</i></p>	<p>Art. 4, paragrafo 3</p> <p>3. Il piano o i piani risultanti sono sviluppati e prodotti nel rispetto dei livelli istituzionali e di governance stabiliti dagli Stati membri. La presente direttiva non interferisce con le competenze degli Stati membri in materia di definizione e determinazione del formato e del contenuto di tale piano o di tali piani.</p>	<p>Art. 6, comma 2</p> <p>Il Tavolo interministeriale di coordinamento definisce, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto, le linee guida contenenti gli indirizzi per la predisposizione dei piani di gestione dello spazio marittimo e per l'individuazione delle aree marittime di riferimento, nonché di quelle terrestri rilevanti per le interazioni terra-mare.</p>	
<p><i>Articolo 4</i></p> <p><i>Elaborazione e attuazione della pianificazione dello spazio marittimo</i></p>	<p>Art. 4, paragrafo 5</p> <p>5. Al momento di elaborare la pianificazione dello spazio marittimo, gli Stati membri tengono in debito conto le peculiarità delle regioni marine, le pertinenti attività e i pertinenti usi attuali e futuri e i relativi effetti sull'ambiente, come pure le risorse naturali, tenendo conto altresì delle interazioni terra-mare.</p>	<p>Art. 4, comma 2, lettera a)</p> <p>a) delle peculiarità delle regioni marine, delle pertinenti attività e dei pertinenti usi attuali e futuri e dei relativi effetti sull'ambiente, nonché delle risorse naturali;</p>	



<p>DIRETTIVA 2014/89/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO DEL 23 LUGLIO 2014, CHE ISTITUISCE UN QUADRO PER LA PIANIFICAZIONE DELLO SPAZIO MARITTIMO</p>	<p>DIRETTIVA 2014/89/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO DEL 23 LUGLIO 2014, CHE ISTITUISCE UN QUADRO PER LA PIANIFICAZIONE DELLO SPAZIO MARITTIMO RECEPITE</p>	<p>SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO RECANTE ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA 2014/89/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO DEL 23 LUGLIO 2014, CHE ISTITUISCE UN QUADRO PER LA PIANIFICAZIONE DELLO SPAZIO MARITTIMO.</p>	<p>ANNOTAZIONI</p>
<p><i>Articolo 4</i> <i>Elaborazione e attuazione della pianificazione dello spazio marittimo</i></p>	<p>Art. 4, paragrafo 6 Gli Stati membri possono includere o basarsi sulla politica nazionale esistente, su regolamenti o meccanismi che sono stati istituiti o erano in corso di istituzione prima dell'entrata in vigore della presente direttiva, a condizione che siano conformi ai requisiti della presente direttiva.</p>	<p>Art. 5, comma 3 I piani e programmi esistenti che prendono in considerazione le acque marine e le attività economiche e sociali ivi svolte, nonché quelli concernenti le attività terrestri rilevanti per la considerazione delle interazioni terra-mare, elaborati ed attuati ai sensi delle disposizioni europee e nazionali previgenti alla data di entrata in vigore del presente decreto, sono inclusi ed armonizzati con le previsioni dei piani di gestione dello spazio marittimo.</p>	



<p>DIRETTIVA 2014/89/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO DEL 23 LUGLIO 2014, CHE ISTITUISCE UN QUADRO PER LA PIANIFICAZIONE DELLO SPAZIO MARITTIMO</p>	<p>DIRETTIVA 2014/89/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO DEL 23 LUGLIO 2014, CHE ISTITUISCE UN QUADRO PER LA PIANIFICAZIONE DELLO SPAZIO MARITTIMO E DISPOSIZIONI RECEPITE</p>	<p>SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO RECANTE ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA 2014/89/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO DEL 23 LUGLIO 2014, CHE ISTITUISCE UN QUADRO PER LA PIANIFICAZIONE DELLO SPAZIO MARITTIMO.</p>	<p>ANNOTAZIONI</p>
<p><i>Articolo 5</i> <i>Obiettivi di pianificazione dello spazio marittimo</i></p>	<p>Art. 5, paragrafo 1 1. In sede di elaborazione e attuazione della pianificazione dello spazio marittimo, gli Stati membri tengono in considerazione gli aspetti economici, sociali e ambientali al fine di sostenere uno sviluppo e una crescita sostenibili nel settore marittimo, applicando un approccio ecosistemico, e di promuovere la coesistenza delle pertinenti attività e dei pertinenti usi.</p>	<p>Art. 1 assicurando la protezione dell'ambiente marino e costiero mediante l'applicazione dell'approccio ecosistemico, Art. 4, comma 1 promuovendo la coesistenza delle pertinenti attività e dei pertinenti usi Art. 4, comma 2, lett. b) b) degli aspetti economici, sociali e ambientali nonché degli aspetti relativi alla sicurezza,</p>	



<p>DIRETTIVA 2014/89/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO DEL 23 LUGLIO 2014, CHE ISTITUISCE UN QUADRO PER LA PIANIFICAZIONE DELLO SPAZIO MARITTIMO</p>	<p>DIRETTIVA 2014/89/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO DEL 23 LUGLIO 2014, CHE ISTITUISCE UN QUADRO PER LA PIANIFICAZIONE DELLO SPAZIO MARITTIMO E DISPOSIZIONI RECEPITE</p>	<p>SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO RECANTE ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA 2014/89/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO DEL 23 LUGLIO 2014, CHE ISTITUISCE UN QUADRO PER LA PIANIFICAZIONE DELLO SPAZIO MARITTIMO.</p>	<p>ANNOTAZIONI</p>
<p><i>Articolo 5</i> <i>Obiettivi di pianificazione dello spazio marittimo</i></p>	<p>Art. 5 paragrafo 2 2. Mediante i rispettivi piani di gestione dello spazio marittimo, gli Stati membri mirano a contribuire allo sviluppo sostenibile dei settori energetici del mare, dei trasporti marittimi e del settore della pesca e dell'acquacoltura, per la conservazione, la tutela e il miglioramento dell'ambiente, compresa la resilienza all'impatto del cambiamento climatico. Gli Stati membri possono inoltre perseguire altri obiettivi, quali la promozione del turismo sostenibile e l'estrazione sostenibile delle materie prime.</p>	<p>Art. 4, comma 1 La pianificazione dello spazio marittimo intende contribuire allo sviluppo sostenibile dei settori energetici del mare, dei trasporti marittimi, della pesca e dell'acquacoltura, per la conservazione, la tutela e il miglioramento dell'ambiente, compresa la resilienza all'impatto del cambiamento climatico,</p>	





ANNOTAZIONI	
DIRETTIVA 2014/89/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO DEL 23 LUGLIO 2014, CHE ISTITUISCE UN QUADRO PER LA PIANIFICAZIONE DELLO SPAZIO MARITTIMO	SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO RECANTE ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA 2014/89/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO DEL 23 LUGLIO 2014, CHE ISTITUISCE UN QUADRO PER LA PIANIFICAZIONE DELLO SPAZIO MARITTIMO.
DIRETTIVA 2014/89/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO DEL 23 LUGLIO 2014, CHE ISTITUISCE UN QUADRO PER LA PIANIFICAZIONE DELLO SPAZIO MARITTIMO DISPOSIZIONI RECEPITE	Art. 5, comma 2 Per ogni area marittima individuata nelle linee guida di cui all'articolo 6, comma 2, viene redatto un piano di gestione dello spazio marittimo che include le procedure di valutazione ambientale strategica e di valutazione di incidenza, ove previste.
DIRETTIVA 2014/89/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO DEL 23 LUGLIO 2014, CHE ISTITUISCE UN QUADRO PER LA PIANIFICAZIONE DELLO SPAZIO MARITTIMO	Art. 5, paragrafo 3 3. La presente direttiva non pregiudica la competenza degli Stati membri quanto alla determinazione del modo in cui i diversi obiettivi si riflettono e trovano riscontro nel rispettivo piano o nei rispettivi piani di gestione dello spazio marittimo
DIRETTIVA 2014/89/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO DEL 23 LUGLIO 2014, CHE ISTITUISCE UN QUADRO PER LA PIANIFICAZIONE DELLO SPAZIO MARITTIMO	Articolo 5 <i>Obiettivi di pianificazione dello spazio marittimo</i>

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

TITOLO: Decreto Legislativo recante attuazione della Direttiva 2014/89/UE che istituisce un quadro per la pianificazione dello spazio marittimo

Referente: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Ufficio Legislativo

SEZIONE I - Contesto e obiettivi dell'intervento di regolamentazione

A) La rappresentazione del problema da risolvere e delle criticità constatate, anche con riferimento al contesto internazionale ed europeo, nonché delle esigenze sociali ed economiche considerate.

Le disposizioni oggetto dello schema di decreto legislativo intendono recepire la direttiva 2014/89/UE, e favorire un quadro organico di gestione di un ambito particolarmente complesso quale è quello marittimo sul quale insistono attività spesso in conflitto.

L'elevato incremento della domanda di utilizzo di spazi marittimi per i diversi scopi civili e produttivi richiede una strategia integrata di pianificazione e gestione che riesca a coniugare lo sviluppo delle economie marittime con un utilizzo sostenibile delle relative risorse.

La pianificazione dello spazio marittimo consiste nel pianificare quando e dove svolgere le attività umane in mare e coinvolge le parti interessate in modo trasparente nella gestione delle attività marittime.

Trattasi di uno strumento fondamentale di attuazione della politica marittima integrata (P.M.I.) dell'Unione Europea.

La P.M.I. è, pertanto, un approccio multidisciplinare a tutte le politiche dell'Unione Europea correlate ai mari.

Basandosi sull'idea che l'Unione possa ottenere maggiori benefici dai mari e dagli oceani e causare un impatto ambientale minore mediante il coordinamento delle sue politiche, la P.M.I. comprende settori altamente diversi come pesca, acquacoltura, trasporti marittimi, porti, ambiente marino, ricerca marina, energia offshore, cantieristica navale, industrie legate al mare, sorveglianza marittima e turismo marittimo.

Si evidenzia come questi settori attengano agli usi civili e non militari dei mari.

Pertanto la P.M.I. rappresenta un quadro preposto a facilitare lo sviluppo e il coordinamento delle diverse e talvolta contrastanti attività che si svolgono in mare.

Si è avuto modo di constatare, infatti, che una mancata pianificazione delle attività da svolgere negli spazi marittimi può essere di ostacolo allo sviluppo di un settore ritenuto di primaria importanza per tutte quelle attività che si svolgono in esso.

Proprio per risolvere questa criticità è stato elaborato lo schema di decreto legislativo di recepimento della direttiva.

L'azione proposta dall'Unione Europea tramite la direttiva innanzi citata non si limita a un settore specifico, ma interessa tutte le politiche del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) che hanno un impatto sullo spazio marittimo.

Essa favorisce l'attuazione delle politiche marittime attualmente in corso negli Stati membri grazie a un più efficace coordinamento e a una maggiore trasparenza.

La criticità principale che l'Unione Europea ha voluto risolvere tramite la direttiva innanzi citata è quella di migliorare l'articolazione tra obiettivi economici e normativa ambientale e ridurre i conflitti tra questi due ambiti.

Si ritiene che solamente un necessario raccordo tra queste due esigenze (sviluppo economico e protezione ambientale) possa essere foriero di sviluppo e volano per tutte quelle attività che si svolgono in mare.

L'attuazione della PSM spetta agli Stati membri per favorire la collaborazione e lo sviluppo di un approccio comune per la risoluzione delle seguenti criticità di tipo transfrontaliero:

- sviluppo delle attività marittime e la tutela dell'ambiente marino grazie a un quadro di riferimento comune e a impegni normativi analoghi;
- crescita sostenibile nei settori marittimi. La PSM è, infatti, essenziale a fini di certezza del diritto, prevedibilità e trasparenza, elementi da cui deriva una riduzione dei costi per gli investitori e gli operatori, in particolare quelli attivi in più di uno Stato membro. Tali elementi sono funzionali alla promozione degli investimenti e alla creazione di crescita e occupazione, in linea con l'iniziativa Europa 2020. Inoltre, senza PSM, l'aumento del rischio di conflitti territoriali tra le attività marittime in espansione, compresa la protezione dell'ambiente marino, può tradursi in una combinazione non ottimale di crescita e di sostenibilità;
- attuazione della legislazione unionale esistente.

Proprio per contemperare le diverse esigenze degli Stati membri in materia di pianificazione e risolvere le eventuali criticità, la direttiva ed il decreto di legislativo di recepimento (Art. 11) disciplinano le modalità di attuazione della Cooperazione tra gli Stati membri e Paesi terzi transfrontalieri per il coordinamento delle rispettive azioni di pianificazione degli spazi marittimi.

La cooperazione con gli Stati membri con i quali si condividono bacini marini è finalizzata, infatti, a garantire la coerenza e il coordinamento dei rispettivi piani di gestione dello spazio marittimo della regione o sottoregione marina medesima e tiene conto, in particolare, degli aspetti di natura transnazionale ed è realizzata tramite strutture regionali di cooperazione istituzionale esistenti.

A livello transfrontaliero la direttiva in recepimento prevede che gli Stati membri che condividono un bacino marino cooperino al fine di garantire che i rispettivi piani di gestione dello spazio marittimo siano coerenti e coordinati tra loro, anche con riguardo all'intera regione marina in cui ricade il bacino predetto.

La cooperazione in parola dovrà realizzarsi attraverso le esistenti strutture regionali di cooperazione istituzionale e/o le reti o strutture delle autorità competenti dei singoli Stati membri.

Analogamente, con riferimento ai bacini marini condivisi con Paesi terzi, gli Stati membri devono adoperarsi per la cooperazione nelle rispettive azioni in merito alla pianificazione dello spazio marittimo nelle pertinenti regioni marittime, in conformità al diritto internazionale ed utilizzando le esistenti sedi internazionali e le forme di cooperazione istituzionale regionale.

Le principali criticità che dovranno essere affrontate nel processo di pianificazione dello spazio marittimo di interesse italiano, avendo riguardo agli aspetti di coordinamento transfrontaliero, concernono, all'interno della regione marina "mar Mediterraneo", le seguenti sottoregioni marine:

- "mare Adriatico", laddove la limitata estensione degli spazi marittimi in questione (circa 132.000 km²) in rapporto alle molteplici utilizzazioni attuali e future ed al numero degli attori statuali con i quali bisogna confrontarsi (5 Stati, di cui 2 membri dell'UE – Slovenia e Croazia – e 3 paesi terzi – Bosnia, Montenegro e Albania), richiederanno uno sforzo di cooperazione particolarmente intenso, così come testimoniano la già esistente sede istituzionale di confronto e raccordo per le politiche dell'area rappresentata dall'iniziativa EUSAIR (EU strategy for Adriatic and Ionian Region);

-“mare Ionio e Mediterraneo centrale”, laddove le criticità maggiori sono determinate dal fatto che le relazioni di cooperazione con i Paesi terzi della sponda nord-africana risentono delle note criticità ed instabilità politiche che interessano l’area in questione (si pensi, ad esempio, agli effetti che l’instabilità politica e le tensioni derivanti dalla crisi che interessa l’area riflettono sulle tematiche dello sfruttamento energetico e delle rotte di traffico).

In ultimo, alla luce di quanto evidenziato, un approccio comune offrirebbe agli Stati membri che applicano la PSM un’opportunità per condividere le conoscenze con gli altri.

Nello specifico negli spazi marittimi si sviluppano le attività che seguono e che di seguito si descrivono.

La pesca è una delle attività economiche che si praticano da più tempo nelle acque europee. Oltre ai problemi della sovraccapacità della flotta, del declino degli stock ittici e della ridotta redditività, il settore della pesca deve far fronte anche a una maggiore concorrenza per lo spazio.

L’acquacoltura richiede che siano riservate aree specifiche all’attività. Il settore delle catture necessita di un accesso flessibile al mare per far fronte ai cambiamenti degli schemi di distribuzione degli stock ittici. Un accesso allo spazio marittimo chiaramente definito a lungo termine è importante per entrambi i settori ed è essenziale un quadro di riferimento che impegni le parti interessate e preveda una cooperazione transfrontaliera.

Un’analoga necessità di coerenza e flessibilità spaziali risulta evidente in relazione alla tutela dell’ambiente marino, ossia nella definizione e nella delimitazione delle zone marine protette.

Il ricorso alle energie rinnovabili è fondamentale per la politica europea in materia di cambiamento climatico come per altri obiettivi dell’Unione.

La direttiva del 2009 sulle energie rinnovabili fissa un obiettivo di quota pari al 20% per tali fonti energetiche entro il 2020. Le fonti di energia rinnovabile offshore, in particolare l’eolico offshore, vi contribuiranno in modo importante. I parchi eolici offshore e le altre fonti di energia rinnovabile devono essere connessi alla rete onshore. Tali impianti richiederanno notevoli risorse in termini di spazio, anche nelle zone transfrontaliere.

I trasporti marittimi nelle acque dell’Unione Europea sono intensi. L’U.E. si è posta l’obiettivo di diventare un’economia intelligente, sostenibile e inclusiva entro il 2020. I settori marittimi offrono ambiti propizi all’innovazione, alla crescita sostenibile e all’occupazione, atti a contribuire alla realizzazione di questo obiettivo. Nell’ottobre 2012, i ministri europei per gli affari marittimi hanno adottato la "Dichiarazione di Limassol" per rafforzare la strategia Europa 2020 dotandola di una solida componente marittima. Come indicato dalla Commissione nella comunicazione "Crescita blu. Opportunità per una crescita sostenibile dei settori marino e marittimo", la direttiva costituisce un elemento essenziale di questa ambizione di sviluppare un’economia blu in Europa.

Tuttavia, un uso crescente delle zone marittime, unito agli effetti dei cambiamenti climatici, delle calamità naturali e dell’erosione esercita altrettante pressioni sulle risorse marine.

Pertanto è necessaria una gestione integrata e coerente per garantire una crescita sostenibile e preservare gli ecosistemi marini per le generazioni future.

La pianificazione dello spazio marittimo è comunemente considerata un processo pubblico di analisi e pianificazione della distribuzione spaziale e temporale delle attività umane nelle zone marine in vista del conseguimento di obiettivi economici, ambientali e sociali.

L’obiettivo finale di una pianificazione dello spazio marittimo è di elaborare piani per determinare l’utilizzo dello spazio marittimo e permettere usi diversi del mare. Nel 2008 la Commissione ha pubblicato la

comunicazione "Tabella di marcia per la pianificazione dello spazio marittimo: definizione di principi comuni nell'UE", seguita nel 2010 dalla comunicazione "Pianificazione dello spazio marittimo nell'UE – risultati ed evoluzione futura", che ha aperto la strada alla direttiva cui si dà attuazione.

Dobbiamo tener presente anche gli attuali approcci esistenti in materia di pianificazione dello spazio marittimo negli altri Stati della U.E..

Il Regno Unito ha elaborato un progetto di legge marittima (Marine Bill) concepito come un quadro legislativo globale che istituisce un sistema di pianificazione marittima per tutte le acque britanniche. La Scozia ha redatto un progetto di legge relativo alla gestione dei propri mari. Entrambi i progetti di legge prevedono una nuova struttura amministrativa (Marine Management Organisation) intesa a semplificare le procedure di rilascio di permessi e licenze. In Svezia l'adozione di una legge marittima è stata prevista fin dal 2009. Questi progetti di legge hanno in comune un approccio integrato alla politica marittima nazionale.

In Portogallo la Strategia nazionale per i mari (2006) si prefigge di integrare le politiche settoriali e di definire i principi della gestione integrata delle zone costiere (GI.Z.C.). Nel 2007 è stato istituito un comitato interministeriale per gli affari marittimi. La Germania ha esteso alla zona economica esclusiva (Z.E.E.) il campo di applicazione della legge di pianificazione territoriale. Questa estensione è il risultato dello sviluppo del settore dell'energia eolica offshore. Il piano di gestione dello spazio marittimo recentemente messo a punto comprende tutte e tre le dimensioni quali (superficie acquatica, colonna d'acqua e fondale marino) e individua zone per attività marittime specifiche. I piani entreranno in vigore con l'adozione di un'ordinanza giuridica. Attualmente non è previsto un processo di valutazione. Il Belgio utilizza nell'ambito di un piano generale una ripartizione in zone per assegnare lo spazio marino a utilizzazioni specifiche. I fattori propulsivi sono in questo caso l'estrazione di sabbia e ghiaia e l'energia eolica offshore. Nell'ambito di una seconda fase di pianificazione verranno determinati i siti per le zone marine protette (rete NATURA 2000). Il piano autorizza il rilascio di permessi e licenze per un determinato tipo di attività solo all'interno delle zone individuate ed è oggetto di monitoraggio e valutazione periodici. In Polonia la legge sulle zone marine della Repubblica di Polonia e sulla amministrazione marittima disciplina la pianificazione spaziale delle zone marine. Nell'ambito di Interreg IIIB è stato di recente portato a termine un progetto pilota nella Baia di Puck comprendente uno studio sullo sviluppo spaziale dei terreni contigui. La Polonia intende modificare la propria legge nazionale di pianificazione per conferire valore giuridico ai piani di gestione dello spazio marittimo nonché elaborare tali piani per tutte le acque polacche. A tale scopo il governo si ispira ai risultati del progetto.

Alcuni Stati membri e altri paesi europei hanno messo a punto piani integrati di gestione marittima che forniscono orientamenti per le decisioni relative alla zona marina interessata. I Paesi Bassi hanno elaborato un piano di gestione integrata per il Mare del Nord per il 2015, la cui motivazione principale è l'esigenza di pianificare la produzione di energia eolica offshore. Il piano introduce un quadro di valutazione integrata per tutte le attività che necessitano di un permesso. È stata elaborata una cartografia delle zone più favorevoli per le attività marittime che si svolgono in luoghi fissi e che dovrebbero conoscere la crescita maggiore. La Norvegia ha elaborato un piano di gestione integrata per il Mare di Barents e per le acque al largo delle Isole Lofoten che fornisce un quadro per un uso sostenibile delle risorse e per le attività esistenti e nuove. Esso tiene conto del fatto che la vulnerabilità dell'ambiente marino varia nel tempo ed evidenzia l'importanza delle conoscenze scientifiche. La Norvegia intende mettere a punto piani di gestione integrata per il Mare di Norvegia e per la parte norvegese del Mare del Nord. La Francia ha introdotto lo schéma de mise en valeur de la mer per il lago Thau nel Mediterraneo e per il bacino di Arcachon nell'Atlantico. Il piano, incentrato sullo sviluppo delle zone costiere, comprende misure quali la ripartizione delle attività in zone e individua zone destinate ad utilizzazioni specifiche. La Francia sta attualmente mettendo a punto una legge quadro sull'ambiente che contemplerà disposizioni specifiche per la gestione delle attività marittime.

Nel 2007 la Spagna ha adottato una strategia per lo sviluppo sostenibile delle coste. Le regioni spagnole delle Asturie, della Cantabria e dell'Andalusia hanno messo a punto piani integrati per la gestione delle zone costiere. La Spagna ha inoltre avviato uno studio sulla ripartizione in zone delle proprie acque territoriali ai fini dello sfruttamento dell'energia eolica offshore. Per la gestione delle attività marittime il Canada ha

adottato un approccio orientato agli obiettivi che fornisce orientamenti per la risoluzione di conflitti intersettoriali.

Per tutto quanto precede si può concludere che l'uso crescente e non coordinato di zone marittime porta alla concorrenza per lo spazio marittimo e a uno sfruttamento inefficiente e non sostenibile delle risorse marine.

Non dobbiamo tralasciare, altresì, che le incertezze e l'imprevedibilità relative a un accesso adeguato allo spazio marittimo hanno creato un clima poco propizio agli investimenti, con un rischio di perdite occupazionali.

Garantire la distribuzione ottimale dello spazio marittimo fra le parti interessate è essenziale per consentire alle attività concorrenti di realizzare pienamente il loro potenziale e di concorrere allo sviluppo delle attività economiche che in esso si svolgono.

Per garantire, però, che questi vari usi siano sostenibili e non arrechino danni all'ambiente, la pianificazione dello spazio marittimo deve adottare un approccio ecosistemico che assicuri la tutela delle risorse naturali che costituiscono la base per lo svolgimento delle varie attività.

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

Gli obiettivi perseguiti con l'intervento normativo, nel breve periodo, sono:

- creare maggiore coerenza tra le diverse attività che si svolgono in mare;
- sviluppare migliori strumenti regolamentari e trasversali (vigilanza marittima integrata, pianificazione dello spazio marittimo (P.S.M.), creazione di una base di dati e conoscenze integrata in ambito marino, strategie marine regionali);
- evitare la duplicazione del lavoro tra le diverse autorità nazionali o regionali degli Stati membri in materia di regolamentazione;
- l'insediamento del Tavolo interministeriale di coordinamento presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri – Dipartimento Politiche Europee;
- l'adozione ed approvazione delle “linee guida” per la pianificazione dello spazio marittimo;
- la costituzione del Comitato tecnico presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

L'obiettivo perseguito nel medio periodo è quello di raccogliere informazioni affidabili e statistiche comparabili per l'elaborazione delle politiche marittime a tutti i livelli. Altresì, obiettivi di medio periodo, sono:

- la raccolta, selezione e valorizzazione dei dati concernenti le attività civili e produttive che si svolgono in mare, dei pertinenti dati sociali ed ambientali, sulla cui base deve fondarsi il processo di pianificazione dello spazio marittimo;
- la predisposizione ed approvazione dei piani di gestione dello spazio marittimo per ciascuna delle aree marittime individuate nelle “linee guida”.

L'obiettivo di lungo periodo, invece, è quello di fornire un'opportunità per stimolare la crescita e l'occupazione ed è volto a promuovere la crescita sostenibile delle attività marittime e l'uso sostenibile delle risorse marine tramite la creazione di un quadro che consenta di attuare efficacemente la pianificazione dello spazio marittimo nelle acque nazionali e la gestione integrata di esso. Garantire la distribuzione ottimale dello spazio marittimo fra le parti interessate è essenziale per consentire alle attività concorrenti di realizzare

pienamente il loro potenziale che favorisca, contemporaneamente, le condizioni per una crescita eco-sostenibile della blue economy. È stato dimostrato che questo modo di operare consente di ridurre i costi della ricerca sperimentale, i costi di transazione e le spese amministrative ed operative migliorando al tempo stesso la certezza del diritto, in particolare, per le PMI. Gli obiettivi operativi nel lungo periodo sono, altresì, di natura procedurale. Lo Stato italiano dovrà elaborare e attuare processi coerenti per pianificare gli usi umani dello spazio marittimo. Uno degli obiettivi di lungo periodo è, in ultimo, il sostegno offerto alla connettività terra-mare grazie al requisito di coerenza tra la pianificazione dello spazio marittimo e la gestione delle aree retrostanti.

C) la descrizione degli indicatori che consentiranno di verificare il grado di raggiungimento degli obiettivi indicati e di monitorare l'attuazione dell'intervento nell'ambito della VIR.

Gli indicatori di cui alla presente lettera sono rinvenibili:

- nell'ottimizzazione e nell'omogeneizzazione, a livello nazionale, delle attività da pianificare;
- nell'aumento delle attività che vengono svolte nello spazio marittimo;
- nell'aumento occupazionale nei settori che svolgono le proprie attività in ambienti acquatici;
- nell'incremento del turismo marittimo;
- nel miglioramento della qualità dell'ambiente marino misurata da parametri scientifici;
- nel miglioramento della qualità della vita nelle regioni costiere come diretta conseguenza del miglioramento ambientale degli spazi marittimi ad esso confinanti;
- nel miglioramento del PIL nazionale derivante dalle attività che vengono svolte in mare;
- nella diminuzione dello sfruttamento degli stock ittici;
- nel miglioramento delle tecniche di pesca in linea con la sostenibilità ambientale;
- nella diminuzione dei contenziosi da parte delle comunità locali in materia di demanio e servitù militari;
- nella semplificazione e accelerazione nella realizzazione delle infrastrutture tese all'approvvigionamento energetico;
- nella diminuzione dei sinistri marittimi;
- nell'aumento dei trasporti e traffici marittimi;
- nei maggiori e migliori risultati in materia di ricerca scientifica legata al mare;
- nella riduzione dei tempi procedurali relativi ai procedimenti amministrativi inerenti l'uso dello spazio marittimo;
- nell'approvazione, entro 12 (dodici) mesi dall'entrata in vigore del decreto legislativo di recepimento della direttiva, con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, delle "linee guida" definite dal Tavolo interministeriale di coordinamento;
- nella nomina ed insediamento – con decreto del MIT - del Comitato tecnico presso l'autorità competente;
- nell'approvazione – con decreto del MIT – dei "piani di gestione" delle aree marittime d'interesse, entro il 31 dicembre 2020;
- nel rispetto della periodicità - dettata dalle "linee guida" – per gli aggiornamenti dei "piani di gestione".

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

I principali destinatari dell'intervento normativo sono le Amministrazioni centrali dello Stato e in particolare il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in quanto Autorità competente, il Ministero dell'ambiente della tutela del territorio e del mare, il Ministero delle politiche agricole alimentari e forestali ed il Ministero dello Sviluppo Economico. Per le aree terrestri rilevanti per le interazioni terra-mare sono coinvolti nell'intervento regolatorio anche le Regioni e gli enti locali. È altresì destinataria l'utenza qualificata impegnata nel settore dei trasporti e della navigazione, e i soggetti interessati dalle attività da pianificare e l'intera popolazione

italiana per un miglioramento della qualità della vita dal punto di vista di una crescita economica sostenibile.

SEZIONE 2 - Procedure di consultazione precedenti l'intervento

Il contenuto dell'intervento normativo è stato definito a seguito di un'istruttoria tecnica avviata con il gruppo della politica marittima integrata istituito presso la Direzione Generale per la vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne di cui fanno parte le Amministrazioni statali maggiormente coinvolte, gli organismi di certificazione, associazioni di categoria degli operatori del settore, enti di ricerca e scientifici.

In data 13 novembre 2015, si è tenuto presso questa Amministrazione, la riunione del "Gruppo di lavoro nazionale sulla Politica marittima integrata europea (P.M.I.)", durante la quale si è discusso del recepimento della direttiva 2014/89/UE relativa alla pianificazione dello spazio marittimo.

Nel corso dell'incontro è stata evidenziata la necessità di avere un quadro di "Strategia della politica marittima in Italia", che individui le priorità sulla base delle quali poter procedere alla pianificazione prevista dalla direttiva.

Dopo approfondito dibattito, si è convenuto indispensabile di porre alla base del procedimento di pianificazione un documento di programmazione dello sviluppo marittimo sostenibile che, partendo da una analisi del contesto socio-economico-ambientale, definisca gli obiettivi strategici generali, i principali indicatori di risultato/performance, fornisca le linee guida per la stesura dei Piani di gestione dello spazio marittimo, individuandone le aree marittime di riferimento, nonché quelle terrestri rilevanti per le interazioni terra-mare.

I rappresentanti di Assoporti e di Assiterminal, infine, nel sottolineare quanto previsto dal considerando 17 e dall'art. 2 della direttiva, hanno affermato che, a loro avviso, i porti non rientrano tra le aree oggetto di pianificazione, poiché già sottoposti ai relativi piani regolatori, nonché dal modello di governance elaborato dal Governo con il "Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (P.S.N.P.L.)".

E' stata altresì affrontata la tematica riguardante l'ambito territoriale di applicazione della direttiva e si è auspicata una pianificazione su macro aree ai fini di una maggiore efficacia del procedimento di pianificazione e una migliore cooperazione transfrontaliera.

Sono stati altresì intrattenuti costanti scambi d'informazione con il Comando Generale delle Capitanerie di porto e condivisi i risultati del censimento delle banche dati utili ai fini della pianificazione.

Successivamente le consultazioni sono state estese agli altri Dicasteri interessati dal recepimento della presente direttiva e lo schema di decreto legislativo è stato con esso condiviso.

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

L'intervento normativo, come già detto, ha lo scopo di incrementare la pianificazione dello spazio marittimo nazionale in modo da creare una governance unica.

Un mancato intervento in materia limiterebbe l'implementazione delle attività di pianificazione dello spazio marittimo ed impedirebbe il conseguimento degli obiettivi sopra descritti.

In mancanza di un intervento le crescenti attività umane ed economiche che hanno luogo nelle acque marine (produzione di energia eolica offshore, posa di cavi e condutture sottomarini, trasporti marittimi, pesca e acquacoltura) possono intensificare la competizione per lo spazio e sottoporre a pressioni eccessive risorse preziose.

Per tale motivazione si rende opportuno il presente schema di decreto legislativo il quale consentirà una

mappatura di tutte le attività mediante piani di gestione dello spazio marittimo per un più efficace sfruttamento dei mari e consentirà, altresì, lo sviluppo di strategie di gestione delle stesse intese a coordinare le misure adottate nei diversi settori di intervento che interessano le attività presenti in tali zone.

Per conformarsi ai requisiti minimi proposti dalla direttiva gli Stati membri, infatti, dovranno garantire una pianificazione dello spazio marittimo in grado di promuovere una crescita sostenibile, favorendo nel contempo la partecipazione dei soggetti interessati e la cooperazione con gli Stati confinanti.

L'opzione zero non è considerabile, in quanto il decreto legislativo costituisce attuazione della direttiva 2014/89/UE che gli Stati membri devono recepire nei rispettivi ordinamenti nazionali entro il 18 settembre 2016.

Inoltre, il mancato intervento normativo darebbe avvio ad una procedura di infrazione nei confronti dello Stato membro inadempiente.

Il mancato recepimento avrebbe effetti negativi in quanto non sussistendo nel nostro ordinamento giuridico una normativa specifica in materia conforme alla direttiva si impedirebbe uno sviluppo delle zone marittime ecosostenibile.

SEZIONE 4 - Opzioni alternative all'intervento regolatorio

Opzioni alternative, cioè diverse da quella adottata, non sono state considerate. L'opzione prescelta senza oneri aggiuntivi per lo Stato italiano consente di perseguire gli obiettivi imposti dal recepimento della direttiva europea.

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

Nel corso delle consultazioni nell'ambito delle Amministrazioni, è comunque emerso che la disciplina individuata è l'unica opzione effettivamente praticabile per consentire una governance effettiva dello spazio marittimo e di pervenire, altresì, con invarianza economico finanziaria, ad un quadro organico di gestione di un ambito particolarmente complesso.

Opzioni alternative, cioè diverse da quella adottata, non avrebbero ugualmente consentito il conseguimento degli obiettivi attesi in termini di pianificazione dello spazio marittimo.

Anche all'esito dell'istruttoria tecnica avviata, nonché tenuto conto delle consultazioni avvenute in fase ascendente, è stato valutato che l'intervento normativo era l'unico in grado di conseguire gli obiettivi sopra indicati.

L'opzione regolatoria, inoltre, si giustifica in ragione del primario interesse pubblico di individuare un sistema di governo del processo di pianificazione che possa svolgere in modo unitario ed omogeneo a livello nazionale la programmazione temporale e spaziale delle attività umane in mare.

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

Lo svantaggio dell'opzione prescelta, nel breve periodo, potrebbe apparire la mancata individuazione di una autorità di pianificazione delle zone marine, funzione invece attribuita al comitato tecnico.

La soluzione individuata, al contrario, senza oneri aggiuntivi per lo Stato, accresce il coordinamento tra le amministrazioni ed istituisce uno strumento utile ad incoraggiare gli investimenti garantendo prevedibilità,

trasparenza e norme più chiare.

L'individuazione di varie autorità competenti avrebbe comportato il rischio di una frammentazione e non coordinamento del complesso processo di definizione e attuazione della pianificazione spaziale marittima.

Ulteriore svantaggio è essenzialmente legato all'entità ed all'incidenza – anche in termini di costi ed oneri amministrativi - degli sforzi necessari per armonizzare tale nuovo strumento procedurale con le procedure pianificatorie e programmatiche esistenti a legislazione vigente nei settori delle rotte di traffico, della pesca ed acquacoltura e nel settore energetico marino, che non vengono né modificate né sostituite/surrogate dall'intervento normativo in argomento, il quale si prefigge, viceversa, di creare un ulteriore momento funzionale ad una loro armonizzazione ed integrazione in vista di un migliore e più efficace sfruttamento della "risorsa mare", che tenga conto della necessità di mantenere un buono stato di salute e di qualità ambientale degli ecosistemi marini.

Lo strumento poi garantisce l'approccio ecosistemico allo scopo di garantire che la pressione collettiva di tutte le attività sia mantenuta entro i livelli compatibili con il conseguimento di un buono stato ecologico e che non sia compromessa la capacità degli ecosistemi marini.

Con lo schema di decreto legislativo si garantisce, nel breve periodo, una maggiore coerenza tra le diverse attività che si svolgono in mare, uno sviluppo di migliori strumenti regolamentari e trasversali. Nel medio periodo il vantaggio è la possibilità di raccogliere informazioni affidabili e statistiche comparabili per l'elaborazione delle politiche marittime a tutti i livelli. Nel lungo periodo i vantaggi sono quelli di fornire un'opportunità per stimolare la crescita e l'occupazione e promuovere, altresì, la crescita sostenibile delle attività marittime e l'uso sostenibile delle risorse marine tramite la creazione di un quadro che consenta di attuare efficacemente la pianificazione dello spazio marittimo nelle acque nazionali e la gestione di esso. Ulteriore vantaggio è la creazione di una sede istituzionale ove far emergere le possibili antinomie, conflittualità e sovrapposizioni (nello spazio e nel tempo) tra usi ed attività marittime, al fine di favorirne una soluzione ed un contemperamento preliminare, onde evitare che essi si traducano in conflitti tra portatori di diversi interessi capaci di bloccare e/o incidere negativamente su uno o più comparti marittimi; una mappatura, organica e completa, delle sovrapposizioni tra usi attuali e futuri, al fine di una loro condivisa e partecipata risoluzione, quindi, non potrà non riverberarsi in un obiettivo risparmio in termini economici, procedurali ed amministrativi (si pensi, ad esempio, all'individuazione ed alla risoluzione – mediante opportune misure programmatiche e/o adeguati interventi correttivi – di conflitti tra l'attività di pesca a contatto con il fondale – strascico – e la posa di cavidotti sottomarini, ovvero la opportuna programmazione e regolamentazione di interventi infrastrutturali nel settore dello sfruttamento energetico rispetto alle esigenze di tutela di ambiti marittimi soggetti a particolari forme di tutela e/o interessati dalla presenza di habitat che impongono misure speciali di salvaguardia).

Con riferimento all'obiettivo consistente nel creare una base di dati ed informazioni integrata in ambito marittimo, a supporto della pianificazione strategica ed operativa, si profilano i seguenti:

-vantaggi: creare e rendere disponibile, a beneficio delle Amministrazioni e degli utenti marittimi (operatori e fruitori dei servizi), un data base aggiornato contenente le informazioni sociali, economiche, fisiche ed ambientali che interessano le attività civili e produttive che si svolgono in mare;

-svantaggi: la creazione di tale sistema informativo integrato richiederà rilevanti sforzi di reperimento e selezione delle informazioni detenute dalle diverse Amministrazioni statali e territoriali, nonché sforzi ed interventi per la messa a sistema delle diverse informazioni, l'aggregazione dei dati e lo scambio degli stessi tra le amministrazioni e tra queste ultime e l'utenza/cittadini.

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

Secondo le stime, il rafforzamento della sicurezza economica e la riduzione degli oneri amministrativi per le attività da svolgere nello spazio marittimo genererà circa 1,6 miliardi di euro in benefici economici per l'intera Unione europea, in particolare per le piccole e medie imprese.

Studi europei, inoltre, hanno dimostrato che, per esempio, l'accelerazione degli investimenti in impianti eolici

e in acquacoltura potrebbero generare al 2020, tra € 60 milioni (nel caso di una accelerazione di un anno) e € 600 milioni (nel caso di una accelerazione in tre anni).

È stato dimostrato, altresì, in sede U.E. che una corretta pianificazione dello spazio marittimo consente di ridurre i costi della ricerca sperimentale, i costi di transazione e le spese amministrative e operative migliorando al tempo stesso la certezza del diritto, in particolare per le micro, piccole e medie imprese.

Al momento non sono disponibili stime per individuare gli effetti benefici nell'ambito dello Stato italiano.

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

L'attuazione del piano, avendo effetti su comportamenti di cittadini e imprese, non potrà non comportare oneri amministrativi. Si specifica però che gli strumenti di pianificazione cui si dà attuazione rappresentano la sintesi e l'integrazione delle attività e delle programmazioni già compiute dalle singole Amministrazioni per i rispettivi ambiti di competenza e non determinano delle modifiche o aggravio delle procedure che, a legislazione vigente, sono già a carico dei cittadini. Inoltre gli oneri amministrativi, sebbene facilmente intuibili, risultano, allo stato attuale, stante la natura interdisciplinare dell'intervento normativo e l'assoluta novità che lo contraddistingue, di impossibile individuazione.

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

Occorre tener conto per l'attuazione della direttiva delle tecnologie utilizzabili.

La direttiva cui si dà attuazione prevede esplicitamente l'obbligo di organizzare ed utilizzare i dati rilevanti per la pianificazione dello spazio marittimo e come organizzare lo scambio delle relative informazioni.

Tra i dati citati come rilevanti vi sono i dati ambientali, sociali ed economici relativi alle attività previste nonché i dati sulle acque marine.

Molti di questi dati sono già disponibili presso i vari Ministeri interessati:

- il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (VTMIS - S.I.D. Sistema Informativo Demanio);
- il Ministero dell'ambiente e della tutela e del territorio e del mare (portale Natura e connesso SIDIMAR, dati ISPRA per la Strategia Marina) e sono inoltre inclusi nei Programmi di monitoraggio previsti per l'attuazione della Strategia Marina;
- il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo (ARCHEOMAR);
- il Ministero dello sviluppo economico (data base delle zone di estrazione e titoli minerari per ricerca, coltivazione, prospezione ed estrazione idrocarburi liquidi e gassosi in mare);
- il Ministero delle politiche agricole, alimentari e forestali (Raccolta Dati Alieutici).

E' stato quindi previsto quale principio e criterio per il recepimento della citata direttiva, il pieno coordinamento dell'acquisizione e utilizzo dei dati e lo scambio delle informazioni, anche a livello

transnazionale, tra la strategia marina e la pianificazione spaziale marittima, incluso i dati che si riferiscono alla VAS.

Le situazioni ambientali considerate per la realizzazione di una pianificazione spaziale marittima, rispettosa dell'approccio ecosistemico e dell'interazione terra-mare, e coerente con la Strategia Marina, richiede il pieno inserimento della valutazione ambientale strategica, ove prevista, nei processi di definizione della pianificazione spaziale marittima.

La VAS è condizione essenziale per la corretta e reciproca attuazione della cooperazione transnazionale, sia con i Paesi dell'Unione Europea che con i Paesi terzi, per il rispetto del principio ecosistemico.

La Valutazione Ambientale Strategica opera, infatti, sul piano programmatico con l'obiettivo di perseguire la sostenibilità ambientale delle scelte contenute negli atti di pianificazione ed indirizzo che guidano la trasformazione del territorio.

In particolare la valutazione di tipo strategico si propone di verificare che gli obiettivi individuati nei piani siano coerenti con quelli propri dello sviluppo sostenibile, e che le azioni previste nella struttura degli stessi siano idonee al loro raggiungimento.

La valutazione di piani e programmi che possono avere un impatto significativo sull'ambiente ha la finalità di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione, dell'adozione e approvazione di detti piani e programmi assicurando che siano coerenti e contribuiscano alle condizioni per uno sviluppo sostenibile.

Occorre, infine, evidenziare come la norma che prevede l'invarianza economica del provvedimento potrebbe creare delle criticità per il perseguimento degli obiettivi previsti precedentemente illustrati. Si evidenzia, altresì, come la richiesta della VAS, in conformità alla direttiva 42/2001 ed al considerando 23 della direttiva in recepimento, potrebbe incidere in maniera determinata sui tempi di elaborazione ed attuazione dei piani relativi all'utilizzo dello spazio marittimo.

Dobbiamo considerare, in ultimo, che il quadro previsto dallo schema di decreto non altera né modifica né sostituisce le competenze procedurali già stabilite ex lege.

Pertanto rimangono in vigore tutti gli atti di assenso/autorizzazione/concessione previsti dalla normativa nazionale vigente al fine di contemperare e salvaguardare i rilevanti interessi pubblici sottesi a tutte le Amministrazioni coinvolte nella pianificazione e nella gestione dello spazio marittimo.

In definitiva lo schema di recepimento della direttiva mira a creare un "quadro organico" per la "pianificazione" degli spazi marittimi d'interesse nazionale, ove si confrontano e si coordinano le amministrazioni che – ex lege – esercitano funzioni "pianificatorie" e di programmazione nei settori delle rotte di traffico marittimo, della pesca, dell'acquacoltura e di quelli energetici marini, tenendo conto di tutta una serie di interessi collaterali, tra i quali ad esempio il turismo e la protezione del patrimonio culturale sommerso.

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

Il complesso delle disposizioni dell'intervento non comporta effetti negativi sul corretto funzionamento concorrenziale del mercato e sulla competitività complessiva del sistema economico.

L'intervento regolatorio in esame comporta, al contrario, oggettivi vantaggi in tema di agevolazione, speditezza e semplificazione burocratica, con prevedibili, positive ricadute nel settore interessato.

Lo schema di decreto legislativo consentirà una mappatura di tutte le attività mediante piani di gestione dello spazio marittimo per un più efficace sfruttamento dei mari e consentirà, altresì, lo sviluppo di strategie di

gestione delle stesse intese a coordinare le misure adottate nei diversi settori di intervento che interessano le attività presenti in tali zone con un sicuro incremento.

L'intervento si propone di sviluppare tutte quante le economie legate al mare anche in considerazione della vocazione marittima dello Stato.

Lo sviluppo di tali economie concorrerà alla creazione di piccole e medie imprese con ricadute benefiche sulla concorrenza e sulla competitività del Paese.

SEZIONE 7 - Modalità attuative dell'intervento di regolamentazione

A) i soggetti responsabili dell'attuazione dell'intervento regolatorio

- il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
- il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare;
- il Ministero delle politiche agricole, alimentari e forestali;
- il Ministero dello sviluppo economico;
- le Regioni.

I rappresentanti dei suddetti Ministeri e delle Regioni compongono il comitato tecnico incaricato di elaborare i piani di gestione dello spazio marittimo per ogni area marittima individuata nelle linee di indirizzo.

B) le azioni per la pubblicità e per l'informazione dell'intervento (con esclusione delle forme di pubblicità legale degli atti già previste dall'ordinamento).

Le azioni specifiche per la pubblicità e per l'informazione dell'intervento sono state in parte anticipate nell'attività istruttoria e di concertazione che i competenti servizi del Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti hanno condotto congiuntamente ai rappresentanti delle categorie professionali e delle associazioni di utenti interessati.

Pertanto è certamente prevedibile che gli stessi soggetti direttamente interessati dalle innovazioni introdotte con il decreto in oggetto, provvederanno essi stessi a dare massima diffusione delle novità attraverso siti internet, stampa di settore, pubblicità, comunicazioni agli associati, ecc.

In ogni caso, successivamente alla conclusione dell'iter approvativo del decreto, si darà corso all'inserimento nelle pertinenti pagine web del sito istituzionale dei Ministeri coinvolti (M.I.T.; M.I.S.E.; M.A.T.M. e M.I.P.A.F) delle novità introdotte.

Inoltre, al fine di assicurare la coerenza del processo di pianificazione, secondo quanto previsto dagli articoli 8 e 9 del decreto, verrà svolta una attività di consultazione con i soggetti amministrativi interessati a livello centrale e territoriale, nonché con il pubblico.

Sin dalle fasi iniziali dell'elaborazione dei piani di gestione dello spazio marittimo, la popolazione interessata verrà consultata attraverso il portale istituzionale dell'Autorità competente che fornisce informazioni sulla pianificazione marittima, pubblica i piani di gestione dello spazio marittimo, nonché gli aggiornamenti sulla loro attuazione.

C) strumenti e modalità per il controllo e il monitoraggio dell'intervento regolatorio.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in qualità di Autorità competente:

- invia alla Commissione europea e agli altri Stati membri interessati copia dei piani di gestione dello spazio marittimo, compreso il pertinente materiale esplicativo esistente sull'attuazione della direttiva 2014/89/UE, e di tutti gli aggiornamenti successivi entro tre mesi dalla loro pubblicazione;
- trasmette alla Commissione europea le informazioni di cui all'allegato della direttiva 2014/89/UE e le relative modifiche, entro sei mesi dalla data in cui queste hanno effetto;
- relaziona annualmente al Parlamento in merito alle attività svolte per il conseguimento degli obiettivi di cui al presente decreto.

In tali sedi verrà espletato il previsto monitoraggio e controllo dell'intervento regolatorio.

In particolare verrà analizzato lo sviluppo di tutte quante le economie legate allo spazio marittimo. Si procederà a monitorare il numero delle imprese operanti nei vari settori legati al mare, il livello occupazionale delle stesse ed il contributo fornito al PIL nazionale. Inoltre verrà attentamente monitorata la situazione ambientale delle aree coinvolte nella pianificazione degli spazi marittimi.

D) i meccanismi eventualmente previsti per la revisione dell'intervento regolatorio.

Il provvedimento non prevede meccanismi per la revisione dell'intervento normativo in oggetto. Va da sé che qualora emergessero eventuali criticità riconducibili a lacune insite nell'intervento, ovvero problemi relativi alla fase di attuazione dello stesso, saranno prese in esame misure integrative e correttive.

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

Gli indicatori che verranno monitorati in fase di attuazione dell'intervento regolatorio saranno i seguenti:

- l'ottimizzazione e l'omogeneizzazione, a livello nazionale, delle attività da pianificare;
- l'aumento delle attività che vengono svolte nello spazio marittimo;
- l'aumento occupazionale nei settori che svolgono le proprie attività in ambienti acquatici;
- l'incremento del turismo marittimo;
- il miglioramento della qualità dell'ambiente marino misurata da parametri scientifici;
- il miglioramento della qualità della vita nelle regioni costiere come diretta conseguenza del miglioramento ambientale degli spazi marittimi ad esso confinanti;
- il miglioramento del PIL nazionale derivante dalle attività che vengono svolte in mare;
- nella diminuzione dello sfruttamento degli stock ittici;
- nel miglioramento delle tecniche di pesca in linea con la sostenibilità ambientale;
- diminuzione dei contenziosi da parte delle comunità locali in materia di demanio e servitù militari;
- semplificazione e accelerazione nella realizzazione delle infrastrutture tese all'approvvigionamento energetico;
- diminuzione dei sinistri marittimi;
- aumento dei trasporti e traffici marittimi;
- maggiori e migliori risultati in materia di ricerca scientifica legata al mare;
- i tempi procedurali relativi ai procedimenti amministrativi inerenti l'uso dello spazio marittimo.

La presente regolazione non supera i livelli minimi previsti dalla legislazione europea.

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

Amministrazione proponente: Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Titolo: Schema di decreto legislativo di attuazione della direttiva 2014/89/UE del Parlamento europeo e del Consiglio 23 luglio 2014 che istituisce un quadro per la pianificazione dello spazio marittimo.

Referente: Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Ufficio legislativo

PARTE I. ASPETTI TECNICO - NORMATIVI DI DIRITTO INTERNO

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

Le disposizioni oggetto dello schema di decreto legislativo intendono recepire la direttiva 2014/89/UE e favorire un quadro organico di gestione di un ambito particolarmente complesso quale è quello marittimo sul quale insistono attività spesso in conflitto. L'elevato incremento della domanda di utilizzo di spazi marittimi per i diversi scopi civili e produttivi richiede una strategia integrata di pianificazione e gestione che riesca a coniugare lo sviluppo delle economie marittime con un utilizzo sostenibile delle relative risorse. La pianificazione dello spazio marittimo, infatti, consiste nel pianificare quando e dove svolgere le attività umane in mare e coinvolge le parti interessate in modo trasparente nella gestione delle attività marittime. Trattasi di uno strumento fondamentale di attuazione della politica marittima integrata (P.M.I.) dell'Unione Europea. La P.M.I. è, pertanto, un approccio multidisciplinare a tutte le politiche dell'U.E. correlate ai mari. Basandosi sull'idea che l'Unione possa ottenere maggiori benefici dai mari e dagli oceani e causare un impatto ambientale minore mediante il coordinamento delle sue politiche, la P.M.I. comprende settori altamente diversi come pesca, acquacoltura, trasporti marittimi, porti, ambiente marino, ricerca marina, energia offshore, cantieristica navale, industrie legate al mare, sorveglianza marittima e turismo marittimo. Si precisa che questi settori attengono agli usi civili e non militari dei mari. Pertanto la P.M.I. rappresenta un quadro preposto a facilitare lo sviluppo e il coordinamento delle diverse e talvolta contrastanti attività che si svolgono in mare. La pesca è una delle attività economiche che si praticano da più tempo nelle acque europee. Oltre ai problemi della sovraccapacità della flotta, del declino degli stock ittici e della ridotta redditività, il settore della pesca deve far fronte anche a una maggiore concorrenza per lo spazio. L'acquacoltura richiede che siano riservate aree specifiche all'attività. Il settore delle catture necessita di un accesso flessibile al mare per far fronte ai cambiamenti degli schemi di distribuzione degli stock ittici. Un accesso allo spazio marittimo chiaramente definito a lungo termine è importante per entrambi i settori ed è essenziale un quadro di riferimento che impegni le parti interessate e preveda una cooperazione transfrontaliera. Un'analoga necessità di coerenza e flessibilità spaziali risulta evidente in relazione alla tutela dell'ambiente marino, ossia nella definizione e nella delimitazione delle zone marine protette. Il ricorso alle energie rinnovabili è fondamentale per la politica europea in materia di cambiamento climatico come per altri obiettivi dell'Unione. La direttiva del 2009 sulle energie rinnovabili fissa un obiettivo di quota pari al 20% per tali fonti energetiche entro il 2020. Le fonti di energia rinnovabile offshore, in particolare l'eolico offshore, vi contribuiranno in modo importante. I parchi eolici offshore e le altre fonti di energia rinnovabile devono essere connessi alla rete onshore. Tali impianti richiederanno notevoli risorse in termini di spazio, anche nelle zone transfrontaliere. I trasporti marittimi nelle acque dell'Unione Europea sono intensi. L'U.E. si è posta l'obiettivo di diventare un'economia intelligente, sostenibile e inclusiva entro il 2020. I settori marittimi offrono ambiti propizi all'innovazione, alla crescita sostenibile e all'occupazione, atti a contribuire alla realizzazione di questo obiettivo. Nell'ottobre 2012, i ministri europei per gli affari marittimi hanno adottato la "Dichiarazione di Limassol" per rafforzare la strategia Europa 2020 dotandola di una solida componente marittima. Come indicato dalla Commissione nella comunicazione "Crescita blu. Opportunità per una crescita sostenibile dei settori marino e

marittimo", la direttiva costituisce un elemento essenziale di questa ambizione di sviluppare un'economia blu in Europa.. In particolare, gli obiettivi perseguiti con l'intervento normativo sono:

- creare maggiore coerenza tra le diverse attività che si svolgono in mare;
- sviluppare migliori strumenti regolamentari e trasversali (vigilanza marittima integrata, pianificazione dello spazio marittimo (P.S.M.), creazione di una base di dati e conoscenze integrate in ambito marino, strategie marine regionali);
- sfruttare in maniera ecologicamente ed economicamente sostenibile ed efficiente il potenziale dei mari e del settore marittimo;
- evitare la duplicazione del lavoro tra le diverse autorità nazionali o regionali degli Stati membri in materia di regolamentazione;
- facilitare la necessaria pianificazione coordinata delle attività marittime concorrenti e della gestione strategica delle zone marine;
- garantire l'applicazione dell'approccio ecosistemico, stabilito dalla direttiva quadro dell'Unione europea sulla strategia per l'ambiente marino;
- raccogliere informazioni affidabili e statistiche comparabili per l'elaborazione delle politiche marittime a tutti i livelli.

L'obiettivo di lungo periodo è quello di fornire un'opportunità per stimolare la crescita e l'occupazione.

Il regolamento in esame è altresì in linea con gli obiettivi del Governo giacché l'attuazione della direttiva è elencata nell'allegato B della legge 9 luglio 2015, n. 114.

2) Analisi del quadro normativo nazionale.

Fermo quanto disposto dall'articolo 76, 87 e 117 della Costituzione, il quadro normativo nazionale di rango primario di riferimento si compone dei seguenti provvedimenti:

legge 2 dicembre 1994, n. 689;

legge 27 maggio 1999, n. 175;

legge 8 febbraio 2006, n. 61;

decreto legislativo 13 ottobre 2010, n. 190;

decreto legislativo 3 aprile 2006, n.152.

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

Il decreto costituisce un intervento che disciplina organicamente la materia, mantenendo la vigenza dei numerosi atti normativi disciplinanti i molteplici aspetti d'interesse della direttiva.

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

Non si rilevano profili d'incompatibilità con i principi costituzionali.

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

Il provvedimento è in linea con l'attuale ripartizione costituzionale di competenze Stato/Regioni, riguardando la pianificazione dello spazio marino di competenza statale. Le competenze delle Regioni ordinarie e a statuto speciale sono garantite tramite la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano. Tale conferenza è sentita sia in fase di definizione delle linee guida contenente gli indirizzi per la predisposizione dei piani di gestione sia per

l'elaborazione dei piani di gestione.

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

Non si rilevano profili d'incompatibilità con i principi di sussidiarietà, differenziazione e adeguatezza sanciti dall'articolo 118, comma 1 della Costituzione.

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

Per l'intervento normativo in questione non può farsi ricorso né allo strumento della rilegificazione né a quello della semplificazione giacché esso realizza un necessario adeguamento della normativa nazionale a quella comunitaria.

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

Non si rinvencono, all'attualità, all'esame del Parlamento, progetti di legge disciplinanti materia analoga.

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

Non pendono innanzi alla Corte costituzionale giudizi sul medesimo o analogo oggetto né una casistica giurisprudenziale sulla materia.

PARTE II. CONTESTO NORMATIVO COMUNITARIO E INTERNAZIONALE

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

L'intervento è compatibile con l'ordinamento comunitario poiché deriva dal recepimento della direttiva n. 2014/89/UE.

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

Non sono note procedure d'infrazione da parte della Commissione europea sul medesimo o analogo oggetto.

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

Il provvedimento legislativo in esame non presenta profili d'incompatibilità con gli obblighi internazionali.

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

Non sono noti, innanzi alla Corte di Giustizia dell'Unione europea, giudizi sul medesimo o analogo oggetto.

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

Non sono noti, innanzi alla Corte Europea dei Diritti dell'Uomo, giudizi sul medesimo o analogo oggetto.

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

Non sussistono indicazioni sulle linee prevalenti della regolamentazione da parte del Gruppo di esperti degli Stati membri sulla Pianificazione dello spazio marittimo "Member State Experts group on Maritime Policy" che si svolge periodicamente a Bruxelles e del quale fanno parte rappresentanti del

Ministro infrastrutture e trasporti- Direzione generale Vigilanza Autorità portuali, trasporto marittimo e via d'acqua interne.

Per quanto concerne gli altri Stati membri dell'Unione europea si può citare il quadro generale per la pianificazione all'area marina del Regno Unito. Le autorità del Regno Unito hanno concordato una strategia complessiva per la pianificazione dello spazio marittimo e la realizzazione graduale dei piani marittimi di area fino al completamento nel 2020. Il primo piano realizzato riguarda la costa est, mentre è in corso la pianificazione per la costa sud. Le attività di pianificazione a livello territoriale sono state affidate al Marine Management Organization – MMO. Ai fini della trasparenza tutte le informazioni relative alle attività di pianificazione sono rese pubbliche attraverso una sezione dedicata sul sito del Governo <https://www.gov.uk/government/collections/marine-planning-in-england>.

La Scozia ha redatto un progetto di legge relativo alla gestione dei propri mari. Entrambi i progetti di legge prevedono una nuova struttura amministrativa (Marine Management Organisation) intesa a semplificare le procedure di rilascio di permessi e licenze. In Svezia l'adozione di una legge marittima è stata prevista fin dal 2009. Questi progetti di legge hanno in comune un approccio integrato alla politica marittima nazionale. In Portogallo la Strategia nazionale per i mari (2006) si prefigge di integrare le politiche settoriali e di definire i principi della gestione integrata delle zone costiere (GI.Z.C.). Nel 2007 è stato istituito un comitato interministeriale per gli affari marittimi. La Germania ha esteso alla zona economica esclusiva (Z.E.E.) il campo di applicazione della legge di pianificazione territoriale. Questa estensione è il risultato dello sviluppo del settore dell'energia eolica offshore. Il piano di gestione dello spazio marittimo recentemente messo a punto comprende tutte e tre le dimensioni quali (superficie acquatica, colonna d'acqua e fondale marino) e individua zone per attività marittime specifiche. I piani entreranno in vigore con l'adozione di un'ordinanza giuridica. Attualmente non è previsto un processo di valutazione. Il Belgio utilizza nell'ambito di un piano generale una ripartizione in zone per assegnare lo spazio marino a utilizzazioni specifiche. I fattori propulsivi sono in questo caso l'estrazione di sabbia e ghiaia e l'energia eolica offshore. Nell'ambito di una seconda fase di pianificazione verranno determinati i siti per le zone marine protette (rete NATURA 2000). Il piano autorizza il rilascio di permessi e licenze per un determinato tipo di attività solo all'interno delle zone individuate ed è oggetto di monitoraggio e valutazione periodici. In Polonia la legge sulle zone marine della Repubblica di Polonia e sulla amministrazione marittima disciplina la pianificazione spaziale delle zone marine. Nell'ambito di Interreg IIIB è stato di recente portato a termine un progetto pilota nella Baia di Puck comprendente uno studio sullo sviluppo spaziale dei terreni contigui. La Polonia intende modificare la propria legge nazionale di pianificazione per conferire valore giuridico ai piani di gestione dello spazio marittimo nonché elaborare tali piani per tutte le acque polacche. A tale scopo il governo si ispira ai risultati del progetto.

Alcuni Stati membri e altri paesi europei hanno messo a punto piani integrati di gestione marittima che forniscono orientamenti per le decisioni relative alla zona marina interessata. I Paesi Bassi hanno elaborato un piano di gestione integrata per il Mare del Nord per il 2015, la cui motivazione principale è l'esigenza di pianificare la produzione di energia eolica offshore. Il piano introduce un quadro di valutazione integrata per tutte le attività che necessitano di un permesso. È stata elaborata una cartografia delle zone più favorevoli per le attività marittime che si svolgono in luoghi fissi e che dovrebbero conoscere la crescita maggiore. La Norvegia ha elaborato un piano di gestione integrata per il Mare di Barents e per le acque al largo delle Isole Lofoten che fornisce un quadro per un uso sostenibile delle risorse e per le attività esistenti e nuove. Esso tiene conto del fatto che la vulnerabilità dell'ambiente marino varia nel tempo ed evidenzia l'importanza delle conoscenze scientifiche. La Norvegia intende mettere a punto piani di gestione integrata per il Mare di Norvegia e per la parte norvegese del Mare del Nord. La Francia ha introdotto lo schéma de mise en valeur de la mer per il lago Thau nel Mediterraneo e per il bacino di Arcachon nell'Atlantico. Il piano, incentrato sullo sviluppo delle zone costiere, comprende misure quali la ripartizione delle attività in zone e individua zone destinate ad utilizzazioni specifiche. La Francia sta attualmente mettendo a punto una legge quadro sull'ambiente che contemplerà disposizioni specifiche per la gestione delle attività marittime.

Nel 2007 la Spagna ha adottato una strategia per lo sviluppo sostenibile delle coste. Le regioni spagnole delle Asturie, della Cantabria e dell'Andalusia hanno messo a punto piani integrati per la gestione delle zone costiere. La Spagna ha inoltre avviato uno studio sulla ripartizione in zone delle proprie acque territoriali ai fini dello sfruttamento dell'energia eolica offshore. Per la gestione delle attività marittime il Canada ha adottato un approccio orientato agli obiettivi che fornisce orientamenti per la risoluzione di conflitti intersettoriali.

PARTE III. ELEMENTI DI QUALITÀ SISTEMATICA E REDAZIONALE DEL TESTO

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

Le definizioni contenute nell'articolo 3 dello schema di decreto legislativo ripercorrono quelle contenute nel d.lgs 152/2006 in materia ambientale e nel d.lgs 190/2010 di recepimento della direttiva 2008/56/CE. Le definizioni di regione marina, regione del Mare Mediterraneo, sottoregioni marine del Mare Mediterraneo, sono mutuata dalla ripartizione geografica che il legislatore ha adottato nel predetto d.lgs 190/2010, per definire gli ambiti "territoriali" del processo di pianificazione dello spazio marittimo.

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

È stata verificata positivamente la correttezza dei riferimenti normativi contenuti nel testo del provvedimento. Non si rilevano criticità circa i riferimenti normativi contenuti.

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

Il provvedimento introduce nell'ordinamento una pianificazione dello spazio marittimo mai normata e in quanto tale non richiede modificazioni di disposizioni vigenti.

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

Non è previsto un effetto abrogativo implicito.

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

Il provvedimento in esame non contiene disposizioni aventi effetto retroattivo o di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica.

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

Non vi sono deleghe aperte sul medesimo oggetto.

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

Non sono previsti successivi atti attuativi.

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

I dati in possesso dell'Amministrazione sono stati ritenuti congrui per poter stabilire la *governance* del processo di pianificazione. L'attività stessa di pianificazione dovrà necessariamente basarsi su prove scientifiche certe e dati statistici, in modo da individuare le problematiche specifiche per area da affrontare.

R

SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO RECANTE ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA 2014/89/UE CHE ISTITUISCE UN QUADRO PER LA PLANIFICAZIONE DELLO SPAZIO MARITTIMO.

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 76, 87 e 117 della Costituzione;

Vista la legge 24 dicembre 2012, n. 234, recante norme generali sulla partecipazione dell'Italia alla formazione e all'attuazione della normativa e delle politiche dell'Unione europea e, in particolare, gli articoli 31 e 32;

Vista la legge 9 luglio 2015, n. 114, recante delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea - Legge di delegazione europea 2014 e, in particolare, l'allegato B, punto n.46);

Vista la direttiva 2014/89/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 luglio 2014 che istituisce un quadro per la pianificazione dello spazio marittimo;

Vista la direttiva n. 92/43/CEE del Consiglio del 21 maggio 1992, relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche;

Vista la direttiva n. 2009/147/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 30 novembre 2009, concernente la conservazione degli uccelli selvatici;

Visto il regolamento (CE) n. 1967/2006 della Commissione del 21 dicembre 2006, relativo alle misure di gestione per lo sfruttamento sostenibile delle risorse della pesca nel Mar Mediterraneo e recante modifica del regolamento (CE) n. 2847/93 e che abroga il regolamento (CE) 1626/94;

Visto il regio decreto 30 marzo 1942, n.327, e successive modificazioni, recante approvazione del testo definitivo del codice della navigazione;

Vista la legge 2 febbraio 1960, n. 68, recante norme sulla cartografia ufficiale dello Stato e sulla disciplina della produzione e dei rilevamenti terrestri e idrografici;

Vista la legge 21 luglio 1967, n. 613, sulla ricerca e coltivazione degli idrocarburi liquidi e gassosi nel mare territoriale e nella piattaforma continentale e modificazioni alla legge 11 gennaio 1957, n. 6, sulla ricerca e coltivazione degli idrocarburi liquidi e gassosi;

Vista la legge 25 gennaio 1979, n. 30, concernente la ratifica della Convenzione sulla salvaguardia del Mar Mediterraneo dall'inquinamento, con due protocolli e relativi allegati, adottata a Barcellona il 16 febbraio 1976;

Vista la legge 31 dicembre 1982, n. 979, recante disposizioni per la difesa del mare;

Vista la legge 6 dicembre 1991, n. 394, recante legge quadro sulle aree protette;

Vista la legge 2 dicembre 1994, n. 689, di ratifica ed esecuzione della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, con gli allegati e atto finale, fatta a Montego Bay il 10 dicembre 1982,



nonché dell'accordo di applicazione della parte XI della convenzione stessa, con allegati, fatto a New York il 29 luglio 1994;

Vista la legge 27 maggio 1999, n. 175, concernente la ratifica ed esecuzione dell'atto finale della Conferenza dei plenipotenziari sulla Convenzione per la protezione del Mar Mediterraneo dall'inquinamento, con relativi protocolli, tenutasi a Barcellona il 9 e 10 giugno 1995;

Vista la legge 23 agosto 2004, n. 239, recante riordino del settore energetico, nonché delega al Governo per il riassetto delle disposizioni vigenti in materia di energia;

Vista la legge 8 febbraio 2006, n. 61, recante istituzione di zone di protezione ecologica oltre il limite esterno del mare territoriale;

Vista la legge 24 dicembre 2007, n. 244, recante disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2008) e, in particolare l'articolo 2, comma 158;

Vista la legge 23 ottobre 2009, n.157, recante ratifica ed esecuzione della Convenzione sulla protezione del patrimonio culturale subacqueo, con Allegato, adottata a Parigi il 2 novembre 2001, e norme di adeguamento dell'ordinamento interno;

Visto il decreto legislativo 25 novembre 1996, n. 624, recante attuazione della direttiva 92/91/CEE relativa alla sicurezza e salute dei lavoratori nelle industrie estrattive per trivellazione e della direttiva 92/104/CEE relativa alla sicurezza e salute dei lavoratori nelle industrie estrattive a cielo aperto o sotterranee;

Visto il decreto legislativo 29 dicembre 2003, n. 387, recante attuazione della direttiva 2001/77/CE relativa alla promozione dell'energia elettrica prodotta da fonti energetiche rinnovabili nel mercato interno dell'elettricità;

Visto il decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 e successive modificazioni, recante codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'articolo 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137;

Visto il decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, e successive modificazioni, recante attuazione della direttiva 2002/59/CE relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio e di informazione sul traffico navale;

Visto il decreto legislativo 3 aprile 2006, n.152, e successive modificazioni, recante norme in materia ambientale;

Visto il decreto legislativo 6 novembre 2007, n. 202, recante attuazione della direttiva 2005/35/CE relativa all'inquinamento provocato dalle navi e conseguenti sanzioni;

Visto il decreto legislativo 27 gennaio 2010, n. 32, recante attuazione della direttiva 2007/2/CE che istituisce un'Infrastruttura per l'informazione territoriale nella Comunità europea (Inspire);

Visto il decreto legislativo 13 ottobre 2010, n. 190, recante attuazione della direttiva 2008/56/CE che istituisce un quadro per l'azione comunitaria nel campo della politica per l'ambiente marino (direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino);



Visto il decreto legislativo 3 marzo 2011, n. 28, recante attuazione della direttiva 2009/28/CE sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili, recante modifica e successiva abrogazione delle direttive 2001/77/CE e 2003/30/CE;

Visto il decreto legislativo 9 gennaio 2012, n. 4, e successive modificazioni, recante misure per il riassetto della normativa in materia di pesca e acquacoltura, a norma dell'articolo 28 della legge 4 giugno 2010, n. 96;

Visto il decreto legislativo 18 agosto 2015, n. 145, recante attuazione della direttiva 2013/30/UE sulla sicurezza delle operazioni in mare nel settore degli idrocarburi e che modifica la direttiva 2004/35/CE;

Visto il 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;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 27 ottobre 2011, n. 209, recante norme regolamentari di istituzione di Zone di protezione ecologica del Mediterraneo nord-occidentale, del Mar Ligure e del Mar Tirreno;

Visto il decreto del Ministro della marina mercantile e del Ministro per i beni culturali ed ambientali del 12 luglio 1989, recante disposizioni per la tutela delle aree marine di interesse storico, artistico e archeologico;

Visto il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti in data 18 giugno 2004, recante individuazione dell'Autorità competente per la sicurezza marittima e del Punto di contatto per la sicurezza marittima, di cui al regolamento (CE) n.725/2004;

Acquisito il parere della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano, nella seduta del

Vista la preliminare deliberazione del Consiglio dei ministri, adottata nella riunione del.....;

Acquisiti i pareri delle competenti Commissioni della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica;

Vista la deliberazione del Consiglio dei ministri, adottata nella riunione del

Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei ministri e del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con i Ministri per gli affari regionali e le autonomie, dell'economia e delle finanze, degli affari esteri e della cooperazione internazionale, della giustizia, dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, delle politiche agricole, alimentari e forestali, dello sviluppo economico e dei beni e delle attività culturali e del turismo;

E m a n a
il seguente decreto legislativo:



ART. 1

(Finalità)

1. Il presente decreto istituisce un quadro per la pianificazione dello spazio marittimo al fine di promuovere la crescita sostenibile delle economie marittime, lo sviluppo sostenibile delle zone marine e l'uso sostenibile delle risorse marine, assicurando la protezione dell'ambiente marino e costiero mediante l'applicazione dell'approccio ecosistemico, tenendo conto delle interazioni terra-mare e del rafforzamento della cooperazione transfrontaliera, in conformità alle pertinenti disposizioni della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare (UNCLOS), fatta a Montego Bay il 10 dicembre 1982 e ratificata con legge 2 dicembre 1994, n. 689.

ART. 2

(Ambito di applicazione)

1. Il presente decreto si applica alle acque marine della regione del Mare Mediterraneo. Non si applica alle acque costiere o parti di esse che rientrano nelle pianificazioni urbane e rurali disciplinate da vigenti disposizioni di legge, purché ciò sia indicato nei piani di gestione dello spazio marittimo di cui all'articolo 5, comma 1, al fine di assicurare la coerenza tra le rispettive previsioni.

2. Il presente decreto non si applica alle attività il cui unico fine è la difesa o la sicurezza nazionale né alla pianificazione urbana e rurale.

ART. 3

(Definizioni)

1. Ai fini del presente decreto si intende per:

a) "acque marine":

1) le acque, il fondale e il sottosuolo, quali definiti dall'articolo 3, comma 1, lettera a), punto 1 del decreto legislativo 13 ottobre 2010, n. 190 e successive modificazioni;

2) le acque costiere quali definite dall'articolo 54, comma 1, lettera i) del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 e successive modificazioni, il relativo fondale e sottosuolo.

b) "pianificazione dello spazio marittimo": un processo mediante il quale vengono analizzate ed organizzate le attività umane nelle zone marine al fine di conseguire obiettivi ecologici, economici e sociali;

c) "regione marina": le seguenti regioni, come determinate dall'articolo 4 della direttiva 2008/56/CE:

1) Mar Baltico;

2) Oceano Atlantico nordorientale;

3) Mare Mediterraneo;

4) Mar Nero;

d) "regione del Mare Mediterraneo": le acque marine del Mare Mediterraneo propriamente intese, inclusi i suoi golfi e mari, come delimitate a ovest dal meridiano passante attraverso il faro di Capo Spartel, all'entrata dello Stretto di Gibilterra ed a est dal limite meridionale dello Stretto dei Dardanelli tra Mehmetcik e Kumkale, secondo quanto previsto dall'articolo 1, comma 1, della Convenzione per la protezione dell'ambiente marino e della regione costiera del Mediterraneo, adottata a Barcellona il 16 febbraio 1976 e ratificata con legge 25 gennaio 1979, n. 30, come modificata dall'atto finale della Conferenza dei plenipotenziari del 9 e 10 giugno 1995, ratificato con legge 27 maggio 1999, n. 175.

e) "sottoregioni marine": le seguenti sottoregioni del Mare Mediterraneo individuate dall'articolo 4 della direttiva 2008/56/UE:



- 1) il Mare Mediterraneo occidentale;
 - 2) il Mare Adriatico;
 - 3) il Mar Ionio e il Mare Mediterraneo centrale;
 - 4) il Mar Egeo e il Mare Mediterraneo orientale;
- f) "interazioni terra-mare": interazioni in cui fenomeni naturali o attività umane terrestri hanno impatto sull'ambiente, sulle risorse e sulle attività marine e in cui fenomeni naturali od attività umane marine hanno impatto sull'ambiente, sulle risorse e sulle attività terrestri.

ART.4

(Obiettivi e requisiti della pianificazione dello spazio marittimo)

1. La pianificazione dello spazio marittimo intende contribuire allo sviluppo sostenibile dei settori energetici del mare, dei trasporti marittimi, della pesca e dell'acquacoltura, per la conservazione, la tutela e il miglioramento dell'ambiente, compresa la resilienza all'impatto del cambiamento climatico, promuovendo la coesistenza delle pertinenti attività e dei pertinenti usi.
2. La pianificazione dello spazio marittimo è elaborata ed attuata applicando l'approccio ecosistemico e tenendo conto:
 - a) delle peculiarità delle regioni marine, delle pertinenti attività e dei pertinenti usi attuali e futuri e dei relativi effetti sull'ambiente, nonché delle risorse naturali;
 - b) degli aspetti economici, sociali e ambientali nonché degli aspetti relativi alla sicurezza;
 - c) delle interazioni terra-mare, anche mediante il ricorso agli elementi contenuti negli altri processi di pianificazione, quali la gestione integrata delle zone costiere o le pratiche equivalenti, formali o informali.

ART. 5

(Elaborazione e attuazione della pianificazione dello spazio marittimo)

1. La pianificazione dello spazio marittimo è attuata attraverso l'elaborazione di piani di gestione, che individuano la distribuzione spaziale e temporale delle pertinenti attività e dei pertinenti usi delle acque marine, presenti e futuri, che possono includere:
 - a) zone di acquacoltura;
 - b) zone di pesca;
 - c) impianti e infrastrutture per la prospezione, lo sfruttamento e l'estrazione di petrolio, gas e altre risorse energetiche, di minerali e aggregati e la produzione di energia da fonti rinnovabili;
 - d) rotte di trasporto marittimo e flussi di traffico;
 - e) zone di addestramento militare;
 - f) siti di conservazione della natura e di specie naturali e zone protette;
 - g) zone di estrazione di materie prime;
 - h) ricerca scientifica;
 - i) tracciati per cavi e condutture sottomarine;
 - l) turismo;
 - m) patrimonio culturale sottomarino.
2. Per ogni area marittima individuata nelle linee guida di cui all'articolo 6, comma 2, viene redatto un piano di gestione dello spazio marittimo che include la valutazione ambientale strategica e la valutazione di incidenza, ove previste.
3. I piani e programmi esistenti che prendono in considerazione le acque marine e le attività economiche e sociali ivi svolte, nonché quelli concernenti le attività terrestri rilevanti per la considerazione delle interazioni terra-mare, elaborati ed attuati ai sensi delle disposizioni europee e nazionali previgenti alla data di entrata in vigore del presente decreto, sono inclusi ed armonizzati con le previsioni dei piani di gestione dello spazio marittimo.



4. Entro 6 mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto le Amministrazioni responsabili dei piani e programmi di cui al comma 3 forniscono all'Autorità competente di cui all'articolo 8 le informazioni relative agli stessi.

5. I piani di gestione dello spazio marittimo sono elaborati dal Comitato tecnico di cui all'articolo 7 e, prima della approvazione, sono trasmessi al Tavolo interministeriale di coordinamento di cui all'articolo 6 che ne attesta la corrispondenza con il processo di pianificazione definito nelle linee guida di cui all'articolo 6, comma 2. I piani di gestione dello spazio marittimo sono approvati anche in tempi diversi e comunque entro il 31 dicembre 2020, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

6. I piani di gestione dello spazio marittimo sono aggiornati secondo le modalità e le tempistiche definite dalle linee guida di cui all'articolo 6, comma 2, e comunque entro dieci anni dalla loro prima approvazione.

ART. 6

(Tavolo interministeriale di coordinamento)

1. Allo scopo di definire il processo di pianificazione degli usi e delle attività afferenti lo spazio marittimo è costituito un Tavolo interministeriale di coordinamento sulla pianificazione dello spazio marittimo, di seguito denominato Tavolo interministeriale di coordinamento, presso il Dipartimento per le politiche europee della Presidenza del Consiglio dei ministri, di cui fanno parte un rappresentante per ciascuno dei seguenti Ministeri: degli affari esteri e della cooperazione internazionale, delle infrastrutture e dei trasporti, dello sviluppo economico, delle politiche agricole, alimentari e forestali, dell'ambiente e della tutela del mare e del territorio, dei beni culturali e delle attività culturali e del turismo, della difesa, dell'istruzione dell'università e della ricerca, della salute, del lavoro e delle politiche sociali, dell'economia e delle finanze, del Dipartimento per gli affari regionali, le autonomie e lo sport della Presidenza del Consiglio dei ministri e dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli. Il tavolo è presieduto da un rappresentante del Dipartimento per le politiche europee della Presidenza del Consiglio dei ministri. Ai componenti del Tavolo interministeriale non spettano gettoni di presenza, compensi o altri emolumenti comunque denominati.

2. Il Tavolo interministeriale di coordinamento definisce le linee guida contenenti gli indirizzi per la predisposizione dei piani di gestione dello spazio marittimo e l'individuazione delle aree marittime di riferimento, nonché di quelle terrestri rilevanti per le interazioni terra-mare.

3. Entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto, le linee guida di cui al comma 2 sono approvate con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, previo parere della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano.

4. Dall'attuazione delle disposizioni di cui al presente articolo non devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. Le amministrazioni interessate provvedono agli adempimenti previsti dal presente articolo con le risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente.

ART. 7

(Comitato tecnico)



1. Presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in qualità di Autorità competente, è istituito un *Comitato tecnico che elabora, per ogni area marittima individuata nelle linee guida di cui all'articolo 6, comma 2, i piani di gestione dello spazio marittimo.*
2. Il Comitato, nominato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti è composto da:
 - a) tre rappresentanti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di cui uno con funzioni di presidente;
 - b) due rappresentanti del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare;
 - c) due rappresentanti del Ministero delle politiche agricole, alimentari e forestali;
 - d) due rappresentanti del Ministero dello sviluppo economico;
 - e) due rappresentanti del Ministero dei beni culturali e delle attività culturali e del turismo;
 - f) un rappresentante delle Regioni designato dalla Conferenza dei Presidenti delle Regioni per ciascuna area marittima di riferimento.
3. Al Comitato tecnico partecipa, in qualità di osservatore, un rappresentante del Ministero della difesa. Alle riunioni del Comitato tecnico possono partecipare, in qualità di osservatori, i rappresentanti di altre amministrazioni, ogni qualvolta siano trattate le tematiche di competenza delle stesse. Alle riunioni del Comitato possono essere invitati a partecipare rappresentanti di enti ed istituti di ricerca, di associazioni riconosciute e di categoria.
4. Il Comitato si avvale delle strutture e delle risorse umane delle amministrazioni che lo compongono a legislazione vigente e può avvalersi a titolo gratuito del supporto tecnico scientifico di esperti indicati dalle amministrazioni che compongono il Comitato medesimo. Ai componenti del Comitato ed agli osservatori che partecipano alle riunioni non spettano gettoni di presenza, compensi o altri emolumenti comunque denominati. Le attività di segreteria del Comitato sono svolte dalla Direzione generale per la vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acque interne del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.
5. Il Comitato informa annualmente il Tavolo interministeriale sullo stato di attuazione dei piani di gestione dello spazio marittimo.
6. Dall'attuazione delle disposizioni di cui al presente articolo non devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. Le amministrazioni interessate provvedono agli adempimenti previsti dal presente articolo con le risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente.

ART. 8

(Autorità competente)

1. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti esercita le funzioni di Autorità competente ai sensi del presente decreto.
2. Oltre a quanto previsto agli articoli 9 e 10 e 11, l'Autorità competente:
 - a) effettua la ricognizione iniziale degli atti e delle ordinanze dell'Autorità marittima, dei programmi e processi di pianificazione e di gestione degli usi e degli spazi marittimi prescritti dalla legislazione vigente ed esistenti a livello regionale, nazionale, europeo o internazionale e delle esistenti valutazioni ambientali strategiche;
 - b) pubblica sul portale istituzionale i piani di gestione dello spazio marittimo, nonché gli aggiornamenti sulla loro attuazione;
 - c) invia alla Commissione europea e agli altri Stati membri interessati copia dei piani di gestione dello spazio marittimo, compreso il pertinente materiale esplicativo esistente



- sull'attuazione della direttiva 2014/89/UE, e di tutti gli aggiornamenti successivi entro tre mesi dalla loro pubblicazione;
- d) trasmette alla Commissione europea le informazioni di cui all'allegato della direttiva 2014/89/UE e le relative modifiche, entro sei mesi dalla data in cui queste hanno effetto;
 - e) relaziona annualmente al Parlamento in merito alle attività svolte per il conseguimento degli obiettivi di cui al presente decreto;
 - f) cura, con il supporto del Comitato di cui all'articolo 7, il *monitoraggio dello stato di attuazione dei piani di gestione dello spazio marittimo*.

ART. 9

(Partecipazione del pubblico)

1. La partecipazione del pubblico è assicurata dall'Autorità competente sin dalle fasi iniziali dell'elaborazione dei piani di gestione dello spazio marittimo, attraverso l'informazione e la consultazione di tutte le parti coinvolte, dei soggetti interessati, delle autorità competenti per materia, nonché della popolazione interessata, in conformità a quanto previsto dal decreto legislativo n. 152 del 2006, parte I e parte II.

ART. 10

(Utilizzo e condivisione dei dati)

1. L'Autorità competente coordina la definizione, la gestione e l'aggiornamento del sistema informativo integrato a supporto dell'attività di pianificazione dello spazio marittimo contenente, tra l'altro, i dati ambientali, sociali ed economici riferiti agli usi e alle attività di cui all'articolo 5 nonché i dati fisici marini relativi alle zone marine.
2. Le Amministrazioni centrali e locali che detengono le informazioni necessarie per i piani di gestione dello spazio marittimo assicurano la collaborazione e garantiscono l'accesso ai dati all'Autorità competente, nel rispetto dei profili sensibili.

ART. 11

(Cooperazione con gli Stati membri e i Paesi terzi)

1. L'Autorità competente, d'intesa con il Ministero degli affari esteri e della cooperazione Internazionale, sentito il Comitato tecnico di cui all'articolo 7, assicura la cooperazione con gli Stati membri e i Paesi terzi nelle rispettive azioni di pianificazione degli spazi marittimi.
2. La cooperazione con gli Stati membri con i quali si condividono bacini marini è finalizzata a garantire la coerenza e il coordinamento dei rispettivi piani di gestione dello spazio marittimo della regione o sottoregione marina medesima. Tale cooperazione tiene conto in particolare degli aspetti di natura transnazionale ed è realizzata tramite strutture regionali di cooperazione istituzionale esistenti, come le *convenzioni marittime regionali*, reti o strutture di autorità competenti degli Stati membri o altri metodi che rispondano ai requisiti di cui al primo periodo, ad esempio, nel quadro di strategie per i bacini marittimi.
3. La cooperazione con i Paesi terzi di cui al comma 1 è svolta in conformità del diritto e delle convenzioni internazionali, anche utilizzando le sedi internazionali e la cooperazione istituzionale regionale.

ART. 12

(Clausola di invarianza finanziaria)



1. Dall'attuazione delle disposizioni di cui al presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. Le amministrazioni interessate provvedono agli adempimenti previsti dal presente decreto con le risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente.

