dossier

XIX Legislatura

03 aprile 2026

Valorizzazione della risorsa mare

A.C. 2855

Senato della Repubblica

Camera dei deputati

Senato della Repubblica

SERVIZIO STUDI
TEL. 06 6706-2451 - ✉ studi1@senato.it – 𝕏 @SR_Studi

Dossier n. 553/2

Camera dei deputati

SERVIZIO STUDI
Dipartimento Ambiente
Tel. 06 6760-9253 - ✉ st_ambiente@camera.it – 𝕏 @CD_ambiente

Dipartimento Trasporti
Tel. 06 6760-2614 - ✉ st_trasporti@camera.it – 𝕏 @CD_trasporti

Progetti di legge n. 512/2

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

Am0104b

I N D I C E

PREMESSA **5**

SCHEDE DI LETTURA

CAPO I – COORDINAMENTO DELLE POLITICHE DEL MARE **9**

- Articolo 1 *(Comitato interministeriale per le politiche del mare)* 9
- Articolo 2 *(Modifiche al decreto legislativo 17 ottobre 2016, n. 201, recante Attuazione della direttiva 2014/89/UE che istituisce un quadro per la pianificazione dello spazio marittimo)* 14

CAPO II – ZONA CONTIGUA E LINEE DI BASE **16**

- Articoli 3-6 *(Zona contigua)* 16
- Articolo 7 *(Linee di base)* 23

CAPO III – DISPOSIZIONI PER LA VALORIZZAZIONE DELL'ATTIVITÀ SUBACQUEA A SCOPO RICREATIVO E PER LA TUTELA DELLA SICUREZZA E DEL PATRIMONIO AMBIENTALE E CULTURALE **24**

- Articolo 8 *(Ambito di applicazione e finalità)* 24
- Articolo 9 *(Definizioni)* 26
- Articolo 10 *(Immersione subacquea)* 28
- Articolo 11 *(Esercizio dell'attività di istruttore subacqueo e di guida subacquea)* 30
- Articolo 12 *(Esercizio dell'attività di centro di immersione e di addestramento subacqueo)* 32
- Articolo 13 *(Organizzazioni senza scopo di lucro)* 35
- Articolo 14 *(Zone di interesse turistico subacqueo)* 36
- Articolo 15 *(Sanzioni)* 38

CAPO IV – NAVIGAZIONE DA DIPORTO **40**

- Articolo 16, comma 1, lettera *a) (Modifiche alla disciplina delle unità da diporto utilizzate ai fini commerciali)* 40
- Articolo 16, comma 1, lettere *b), c), e), f) (Semplificazione di procedure amministrative relative alle unità da diporto)* 44
- Articolo 16, comma 1, lettera *d) (Prevenzione dei danni ambientali)* 52

- Articolo 16, comma 1, lettere da *g)* a *o)* e lettera *r) (Circolazione, locazione e noleggio delle unità da diporto)*.....53
- Articolo 16, comma 1, lettere *p)* e *q) (Modifiche ai requisiti per l'insegnamento e la formazione per le patenti nautiche)* 61
- Articolo 16, comma 1, lettere *s), t), u) (Regime sanzionatorio e procedimenti amministrativi)* 65
- Articolo 17 *(Archivio telematico centrale delle unità da diporto)*.....67
- Articolo 18 *(Passaggi di proprietà di beni mobili registrati)*.....70
- Articolo 19 *(Parametri tariffari minimi e massimi dei compensi percepiti per le attività di raccomandazione marittima)*.....73
- Articolo 20 *(Protezione delle praterie di Posidonia oceanica tramite gestione dell'ancoraggio di tutti i natanti)*.....76

CAPO V – NAVIGAZIONE MARITTIMA E CANTIERISTICA.....79

- Articolo 21, comma 1, lettere *a)* e *b) (Modifiche al Codice della navigazione)* 79
- Articolo 21, comma 1, lettere *c) – f) (Modifiche al codice della navigazione)* 81
- Articolo 21, comma 1, lettere *g) - h) (Modifiche al codice della navigazione)* 88
- Articolo 21, comma 1, lettere *i) – p) (Modifiche al codice della navigazione)* 91
- Articolo 21, comma 2 *(Requisiti psicofisici del personale operante nella navigazione interna)* 94
- Articolo 22 *(Modifiche al regolamento per la navigazione marittima)*.....96
- Articolo 23 *(Sorveglianza sugli apparati radioelettrici di bordo)* 98
- Articolo 24 *(Sostegno alla cantieristica regionale)*.....102

CAPO VI –MISURE IN MATERIA SCOLASTICA, SANITARIA, CULTURALE, DI RICERCA, DI PESCA E DI AMBIENTE 104

- Articolo 25, comma 1 *(Punteggio aggiuntivo per il servizio prestato da personale docente nelle isole minori)* 104
- Articolo 25, comma 2 *(Possibilità di valutazione dell'attività prestata da personale sanitario e sociosanitario nelle isole minori)*.....107
- Articolo 26 *(Servizi di rifornimento idrico)* 108

- Articolo 27 *(Autorizzazione paesaggistica in ambito portuale)* 110
- Articolo 28 *(Riutilizzo di piattaforme per la coltivazione di idrocarburi in mare e delle infrastrutture connesse)* 112
- Articolo 29 *(Attività di ricerca e supporto tecnico scientifico degli enti pubblici di ricerca)*.....115
- Articolo 30 *(Sgravi contributivi nel settore della pesca marittima al fine di favorire il reimbarco in caso di arresto definitivo dell'imbarcazione)* 117
- Articolo 31 *(Trattamento di integrazione salariale speciale a beneficio dei lavoratori del settore della pesca)*.....119
- Articolo 32 *(Modifiche al regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, in materia di pesca)*.....122
- Articolo 33 *(Rappresentanza delle associazioni della pesca nelle commissioni di riserva delle aree marine protette)*.....125
- Articolo 34 *(Delega al Governo per il recepimento della direttiva (UE) 2024/1785 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 aprile 2024, che modifica la direttiva 2010/75/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, relativa alle emissioni industriali (prevenzione e riduzione integrate dell'inquinamento), e la direttiva 1999/31/CE del Consiglio, relativa alle discariche di rifiuti)* 129

CAPO VII –DISPOSIZIONI FINALI.....133

- Articolo 35 *(Clausola di invarianza finanziaria)*.....133
- Articolo 36 *(Modifiche alla legge 14 giugno 2021, n. 91, recante l'istituzione di una zona economica esclusiva oltre il limite esterno del mare territoriale)*.....134
- Articolo 37 *(Entrata in vigore)* 137

PREMESSA

È all'esame delle Commissioni riunite VIII Ambiente e IX Trasporti della Camera dei deputati il disegno di legge **A.C. 2855** – **Valorizzazione della risorsa mare**, collegato alla manovra di finanza pubblica.

Il disegno di legge A.C. 2855, approvato con modificazioni dal Senato il 25 marzo 2026, si compone di **37 articoli**, suddivisi in **7 Capi**, e reca disposizioni finalizzate alla **valorizzazione della risorsa mare**, mediante interventi che investono il coordinamento delle politiche pubbliche in materia marittima, la disciplina degli spazi marini di interesse nazionale, la navigazione da diporto e marittima, la cantieristica, le attività subacquee, nonché profili concernenti la pesca, la ricerca, l'ambiente, la cultura, la sanità e i servizi nelle isole minori.

In particolare, il provvedimento, ai Capi I e II, rafforza il quadro di **governance delle politiche del mare**, intervenendo sulla disciplina del Comitato interministeriale per le politiche del mare (CIPOM) e sulla pianificazione dello spazio marittimo; autorizza inoltre l'istituzione della **zona contigua**, ne definisce limiti ed effetti in conformità al diritto internazionale e aggiorna le **linee di base** del mare territoriale italiano, anche alla luce della mutata morfologia costiera.

Il Capo III introduce una disciplina di principio in materia di **attività subacquea a scopo ricreativo**, definendone finalità, soggetti e requisiti, con riguardo in particolare a istruttori, guide, centri di immersione e organizzazioni senza scopo di lucro, nonché ai profili di sicurezza, tutela ambientale e valorizzazione del patrimonio culturale sommerso; sono altresì previste disposizioni per l'individuazione di **zone di interesse turistico subacqueo** e un apparato sanzionatorio per le violazioni della disciplina recata dal medesimo Capo.

I Capi IV e V recano numerose modifiche al **codice della nautica da diporto**, al **codice della navigazione**, al regolamento per la navigazione marittima e alla disciplina concernente la sorveglianza sugli apparati radioelettrici di bordo, perseguendo finalità di **semplificazione amministrativa, incremento della sicurezza della navigazione, digitalizzazione dei documenti di bordo, tutela della concorrenza e sostegno alla cantieristica**; in tale ambito si collocano altresì disposizioni

in materia di parametri tariffari della raccomandazione marittima, di protezione delle praterie di *Posidonia oceanica* e di misure regionali a sostegno della cantieristica navale.

Il Capo VI introduce ulteriori misure concernenti le **isole minori**, il servizio di rifornimento idrico, l'autorizzazione paesaggistica in ambito portuale, il riutilizzo delle piattaforme per la coltivazione di idrocarburi in mare, la promozione della **ricerca scientifica** e del supporto tecnico-scientifico degli enti pubblici di ricerca, nonché interventi in materia di **pesca**, inclusi uno sgravio contributivo per favorire il reimbarco dei lavoratori e disposizioni sugli ammortizzatori sociali del settore e sulla rappresentanza delle associazioni di pesca nelle commissioni di riserva delle aree marine protette. Lo stesso Capo contiene inoltre una **delega al Governo** per il recepimento della direttiva (UE) 2024/1785 in materia di emissioni industriali e discariche.

Il **Capo VII** reca, infine, la **clausola di invarianza finanziaria**, fatta eccezione per gli articoli 30 e 33, una modifica alla disciplina della **zona economica esclusiva** e la disposizione sull'**entrata in vigore** della legge, fissata al giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale.

Schede di lettura

CAPO I – COORDINAMENTO DELLE POLITICHE DEL MARE

Articolo 1
(Comitato interministeriale per le politiche del mare)

L'**articolo 1**, **modificato al Senato**, integra la composizione e le funzioni del Comitato interministeriale per le politiche del mare (CIPOM), a cui è affidata l'elaborazione del Piano del mare (PDM), al fine di:
- precisare che gli indirizzi strategici del PDM devono riguardare anche la valorizzazione della navigazione commerciale e del diporto nautico (lett. b));
- disciplinare la procedura per addivenire, nell'ambito del CIPOM, al concerto dei Ministri componenti in relazione agli atti amministrativi di attuazione del PDM, nonché di stabilire che gli schemi di regolamento predisposti in attuazione del PDM sono trasmessi al CIPOM che, entro 30 giorni dal ricevimento dello schema, può esprimere un parere non vincolante sulla coerenza con gli indirizzi strategici del PDM (lett. c));
- integrare la composizione del CIPOM, prevedendo che ad esso partecipi anche il Ministro dell'università e della ricerca (lett. d)).

Le modifiche operate **al Senato** consistono nell'introduzione delle lettere a), e) ed f), in base alle quali il PDM è elaborato e approvato dal CIPOM con cadenza quadriennale (anziché triennale come previsto dal testo vigente) e aggiornato dal medesimo Comitato con cadenza biennale (anziché annualmente, come prevede il testo vigente).

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

Tale articolo (v. *box* seguente) ha istituito, presso la Presidenza del Consiglio dei ministri, il CIPOM, con il compito di assicurare, ferme restando le competenze delle singole amministrazioni, il coordinamento e la definizione degli indirizzi strategici delle politiche del mare. Lo stesso articolo ha stabilito (al comma 3) che il CIPOM provvede all'elaborazione e all'approvazione del Piano del mare (PDM), contenente gli indirizzi strategici in diverse materie, tra le quali (ai sensi della lettera c) del medesimo comma) quella della "valorizzazione delle vie del mare e sviluppo del sistema portuale".

La **lettera b)** integra il disposto della lettera c) del comma 3 dell'art. 12 del D.L. 173/2022 (poc'anzi illustrato) al fine di precisare che il **PDM** deve

contenere gli **indirizzi strategici anche in materia di valorizzazione della navigazione commerciale e del diporto nautico** (tale materia, come evidenziato dalla relazione illustrativa, rappresenta una specificazione delle materie della valorizzazione delle vie del mare e dello sviluppo del sistema portuale già previste dal testo previgente).

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

Il primo periodo del comma 3-*bis* – al fine di garantire il coordinamento degli indirizzi strategici delle politiche del mare – dispone che **il CIPOM promuove il concerto dei Ministri componenti in relazione agli atti amministrativi di attuazione del PDM** per i quali la legislazione vigente prevede il concerto di due o più Ministri.

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

La relazione illustrativa sottolinea che "tenuto conto che il concerto ha la funzione di consentire all'autorità concertata di esprimere 'sulla proposta elaborata dall'autorità concertante una valutazione di compatibilità con gli interessi di cui è portatrice' (Consiglio di Stato, parere n. 1623/2023), la disposizione in esame permette all'Amministrazione procedente di sottoporre al CIPOM uno schema di atto amministrativo per favorire, nell'ambito di una discussione collegiale, una tale valutazione di compatibilità, con la possibilità per i Ministri concertati di esprimere il concerto di competenza direttamente in sede di CIPOM. La ratio sottesa alla norma non è dunque quella di impedire o porre rimedio ad un arresto procedimentale – come avviene con la formazione del titolo per silentium di cui all'articolo 17-bis della legge n. 241 del 1990 – ma quella di garantire una compiuta e approfondita disamina di schemi di atto amministrativo di interesse di più Ministeri componenti il CIPOM, per promuovere, prima della formazione del silenzio-assenso, l'adozione di un atto di assenso espresso".

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

Lo stesso comma dispone che il CIPOM, **entro 30 giorni** dal ricevimento dello schema, può esprimere un **parere non vincolante sulla coerenza** tra la disciplina recata nello schema di regolamento sottoposto a parere e gli indirizzi strategici contenuti nel piano del mare.

Si fa notare che tale disposizione appare analoga a quella prevista dal punto 5.3 della direttiva 26 febbraio 2024 (v. *box* seguente) e finalizzata alla sottoposizione

al CIPOM degli schemi dei disegni di legge di iniziativa governativa relativi a materie interessate dalle linee direttrici del PDM.

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

La relazione illustrativa giustifica tale integrazione in considerazione del fatto che "il Sistema dell'istruzione superiore e della ricerca assume particolare rilevanza anche in relazione alle azioni di sostegno all'economia blu" e che la presenza del Ministro dell'università e della ricerca nel CIPOM assume rilevanza "per valorizzare l'apporto che le istituzioni della formazione superiore e gli enti pubblici di ricerca possono fornire in termini di formazione, ricerca, trasferimento tecnologico, consulenza tecnico scientifica, condivisione di dati e infrastrutture di ricerca assicurando, tra l'altro, per il tramite del Ministro dell'università e della ricerca, una coerenza sinergica con la Politica nazionale della ricerca definita nella Commissione ricerca del CIPESS coordinata dal Ministro dell'Università e della ricerca. Tale integrazione è coerente con i principi di sviluppo economico e marittimo sostenibile seguiti a livello di Unione europea ed è volto all'individuazione di strategie condivise guidate dalla conoscenza".

Le **lettere a), e) ed f), introdotte nel corso dell'esame in Senato**, novellano, rispettivamente, i commi 3, 8 e 9 dell'art. 12 del D.L. 173/2022, al fine di:

- modificare l'**ambito temporale di riferimento del PDM**, prevedendo che tale piano è elaborato e approvato dal CIPOM con cadenza **quadriennale**, anziché triennale come previsto dal testo vigente;
- modificare la cadenza di **aggiornamento del PDM**, stabilendo che tale piano è aggiornato dal CIPOM non più annualmente, come prevede il testo vigente, ma con cadenza **biennale**.

• ***La disciplina del CIPOM***

Le principali funzioni del CIPOM

L'art. 12 del D.L. 173/2022 ha affidato al Presidente del Consiglio dei ministri il coordinamento, l'indirizzo e la promozione dell'azione del Governo con riferimento alle politiche del mare e ha istituito, presso la Presidenza del Consiglio dei ministri, il CIPOM, con il compito di assicurare, ferme restando le competenze delle singole amministrazioni, il coordinamento e la definizione degli indirizzi strategici delle politiche del mare.

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

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

Il comma 8 dispone che il PDM, approvato dal CIPOM con cadenza triennale (modificata in quadriennale dall'articolo in esame), è **pubblicato nella Gazzetta Ufficiale** e costituisce riferimento per gli strumenti di pianificazione di settore.

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

Il comma 9 dispone invece che il CIPOM monitora l'attuazione del Piano, lo aggiorna annualmente (ogni due anni secondo la novella recata dall'articolo in esame) in funzione degli obiettivi conseguiti e delle priorità indicate anche in sede europea e adotta le iniziative idonee a superare eventuali ostacoli e ritardi.

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

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

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

La composizione e il regolamento interno del CIPOM

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

- è **presieduto** dal Presidente del Consiglio dei ministri o dal Ministro delegato per le politiche del mare, ove nominato;
- ed è **composto** dalle Autorità delegate per le politiche europee, le politiche di coesione e il coordinamento del PNRR, ove nominate, e dai Ministri degli affari esteri e della cooperazione internazionale, della difesa, dell'economia e delle finanze, delle imprese e del made in Italy, dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste, dell'ambiente e della sicurezza energetica, delle infrastrutture e dei trasporti, della cultura e del turismo e per gli affari regionali e le autonomie, nonché (per quanto previsto dalla lettera d) dell'articolo in esame) dal Ministro dell'università e della ricerca.

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

Il comma 5 prevede che alle riunioni del CIPOM, **quando si trattano materie che interessano le regioni e le province autonome**, partecipano il presidente della Conferenza delle regioni e delle province autonome o un presidente di regione o di provincia autonoma da lui delegato e, per i rispettivi ambiti di competenza, il presidente dell'Associazione nazionale dei comuni italiani (ANCI) e il presidente dell'Unione delle province d'Italia (UPI). Può essere invitato a partecipare alle riunioni del Comitato, con funzione consultiva, ogni altro soggetto ritenuto utile alla completa rappresentazione degli interessi coinvolti e delle questioni trattate.

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

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

Articolo 2
(Modifiche al decreto legislativo 17 ottobre 2016, n. 201, recante Attuazione della direttiva 2014/89/UE che istituisce un quadro per la pianificazione dello spazio marittimo)

L'**articolo 2**, **inserito dal Senato**, reca modifiche al decreto legislativo 17 ottobre 2016, n. 201, recante l'attuazione della direttiva 2014/89/UE che istituisce un quadro per la pianificazione dello spazio marittimo.

Il **comma 1** dell'**articolo 2** reca modifiche all'articolo 6, comma 1, del decreto legislativo 17 ottobre 2016, n. 201. In particolare:

a) al primo periodo, si prevede che il **Tavolo interministeriale di coordinamento sulla pianificazione dello spazio marittimo** costituito allo scopo di definire il processo di pianificazione degli usi e delle attività afferenti lo spazio marittimo, presso il Dipartimento per le politiche europee della Presidenza del Consiglio dei ministri venga, a seguito della modifica, costituito presso il Dipartimento per le politiche del mare della Presidenza del Consiglio dei ministri. Se ne modifica altresì la composizione prevedendo la presenza di **un membro del Dipartimento per gli affari europei della Presidenza del Consiglio dei ministri** al posto del **rappresentante del Dipartimento per le politiche del mare della Presidenza del Consiglio dei ministri**. Si fa presente che già la legge 26 gennaio 2026, n. 9, (in G.U. 27/01/2026, n.21) con l'art. 31, aveva operato la modifica della composizione di organi collegiali in materia di politiche del mare modificando l'art. 6, comma 1, nuovamente oggetto dell'odierno intervento.
b) al secondo periodo, si interviene disponendo che la **presidenza del Tavolo** spetti non più ad un rappresentante del Dipartimento per le politiche europee della Presidenza del Consiglio dei ministri, ma al rappresentante del Dipartimento per le politiche del mare della Presidenza del Consiglio dei ministri.

Direttiva sulla Pianificazione dello spazio marittimo
(fonte: sito del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica)

La **Direttiva 2014/89/UE** istituisce un quadro per la Pianificazione dello Spazio Marittimo (MSP), con l'intento di promuovere la crescita sostenibile delle economie marittime, lo sviluppo sostenibile delle zone marine e l'uso sostenibile delle risorse marine. La Direttiva invita gli Stati membri a elaborare e attuare la pianificazione dello spazio marittimo prendendo in considerazione gli aspetti

economici, sociali e ambientali al fine di favorire uno sviluppo e una crescita sostenibili nel settore marittimo, applicando un approccio ecosistemico e promuovendo la coesistenza delle varie attività e dei relativi usi che ricadono sul mare e le coste.

In particolare l'obiettivo primario è quello di assicurare uno 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. La Direttiva chiede agli Stati di elaborare dei piani di gestione dello spazio marittimo che individuano la distribuzione spaziale e temporale delle pertinenti attività e dei pertinenti usi delle loro acque marine.

In Italia la Direttiva è stata recepita tramite il **D. Lgs. n. 201 del 17 ottobre 2016**, che individua il **Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS)** quale Autorità competente per l'attuazione della Direttiva. Il decreto inoltre istituisce il **Tavolo interministeriale di coordinamento presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri – Dipartimento per le politiche europee**, di cui fanno parte tutte le Amministrazioni coinvolte, nonché il Comitato tecnico presso il MIMS, di cui fanno parte le Amministrazioni maggiormente coinvolte e le Regioni interessate.

Con **Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 1° dicembre 2017** sono state approvate le Linee Guida contenenti gli indirizzi e i criteri per la predisposizione dei piani di gestione dello spazio marittimo. Tali Linee Guida prevedono l'identificazione delle aree da considerare per la redazione dei piani marittimi e la definizione delle aree rilevanti in termini di interazioni terra-mare. Vengono identificate tre aree marittime di riferimento, coerentemente con la definizione di sottoregioni marine ai sensi della **Direttiva Quadro sulla Strategia per l'Ambiente Marino (2008/56/UE)** il Mar Mediterraneo occidentale, il Mar Adriatico, il Mar Ionio e il Mar Mediterraneo centrale.

Le Linee Guida forniscono, inoltre, un'indicazione dell'ambito geografico previsto dei piani marittimi, che dovranno comprendere le aree marine fino al limite della giurisdizione nazionale e le acque costiere e di transizione, se non già considerate nei piani urbani o rurali. Le linee guida forniscono inoltre indicazioni sugli obiettivi strategici, la *governance* multilivello, la cooperazione e la consultazione con altri paesi, la partecipazione delle parti interessate e la comunicazione pubblica del processo di Pianificazione dello Spazio Marittimo e, infine, sottolineano la necessità di garantire la coerenza tra i piani marittimi e gli obiettivi della Direttiva Quadro sulla Strategia per l'Ambiente Marino.

Il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE) è rappresentato nel Comitato Tecnico, istituito presso il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, da due rappresentanti. Inoltre il MASE partecipa attivamente al processo di implementazione della suddetta direttiva tramite il coinvolgimento di ISPRA. Il MASE ha in particolare contribuito alla definizione delle Linee Guida contenenti gli indirizzi e i criteri per la predisposizione dei piani di gestione dello spazio marittimo che sono state approvate con D.P.C.M. 01.12.2017.

CAPO II – ZONA CONTIGUA E LINEE DI BASE

Articoli 3-6
(Zona contigua)

L'**articolo 3 reca l'autorizzazione all'istituzione** della zona contigua al di fuori della fascia del mare territoriale italiano, in applicazione della Convenzione di Montego Bay sul diritto del mare. L'**articolo 4** stabilisce l'**estensione** della zona contigua prevedendo che, quando l'estensione della zona contigua crea fenomeni di sovrapposizione con lo spazio marittimo di un altro Stato, si provvede alla definizione della linea esterna della zona contigua mediante appositi accordi con gli Stati interessati. L'**articolo 5** disciplina l'**esercizio dei diritti dello Stato italiano** nella zona contigua, sulla base delle norme internazionali vigenti. L'**articolo 6** concerne i **diritti degli altri Stati** all'interno della zona contigua, in modo da non compromettere l'esercizio delle libertà di navigazione, di sorvolo, di posa in opera di condotte e di cavi sottomarini.

L'articolo 3 dispone l'autorizzazione all'**istituzione della zona contigua** in conformità a quanto previsto dalla Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare (*United Nations Convention on the Law of the Sea* – UNCLOS), fatta a Montego Bay il 10 dicembre 1982, ratificata e resa esecutiva ai sensi della legge 2 dicembre 1994, n. 689 (**comma 1**).

Secondo quanto precisato nella **relazione illustrativa** l'istituzione della zona contigua al di fuori della fascia del mare territoriale italiano, che si estende per 12 miglia nautiche oltre il limite delle acque territoriale, avviene in attuazione:

- degli articoli 33 e 303 della citata Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare
- dell'articolo 8 della Convenzione UNESCO sulla tutela del patrimonio culturale subacqueo, ratificata e resa esecutiva dall'Italia ai sensi della legge 23 ottobre 2009, n. 157.

• ***Il quadro giuridico internazionale sulla zona contigua***

La Convenzione di Montego Bay sul diritto del mare – che costituisce un codice esaustivo volto a regolare i comportamenti degli Stati sui mari e sugli oceani, nonché lo sfruttamento delle risorse e la salvaguardia dell'ambiente

naturale in tali ambiti - prevede, all'**articolo 33**, che in una zona contigua al suo mare territoriale, denominata appunto "zona contigua", lo Stato costiero può **esercitare il controllo** necessario al fine di:

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

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

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

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

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

L'AIR rileva che a differenza del mare territoriale, che è costituito ipso iure secondo la UNCLOS, la "Zona contigua" deve essere formalmente proclamata dallo Stato costiero; in assenza di tale proclamazione ufficiale, pertanto, a legislazione vigente, la stessa non può ritenersi istituita nel nostro ordinamento.

Infatti, nel nostro ordinamento la zona contigua ha finora trovato una **applicazione soltanto parziale**. La legge n. 189 del 2002 (c.d. Legge Bossi-Fini), all'articolo 11, comma 1, ha infatti disciplinato esclusivamente la possibilità per le autorità in servizio di polizia di fermare, oltre che nel mare territoriale, anche nella zona contigua, le navi di cui si ha fondato motivo di ritenere che siano adibite o coinvolte nel trasporto illecito di migranti, al fine di sottoporle a ispezione ed eventualmente sequestrarle, conducendole in un porto dello Stato italiano.

Sul piano internazionale, invece, i principali Paesi UE che si trovano in situazioni assimilabili a quelle dell'Italia per quanto riguarda l'estensione costiera (**Francia e Spagna**) hanno già disciplinato la materia della zona contigua. Ad esempio, la Francia ha previsto una autorizzazione generale all'istituzione della zona contigua con una norma di rango primario (articolo 97 della *Loi n° 2016-816* del 20 giugno 2016) ed una successiva esecuzione con atto delegato

(“*Ordonnance n° 2016-1687 du 8 décembre 2016 relative aux espaces maritimes relevant de la souveraineté ou de la juridiction de la République française*”).

La relazione illustrativa rileva inoltre che l’esigenza di provvedere alla proclamazione della zona contigua è stata recentemente affermata nel paragrafo 2.1.3 del «Piano del mare», adottato ai sensi dell’art. 12, comma 3, del decreto-legge n. 173 del 2022 e approvato con delibera del 31 luglio 2023 del Comitato interministeriale per le politiche del mare (CIPOM), istituito presso la Presidenza del Consiglio dei ministri.

Il Piano del mare 2023-2025 precisa che, a differenza del mare territoriale, che è costituito ipso iure secondo la UNCLOS, la “Zona contigua” deve essere formalmente proclamata dallo Stato costiero; in assenza di tale proclamazione ufficiale, pertanto, a legislazione vigente, la stessa non può ritenersi istituita nel nostro ordinamento sebbene menzionata dal d.lgs. 25 luglio 1998 n. 28611, dal d.lgs. 22 gennaio 2004, n. 4212 e dal D.M. 15 agosto 2017, senza tuttavia che ne siano stati fissati i limiti spaziali e senza che siano state introdotte norme che definiscano le attività vietate e le misure sanzionatorie, preventive e repressive, adottabili dagli organi competenti in detta “zona” di mare.

- **Politiche dell'UE in materia di mari e oceani**
  (a cura del Servizio per i Rapporti con l'Unione europea)

Per riunire le politiche dell'UE in materia di oceani in un **unico quadro di riferimento**, la Commissione europea, il 5 giugno 2025, ha presentato il **patto europeo per gli oceani.**

Si tratta di una comunicazione con la quale la Commissione ha definito **sei priorità**: proteggere e ripristinare la salute degli oceani; promuovere la competitività sostenibile dell'economia blu; sostenere le comunità costiere e insulari e le regioni ultraperiferiche; promuovere la ricerca, le conoscenze, le competenze e l'innovazione in materia di oceani; rafforzare la sicurezza marittima e la difesa come presupposto fondamentale; rafforzare la diplomazia degli oceani dell'UE e la governance internazionale basata su regole.

Tra le azioni principali annunciate figurano l’**atto legislativo** sugli **oceani**, la proposta sulla **creazione** di **riserve europee** di **carbonio blu,** la revisione della direttiva **quadro sulla strategia per l’ambiente marino** e della direttiva sulla **pianificazione dello spazio marittimo**, la presentazione della **visione** per la **pesca** e **l'acquacoltura per il 2040**, l’incoraggiamento degli Stati membri nella **designazione** e **gestione delle aree marine protette,** la strategia per il **ricambio generazionale** nell'**economia blu**, la strategia europea di **ricerca e innovazione in materia di oceani** e la consultazione dei portatori di interessi in merito a una nuova **strategia per le isole** e a una **strategia aggiornata per le regioni ultraperiferiche**.

Nel patto sono state preannunciate inoltre la strategia industriale marittima e la strategia portuale dell’UE, presentate il 4 marzo 2026.

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

Secondo la relazione illustrativa è infatti opportuno definire i profili di dettaglio afferenti alla concreta individuazione delle aree marittime ricomprese nella zona contigua mediante uno strumento certamente più idoneo, rispetto a una norma primaria, per la determinazione di aspetti di carattere strettamente tecnico (connessi, *in primis*, all'individuazione anche di parametri geografici) e che garantisca, al contempo, un'adeguata flessibilità laddove si renda necessario provvedere a una successiva rimodulazione delle medesime aree alla luce di sopravvenute esigenze.

Tali esigenze sono peraltro ricollegabili, già in fase di prima applicazione, alla stregua di quanto già emerso per l'istituzione della zona economica esclusiva, alla particolare configurazione geografica della costa italiana che comporta la necessità di tener conto delle **possibili sovrapposizioni con la zona contigua (già istituita o che potrebbe essere istituita) di altri Stati** il cui territorio è adiacente al territorio dell'Italia o lo fronteggia. Avuto riguardo a tale aspetto, si è ritenuto opportuno - in linea con la procedura già delineata per la zona economica esclusiva - prevedere che il provvedimento attuativo in questione sia **notificato**, appunto, ai suddetti Stati.

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

- ***L'istituzione della zona economica esclusiva per l'Italia***

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

Il Consiglio dei ministri del 22 luglio 2025 ha approvato in esame preliminare, un regolamento, da adottarsi con decreto del Presidente della Repubblica, che

prevede la parziale istituzione di una zona economica esclusiva (ZEE) comprendente parte delle acque circostanti il mare territoriale nazionale, ai sensi dell'articolo 1, comma 2, della legge 14 giugno 2021, n. 91. Tale regolamento è stato poi emanato con D.P.R. 26 settembre 2025, n. 193.

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

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

L'Italia è l'ultimo dei grandi Paesi rivieraschi del Mediterraneo a proclamare la propria Zona Economica Esclusiva. Con questo provvedimento si intende tutelare gli interessi italiani a partire da quello del mondo della pesca, nello sfruttamento economico delle aree marittime oltre il mare territoriale. Le ZEE interesseranno le regioni Marche, Puglia, Calabria, Sicilia, Sardegna, Lazio, Campania.

Si segnala che l'Allegato 1 del D.P.R. 26 settembre 2025, n. 193 delimita la ZEE e in particolare: l'articolo 1 la zona economica esclusiva nel Mare Tirreno centro-meridionale, l'articolo 2 nel Mar Ionio, l'articolo 3 nel Mare Adriatico settentrionale e centro-meridionale.

Sulle ZEE si vedano, per approfondimenti:

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

Si rinvia, inoltre, alla scheda di lettura dell'**articolo 36** del disegno di legge in esame, **introdotto durante l'esame in Senato**.

La relazione illustrativa, inoltre, fa presente che la zona contigua **non ha alcun effetto ai fini dello sfruttamento economico**, in quanto non è una zona istituita per regolare lo sfruttamento economico o la navigazione (commerciale o da diporto), ma esclusivamente un'area nella quale lo Stato può esercitare controlli al fine di prevenire e punire violazioni di proprie leggi e regolamenti doganali, fiscali, sanitari e di immigrazione, nonché la

tutela del patrimonio archeologico sottomarino (articoli 33 e 303, paragrafo 2, della UNCLOS). Si aggiunge che la zona contigua rileva, ai fini di tali controlli, esclusivamente nei confronti di navi (ed eventualmente aeromobili) stranieri, in quanto per quelli italiani il controllo delle autorità nazionali non ha limiti spaziali e si estende all'intero alto mare.

L'articolo 4 stabilisce l'estensione della zona contigua, disponendo al **comma 1** che la zona contigua si estende, in linea con quanto indicato dall'articolo 33 della suddetta Convenzione internazionale, per un **limite massimo di 24 miglia marine dalla linea di base della costa**, dalla quale si misura la larghezza del mare territoriale.

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

L'**articolo 5** disciplina l'**esercizio dei diritti da parte dell'Italia nella zona contigua**, secondo quanto previsto dall'articolo 33 della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare.

Il **comma 1** attribuisce all'Italia il diritto di esercitare nella zona contigua il controllo necessario al fine di:

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

La relazione illustrativa si evidenzia infatti che il paragrafo 1 dell'articolo 303 della Convenzione UNCLOS stabilisce il principio generale dell'obbligo, da parte degli Stati, di tutelare gli oggetti di carattere archeologico e storico scoperti in mare. Il paragrafo 2 del medesimo articolo 303, al fine di controllare il commercio di tali beni, consente allo Stato costiero di presumere che la rimozione di tali beni dal fondo del mare nella zona contigua si risolva in una violazione, avvenuta sul proprio territorio o mare territoriale, di fonti normative indicate all'articolo 33 della medesima Convenzione (leggi e regolamenti doganali, fiscali, sanitari e di immigrazione).

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

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

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

L'**articolo 6** riguarda i **diritti degli altri Stati all'interno della zona contigua** prevede che l'istituzione della zona contigua non compromette l'esercizio delle libertà di navigazione, di sorvolo, di posa in opera di condotte e di cavi sottomarini, secondo quanto previsto dal diritto internazionale generale e pattizio e dagli altri diritti previsti dall'ordinamento giuridico internazionale.

Articolo 7
(Linee di base)

L'**articolo 7** individua i **criteri per la determinazione delle linee delle coste italiane**, **in base alle quali misurare l'estensione del mare territoriale**. Tali linee sono tracciate secondo quanto indicato nell'**elenco delle coordinate geografiche, contenuto nell'allegato** al disegno di legge.

L'articolo in esame stabilisce, al **comma 1**, le **modalità di definizione delle linee di base diritte,** che collegano i punti rilevanti dove la linea di costa è profondamente incavata e frastagliata e **le linee di base** di chiusura delle baie naturali e storiche. Sulla base di tali linee si misura **l'estensione del mare territoriale.** Tali linee sono tracciate secondo quanto indicato dall'elenco delle coordinate geografiche dei punti di cui all'allegato al disegno di legge, in attuazione delle disposizioni previste dagli articoli 7, 9 e 10 della **Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare** e considerato il **sistema di riferimento europeo globale terrestre** (ETRS89) adottato con il decreto del presidente del Consiglio dei ministri del 10 novembre 2011.

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

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

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

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

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

Articolo 8
(Ambito di applicazione e finalità)

L'**articolo 8** disciplina l'ambito di applicazione e le finalità delle disposizioni in materia di turismo subacqueo a scopo ricreativo.

Il **comma 1 dell'articolo 8** prevede che il **Capo III** del provvedimento in esame stabilisce i requisiti e i princìpi fondamentali per l'esercizio dell'attività dei centri di immersione e di addestramento subacqueo, che forniscono servizi connessi all'attività subacquea a scopo ricreativo.

Per attività subacquea a scopo ricreativo si intende:

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

Il comma 1, **modificato nel corso dell'esame parlamentare**, esclude dall'ambito di applicazione del **Capo III**, invece, le attività sportive subacquee di tipo agonistico, le attività di protezione civile, nonché le immersioni scientifiche e professionali effettuate da enti di ricerca, università, istituzioni scientifiche, pubbliche o private, e soggetti da essi incaricati. Pertanto, con la modifica in esame le immersioni scientifiche aventi finalità scientifica non rientreranno più tra le attività subacquee a scopo ricreativo.

In materia di attività subacquee rivolte alle persone con disabilità, è fatta salva l'applicazione delle norme nazionali e internazionali, nonché delle procedure internazionalmente riconosciute e consolidate.

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

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

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

Il **comma 5** stabilisce le finalità delle disposizioni in esame. Esse mirano alla promozione dell'attività subacquea a scopo ricreativo, a favorire la destagionalizzazione della fruizione al fine di generare benefici economici e sociali, a garantire la conoscenza e la valorizzazione del patrimonio naturale, biologico, archeologico e culturale sommerso, ad assicurare la protezione e la conservazione degli ecosistemi marini, lacustri e fluviali, al fine di prevenire i danni ambientali derivanti dalle attività subacquee, nonché a promuovere l'adozione e lo sviluppo di soluzioni tecnologiche innovative, coerenti con gli indirizzi nazionali in materia di sicurezza, tutela ambientale e valorizzazione sostenibile della risorsa mare. Relativamente a quest'ultimo gruppo di obiettivi legati alle tecnologie, l'attuale formulazione è stata introdotta nel corso dell'esame parlamentare. In tal modo, si è voluto orientare il processo di adozione e sviluppo delle tecnologie innovative, già previsto nella versione precedente del comma.

Articolo 9
(Definizioni)

L'**articolo 9, modificato nel corso dell'esame parlamentare,** contiene le definizioni aventi ad oggetto: a) l'attività subacquea a scopo ricreativo, b) il brevetto subacqueo, c) l'istruttore subacqueo, d) la guida subacquea, e) l'organizzazione didattica per le attività subacquee nel settore turistico e ricreativo, f) centro di immersione e di addestramento subacqueo, g) zona di interesse turistico subacqueo.

L'**articolo 9** fornisce le definizioni riguardanti le attività subacquee a scopo ricreativo.

Al comma 1, la **lettera *a)*** si definisce "**attività subacquea a scopo ricreativo**", quella intesa quale attività ecosostenibile, svolta in immersione subacquea, in modo autonomo oppure mediante centri di immersione e di addestramento, finalizzata all'addestramento, allo svolgimento di escursioni subacquee libere o guidate, che prevede l'esplorazione dei fondali marini, lacustri e fluviali.

Per "**brevetto subacqueo**" si intende l'attestato di abilitazione all'esercizio dell'attività subacquea richiesto da un istruttore subacqueo e rilasciato, in Italia o all'estero, da un'organizzazione didattica subacquea per le attività nel settore turistico e ricreativo, oppure internazionalmente riconosciuta (**lettera *b***). Tale definizione è stata modificata nel corso dell'esame parlamentare.

L'"**istruttore subacqueo**" è colui che, in possesso del corrispondente brevetto rilasciato dall'organizzazione didattica subacquea, insegna attività subacquee a scopo ricreativo, a persone singole o a gruppi di persone le tecniche dell'immersione subacquea in tutti i suoi livelli e specializzazioni, nel rispetto delle norme UNI EN ISO vigenti e delle altre normative applicabili (**lettera *c***), mentre la "**guida subacquea**", in possesso del corrispondente brevetto, accompagna in immersioni subacquee a scopo ricreativo singoli o gruppi di persone in possesso di brevetto, di nuovo nel rispetto delle norme UNI EN ISO vigenti e delle altre normative applicabili (**lettera *d***).

Si considera organizzazione didattica per le attività subacquee nel settore turistico e ricreativo una federazione, confederazione, agenzia didattica, nazionale o estera, che abbia come oggetto sociale principale, sebbene non esclusivo, l'attività di formazione per l'addestramento alle immersioni subacquee, dal livello iniziale a quello di istruttore subacqueo, nel rispetto delle norme UNI EN ISO vigenti e delle altre normative applicabili (**lettera *e)***.

Il "**centro di immersione e di addestramento subacqueo**" è l'impresa o l'organizzazione senza scopo di lucro che dispone di risorse di tipo logistico, organizzativo e strumentale per offrire servizi specializzati, attraverso il supporto alla pratica e all'apprendimento dell'attività subacquea a scopo ricreativo, nel rispetto delle norme UNI EN ISO vigenti e delle altre normative applicabili (**lettera *f***)

Per "**zona di interesse turistico subacqueo**" si intende un'area marina, lacustre e fluviale caratterizzata da particolari peculiarità naturali, biologiche, archeologiche e culturali che ne giustificano la tutela e la promozione (**lettera *g***).

Articolo 10
(Immersione subacquea)

L'**articolo 10** disciplina lo **svolgimento delle attività di immersione subacquea**, che deve avvenire nel rispetto delle normative vigenti in materia di protezione ambientale e culturale, con l'utilizzo di apparecchi di respirazione ausiliaria conformi alla vigente normativa di settore e alle disposizioni in materia di sicurezza. Si prevede che i soggetti che svolgono attività legate all'immersione subacquea siano tenuti a garantire la sicurezza degli utenti. Si dispone circa la distanza minima, non inferiore a 100 metri, dai segnali di posizionamento dei subacquei.
Nel corso dell'esame parlamentare sono state introdotte disposizioni concernenti la protezione della flora e della fauna marina e l'utilizzo di sistemi di comunicazione e monitoraggio per la sicurezza delle attività subacquee ricreative o di addestramento.

L'**articolo 10** disciplina lo svolgimento delle attività di immersione subacquea, che deve avvenire nel rispetto delle normative vigenti in materia di protezione ambientale, tutela del patrimonio culturale e delle norme dell'UNI, del CEI o di altri Enti di normazione appartenenti agli Stati membri dell'Unione europea. Il Ministero della cultura detta le prescrizioni necessarie alla tutela del patrimonio culturale sommerso, in relazione alla fruizione turistica dello stesso oppure di interdire la fruizione turistica di aree archeologiche sommerse. Secondo una disposizione **riformulata nel corso dell'esame parlamentare**, i subacquei non devono arrecare danno agli *habitat* naturali e alle specie protette (**comma 1**).

Nel corso dell'esame parlamentare è stato introdotto il **comma 2**. Tale comma vieta di asportare, maneggiare o alimentare la fauna e la flora marina. Demanda, altresì, all'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA) l'emanazione di apposite **Linee guida** finalizzate alla riduzione dell'impatto sull'ambiente marino e alla sua conservazione. A tali Linee guida devono conformarsi i soggetti che svolgono attività subacquea ricreativa.

Il **comma 3** stabilisce che le immersioni subacquee effettuate con apparecchi di respirazione ausiliaria da privati o dai soggetti abilitati sono soggette alle disposizioni del **presente disegno di legge** in materia di attività subacquea a scopo ricreativo e di tutela del patrimonio culturale e ambientale, nonché alla vigente normativa di settore e alle disposizioni che prevedono le norme di sicurezza (ivi comprese quelle relative a mezzi di salvataggio e dotazioni di sicurezza e segnalazioni) previste per le unità da diporto impiegate come unità di appoggio per immersioni subacquee a

scopo ricreativo o sportivo. Si stabilisce che le immersioni subacquee regolate dal comma devono essere svolte con un numero minimo di due persone.

Il **comma 4** prevede che i soggetti che svolgono attività legate all'immersione subacquea, come individuati dall'**articolo 9** (quali istruttore subacqueo, guida subacquea, organizzazione didattica per le attività subacquee nel settore turistico e ricreativo, centro di immersione e addestramento subacqueo e le organizzazioni senza scopo di lucro previste dall'articolo 13) sono tenuti durante le attività subacquee a garantire la sicurezza degli utenti, fornendo assistenza e supervisione, e informando sui temi della fragilità e conservazione dell'ecosistema marino.

Il **comma 5**, **introdotto nel corso dell'esame parlamentare**, autorizza l'uso di sistemi di comunicazione e monitoraggio subacqueo, anche *wireless*, per il miglioramento della sicurezza nello svolgimento di attività subacquea ricreativa o di addestramento, comunque nel rispetto delle norme in materia di tutela ambientale

Il **comma 6** stabilisce che le unità da diporto, da traffico o da pesca in transito devono tenere la distanza minima, non inferiore a 100 metri dai segnali di posizionamento del subacqueo.

Articolo 11
(Esercizio dell'attività di istruttore subacqueo e di guida subacquea)

L'**articolo 11** disciplina le modalità e i requisiti per l'esercizio dell'attività di istruttore e guida subacquea, che può essere esercitata in tutto il territorio nazionale, al netto del possesso di determinati requisiti (maggiore età, brevetto, copertura assicurativa).

L'**articolo 11**, **comma 1** stabilisce che l'attività di istruttore subacqueo e guida subacquea può essere esercitata in tutto il territorio nazionale, presso i centri di immersione subacquea e di addestramento subacqueo, le organizzazioni senza scopo di lucro oppure in modo autonomo.

Il **comma 2** indica i requisiti che devono possedere gli istruttori subacquei e le guide subacquee per l'esercizio dell'attività, quali:

- maggiore età (**lettera a**);
- cittadinanza italiana o di altro stato dell'Unione europea, oppure un valido titolo di soggiorno per cittadini di Stati non appartenenti all'Unione europea (**lettera b**);
- godimento dei diritti civili e politici (**lettera c**);
- possesso del brevetto di istruttore subacqueo o di guida subacquea rilasciato da un'organizzazione didattica subacquea (**lettera d**);
- copertura assicurativa individuale mediante polizza di assicurazione per la responsabilità civile ai fini della copertura dei rischi derivanti a terzi a seguito dello svolgimento dell'attività (**lettera e**);
- copertura assicurativa per i rischi derivanti a dipendenti o collaboratori, inclusi coloro che svolgano attività di istruttore subacqueo o di guida subacquea, a seguito di incidenti connessi alle attività svolte (**lettera f**);
- certificato medico, in corso di validità, rilasciato ai sensi del decreto del Ministro della salute del 24 aprile 2013 e successive modifiche ed integrazioni. Gli oneri per il rilascio del certificato medico sono posti a carico del richiedente (**lettera g**).

Il **comma 3** permette ai cittadini dell'Unione europea, di uno Stato appartenente allo Spazio economico europeo o della Svizzera abilitati allo svolgimento delle professioni di cui al presente articolo, di svolgere la loro attività in Italia:

a) su base temporanea e occasionale, in regime di libera prestazione di servizi, ai sensi dell'articolo 9 e seguenti del decreto legislativo 9 novembre 2007, n. 206;

b) in maniera stabile, a seguito del riconoscimento della qualifica professionale conseguita in un altro Stato membro dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo o in Svizzera.

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

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

Articolo 12
(Esercizio dell'attività di centro di immersione e di addestramento subacqueo)

L'**articolo 12, modificato nel corso dell'esame parlamentare,** individua le modalità e i requisiti per l'esercizio dell'attività da parte dei centri di immersione e addestramento subacqueo.

L'**articolo 12**, **comma 1,** stabilisce i requisiti che devono possedere i centri di immersione e di addestramento subacqueo per l'esercizio dell'attività. Tra questi risultano:

- iscrizione nel registro delle imprese presso la camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura territorialmente competente, mediante presentazione della comunicazione unica d'impresa di cui all'articolo 9 del decreto-legge 31 gennaio 2007, n. 7 (**lettera a**). Tale requisito è stato **modificato nel corso dell'esame parlamentare** e consente, con un'unica procedura, che tutti gli adempimenti dei soggetti interessati siano assolti nei confronti delle camere di commercio, dell'Agenzia delle entrate, dell'INAIL e dell'INPS (richiesta dell'iscrizione al registro imprese, richiesta dell'iscrizione al Repertorio Economico, Amministrativo (REA), richieste di codice fiscale e partita IVA, richiesta dell'iscrizione all'INPS dei dipendenti o dei lavoratori autonomi, apertura della posizione assicurativa presso l'INAIL)[1];
- apertura della partita IVA (**lettera b**) e sede per lo svolgimento delle attività teoriche (**lettera c**);
- disponibilità di attrezzature specifiche per le immersioni subacquee, conformi alle normative dell'Unione europea, ove previsto, e in perfetto stato di funzionamento (**lettera d**);
- disponibilità di attrezzature di pronto soccorso, con requisiti conformi alle disposizioni vigenti in materia di salute e di sicurezza nei luoghi di lavoro e di personale addestrato alle attività di primo soccorso (**lettera e**);
- polizza assicurativa per responsabilità civile per la copertura dei rischi derivanti a terzi a seguito dello svolgimento dell'attività (**lettera f**) e copertura assicurativa per i rischi derivanti a dipendenti nello svolgimento dell'attività di istruttore o guida subacquea, a seguito di incidenti connessi alle attività svolte (**lettera g**).

[1] Per un approfondimento sulla comunicazione unica si veda al seguente link.

Il **comma 2** prevede che i centri di immersione e di addestramento subacqueo esercitano la propria attività avvalendosi di istruttori e di guide subacquee in possesso dei requisiti previsti dall'articolo 11 per l'esercizio dell'attività.

Il **comma 3** stabilisce che il responsabile del centro di immersione e di addestramento subacqueo, prima dell'inizio dell'immersione, provveda a verificare e annotare in un apposito registro i dati riferiti ai soggetti che effettuano l'immersione (estremi del brevetto posseduto da ciascuno dei partecipanti all'immersione, l'ora d'inizio dell'immersione, il nominativo della guida o dell'istruttore incaricati di guidare le persone nelle diverse fasi dell'immersione). Le informazioni contenute nei registri vengono conservati per un periodo di almeno sei mesi (**comma 5**). Al termine dell'immersione, occorre annotare tutte le caratteristiche dello svolgimento della medesima (l'orario di fine, la profondità massima raggiunta e il tipo di autorespiratore impiegato e la miscela respiratoria utilizzata) (**comma 4**).

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

In base al **comma 8,** il subacqueo per poter svolgere un'immersione deve essere in possesso del brevetto subacqueo rilasciato ai sensi dell'articolo 9, comma 1, lettera b), nonché del libretto delle immersioni nel quale devono essere annotate - anche in formato digitale - le informazioni riguardanti le generalità del subacqueo, la tipologia di brevetto posseduto, la data e luogo dell'immersione, l'orario di inizio e fine dell'immersione, il tipo di autorespiratore impiegato, la miscela respiratoria utilizzata, la profondità massima programmata e quella effettivamente raggiunta.

Il **comma 9** stabilisce che ai natanti e alle unità di appoggio alle immersioni subacquee, nonché al personale di bordo, si applicano le disposizioni di cui al decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171 e ai relativi decreti attuativi. Con una modifica **introdotta durante l'esame parlamentare**, si stabilisce che il contenuto della cassetta di primo soccorso è disponibile a bordo dell'imbarcazione e deve essere conforme alle prescrizioni della tabella D del decreto ministeriale 10 marzo 2022.

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

I **commi 10** e **11** prevedono che i centri di immersione e di addestramento subacqueo sono obbligati alla regolare manutenzione delle attrezzature ed equipaggiamenti di proprietà secondo la normativa vigente e devono esporre i recapiti da contattare in caso di emergenza in modo visibile a tutti.

Articolo 13
(Organizzazioni senza scopo di lucro)

L'**articolo 13** disciplina l'attività svolta dalle organizzazioni senza scopo di lucro per l'esercizio delle attività subacquee e iperbariche.

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

Tra questi: l'atto costitutivo registrato e lo statuto, il codice fiscale, la disponibilità di una sede per lo svolgimento delle attività teoriche, la disponibilità di attrezzature specifiche per le immersioni in perfetto stato di funzionamento, la disponibilità di attrezzature di primo soccorso e di personale addestrato al primo soccorso, la polizza assicurativa per responsabilità civile per i rischi derivanti dalle attività svolte, la copertura assicurativa per i rischi derivanti a dipendenti o collaboratori che svolgano attività di istruttore subacqueo o di guida subacquea, a seguito di incidenti connessi alle attività svolte.

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

Articolo 14
(Zone di interesse turistico subacqueo)

L'**articolo 14** stabilisce modalità e criteri per l'individuazione delle zone di interesse turistico subacqueo.

Il **comma 1** stabilisce che le zone di interesse turistico subacqueo sono individuate, in conformità alla pianificazione degli spazi marittimi, con attenzione anche alle aree costiere delle isole minori (così come previsto dalle modifiche apportate dalla Commissione di merito), e in coerenza con la pianificazione paesaggistica e territoriale regionale, attraverso un decreto del Ministro del turismo, di concerto con l'autorità delegata per le politiche del mare, ove nominata, il Ministro della cultura, il Ministro della difesa, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica, previa intesa della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano.

Le zone di interesse turistico subacqueo vengono individuate sulla base di determinati criteri. Tra questi:

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

Il **comma 2** prevede che il Ministero del turismo, ferma restando la possibilità di svolgere immersioni private, promuova lo sviluppo di itinerari subacquei da parte dei centri di immersione e addestramento subacqueo nelle zone di interesse turistico subacqueo, al fine di

valorizzare la conoscenza delle aree marine, lacustri e fluviali caratterizzate da particolari peculiarità naturali, biologiche, archeologiche e culturali.

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

Il **comma 4**, **inserito nel corso dell'esame parlamentare**, stabilisce che, nell'ambito delle attività di monitoraggio e valorizzazione delle zone di interesse turistico subacqueo svolte in regime privatistico dai centri di immersione, possono essere utilizzati strumenti digitali avanzati, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, conformemente alle norme in materia ambientale.

Il **comma 5** prevede che il Ministro del turismo, sentita l'autorità delegata per le politiche del mare, promuova attività di cooperazione internazionale nel campo l'attività subacquea a scopo ricreativo, favorendo la condivisione delle esperienze e le conoscenze raggiunte nella materia tra Paesi che ospitano aree marine, lacustri e fluviali di interesse turistico. Si prevede, inoltre, la possibilità di stipulare accordi di gemellaggio con altri Paesi, al fine di incentivare scambi culturali, scientifici e formativi all'interno di zone di interesse turistico subacqueo. Tali accordi sono stipulati dal Ministro del turismo, sentiti l'autorità delegata per le politiche del mare, il Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica, il Ministro della cultura e il Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale.

Articolo 15
(Sanzioni)

L'**articolo 15** disciplina le sanzioni nei casi in cui vengano violate le disposizioni in materia di turismo subacqueo.

In particolare il **comma 1** prevede l'applicazione della sanzione amministrativa pecuniaria del pagamento di una somma da euro 5.000 a euro 12.000 nel caso dell'esercizio dell'attività di istruttore subacqueo o di guida subacquea in violazione delle disposizioni di cui all'articolo 11.

Il **comma 2** stabilisce l'applicazione della sanzione amministrativa pecuniaria da euro 5.000 a euro 12.000 nel caso dell'esercizio dell'attività di centro di immersione e di addestramento subacqueo e delle organizzazioni senza scopo di lucro, in mancanza dei requisiti per l'esercizio dell'attività, come previsti dagli articoli 12 e 13.

Il **comma 3** prevede l'applicazione della sanzione amministrativa pecuniaria da euro 1.000 a euro 3.000 nel caso in cui il responsabile del centro di immersione e di addestramento subacqueo, o un suo incaricato, non abbia adempiuto, prima dell'inizio dell'immersione, all'obbligo di verificare e annotare nell'apposito registro di immersione i dati richiesti dall'articolo 12, commi 3 e 4.

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

Il **comma 5** prevede l'applicazione della sanzione amministrativa pecuniaria da euro 500 a euro 1.500 nel caso di violazione della disposizione che prevede la presenza a bordo, per tutta la durata dell'immersione, del personale incaricato della guida dell'imbarcazione impiegata come unità di appoggio per il trasferimento al luogo dell'immersione come previsto dall'articolo 12, comma 8.

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

Il **comma 7** regola la competenza ad irrogare le sanzioni per le violazioni di cui agli articoli 11 e 12, posta in capo alla Regione nel cui territorio le medesime sono state accertate, nell'ambito delle proprie articolazioni o in altro ente da essa delegato.

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

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

CAPO IV – NAVIGAZIONE DA DIPORTO

Articolo 16, comma 1, lettera *a)*
(Modifiche alla disciplina delle unità da diporto utilizzate ai fini commerciali)

L'**articolo 16, comma 1, lettera *a)* novella** la disciplina recata dal Codice della nautica da diporto in relazione alle **unità da diporto utilizzate ai fini commerciali**. In particolare, si stabilisce l'**obbligo per le imprese di locazione e noleggio di registrare** tali unità nell'Archivio telematico centrale; si introducono norme per le **unità non battenti bandiera italiana**, che sono tenute a presentare una dichiarazione sostitutiva di atto di notorietà con dettagli sull'imbarcazione e la sicurezza. Inoltre, si consente l'utilizzo di queste unità anche per **altre attività commerciali**, come corsi di navigazione o assistenza subacquea, ma non per scopi non commerciali.

L'**articolo 16** apre il **CAPO IV** relativo alla **navigazione da diporto**. L'articolo in commento, difatti, reca una serie di modifiche al Codice della nautica da diporto, di cui al d.lgs. n. 171 del 2005, volte a favorire lo sviluppo e la digitalizzazione del comparto, oltre che a semplificare le procedure amministrative, garantire la sicurezza e tutelare la concorrenza.

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

- **inserisce** il comma 2-*ter*, volto a specificare che qualora la locazione di imbarcazioni e navi da diporto sia concessa da un **soggetto privato** a **imprese di locazione e noleggio**, l'**annotazione** dell'uso a fini commerciali nell'Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN), di cui al comma 2, è **effettuata** esclusivamente dall'**impresa di locazione e noleggio**. É quindi consentito l'utilizzo dell'unità a fini commerciali per determinati periodi dell'anno, che devono essere specificati nella citata annotazione;
- **novella** il comma 3, specificando che, qualora le attività commerciali siano svolte in Italia da unità da diporto provenienti da Paesi terzi, queste debbano comunque **rispettare** le vigenti **normative doganali e fiscali nazionali e europee** e debbano presentare allo sportello telematico (STED), in luogo della dichiarazione allo stato prevista, una **dichiarazione sostitutiva di atto di notorietà** (ex art. 47 del d.P.R. n. 445 del 2000, recante il testo unico delle disposizioni legislative e

regolamentari in materia di documentazione amministrativa), che indichi:

- le caratteristiche dell'unità,
- il titolo che attribuisce la disponibilità della stessa,
- gli estremi e la data di scadenza della polizza assicurativa a garanzia delle persone imbarcate e di responsabilità civile verso terzi e della certificazione di sicurezza in possesso,
- l'indicazione delle dotazioni di sicurezza imbarcate in base alle norme dello stato di bandiera**.**

- **sostituisce** il comma 4 – il quale, nella versione vigente, dispone che le unità da diporto oggetto di contratti di locazione e di noleggio possono essere utilizzate esclusivamente per le attività a cui sono adibite –, al fine di disporre che le imbarcazioni e navi adibite ad **uno specifico uso commerciale** possono essere **utilizzate**, previa domanda di annotazione ai sensi del comma 2, **anche per altri usi commerciali.**

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

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

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

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

Codice della nautica da diporto (D.lgs. n. 171 del 2005)	
Testo previgente	**Modificazioni apportate dall'art. 16, comma 1, lett. *a)* dell'A.C. 2855**
Art. 2 *(Unità da diporto utilizzata a fini commerciali)*	Art. 2 *(idem)*
Commi da 1 a 2-*bis* - *Omissis*	*Identico*
	2-*ter)* Qualora la locazione di imbarcazioni e navi da diporto è concessa da un soggetto privato a favore di imprese di locazione e noleggio, l'annotazione di cui al comma 2 è effettuata esclusivamente dall'impresa di locazione e noleggio. In tal caso è ammesso l'uso commerciale dell'unità per determinati periodi dell'anno da specificare nell'annotazione di cui al comma 2.
3. Qualora le attività di cui al comma 1 siano svolte stabilmente in Italia con unità da diporto battenti bandiera di uno dei Paesi dell'Unione europea o di un Paese terzo, l'esercente presenta allo Sportello telematico del diportista (STED) **una dichiarazione contenente le caratteristiche dell'unità, il titolo che attribuisce la disponibilità della stessa, nonché gli estremi della polizza assicurativa a garanzia delle persone imbarcate e di responsabilità civile verso terzi e della certificazione di sicurezza in possesso**. Copia della dichiarazione, validata dall'Ufficio di conservatoria centrale delle unità da diporto (UCON) per il tramite dello Sportello telematico del diportista (STED), deve essere mantenuta a bordo.	3. Qualora le attività di cui al comma 1 siano svolte stabilmente in Italia con unità da diporto battenti bandiera di uno dei Paesi dell'Unione europea o di un Paese terzo, **fermo restando il rispetto delle vigenti normative doganali e fiscali nazionali e europee,** l'esercente presenta allo Sportello telematico del diportista (STED) **una dichiarazione sostitutiva di atto di notorietà ai sensi dell'articolo 47 del testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di documentazione amministrativa, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 2000, n. 445, contenente le caratteristiche dell'unità, il titolo che attribuisce la disponibilità della stessa, gli estremi e la data di scadenza della polizza assicurativa a garanzia delle persone imbarcate e di responsabilità**

Codice della nautica da diporto (D.lgs. n. 171 del 2005)	
Testo previgente	**Modificazioni apportate dall'art. 16, comma 1, lett. *a)* dell'A.C. 2855**
	civile verso terzi e della certificazione di sicurezza in possesso, nonché l'indicazione delle dotazioni di sicurezza imbarcate in base alle norme dello stato di bandiera. Copia della dichiarazione, validata dall'Ufficio di conservatoria centrale delle unità da diporto (UCON) per il tramite dello Sportello telematico del diportista (STED), deve essere mantenuta a bordo.
4. Le unità da diporto di cui al comma 1, lettera *a)*, possono essere utilizzate **esclusivamente per le attività a cui sono adibite.**	**4**. **Le imbarcazioni e le navi da diporto adibite ad un uso commerciale** possono essere utilizzate**, previa domanda di annotazione ai sensi del comma 2, anche per altri usi commerciali tra quelli indicati al medesimo comma 1. Le unità da diporto di cui al comma 1, lettera a), non possono essere utilizzate per attività non commerciale**

Articolo 16, comma 1, lettere *b), c), e), f)*
(Semplificazione di procedure amministrative relative alle unità da diporto)

L'**articolo 16, comma 1, lettere *b), c), e), f)***, reca una serie di disposizioni finalizzate a semplificare le procedure amministrative disciplinate dal Codice della nautica da diporto e riferite, in particolare:

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

Nel dettaglio, il **comma 1**, **lettera *b)***, dell'**articolo 16** apporta modifiche all'articolo 17 del Codice della nautica da diporto, recante disposizioni per la **pubblicità degli atti relativi alle unità da diporto**, quali atti costituitivi, traslativi o estintivi della proprietà o altri diritti reali sulle medesime unità.

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

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

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

Come è evidenziato nella relazione illustrativa, tale previsione è finalizzata, per esigenze di coordinamento, a riservare alla fattispecie dell'aggiornamento della licenza di navigazione per la pubblicità navale il medesimo trattamento assicurato, per il tramite della modifica all'articolo 24 del d.lgs. n. 171 del 2005 (v. *infra*), alla fattispecie parallela del rinnovo della licenza di navigazione.

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

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

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

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

Ministro dell'economia e delle finanze, per essere destinate al funzionamento dell'**ufficio di conservatoria centrale** delle unità da diporto;

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

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

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

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

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

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

Ai sensi del comma 4, la patente nautica italiana deve riportare gli stessi limiti di abilitazione alla navigazione da diporto presenti sul titolo estero, adattati alle norme italiane, oltre che le stesse limitazioni e prescrizioni

mediche nonché le eventuali limitazioni e prescrizioni contenute nel giudizio di idoneità psichica e fisica che, se più severe, prevalgono su quelle eventualmente presenti sul titolo estero.

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

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

Codice della nautica da diporto (D.lgs. n. 171 del 2005)	
Testo previgente	**Modificazioni apportate dall'art. 16, comma 1, lett. *b)* dell' A.C. 2855**
Art. 17 *(Disposizioni per la pubblicità degli atti relativi alle unità da diporto)*	Art. 17 *(idem)*
1. Per gli effetti previsti dal codice civile, gli atti costitutivi, traslativi o estintivi della proprietà o di altri diritti reali su unità da diporto soggette ad iscrizione ai sensi del presente decreto legislativo sono resi pubblici, su richiesta avanzata dall'interessato, entro sessanta giorni o, se l'interessato è residente all'estero, entro centoventi giorni dalla data dell'atto, mediante trascrizione nell'Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN) ed annotazione sulla licenza di navigazione.	*Identico*
2. La ricevuta dell'avvenuta presentazione dei documenti per la pubblicità, rilasciata dallo Sportello telematico del diportista (STED), sostituisce la licenza di navigazione **per la durata massima di sessanta giorni.**	**2.** La ricevuta dell'avvenuta presentazione dei documenti per la pubblicità, rilasciata dallo Sportello telematico del diportista (STED), sostituisce la licenza di navigazione **fino all'aggiornamento della medesima. Ove corredata dalla dichiarazione di costruzione e importazione (DCI) stabilita dal regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica del 14 dicembre 2018, n. 152, attestante i dati tecnici dell'unità, conforme al modello stabilito con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, la ricevuta dell'avvenuta presentazione dei documenti per la pubblicità sostituisce a tutti gli effetti la licenza di navigazione fino all'aggiornamento della medesima e per un periodo comunque non superiore a novanta**

Codice della nautica da diporto (D.lgs. n. 171 del 2005)	
Testo previgente	**Modificazioni apportate dall'art. 16, comma 1, lett. *b)* dell' A.C. 2855**
	giorni. Nelle more della pubblicità è consentito il rilascio del ruolo e del ruolino di equipaggio e della licenza per l'apparato ricetrasmittente di bordo.

Codice della nautica da diporto (D.lgs. n. 171 del 2005)	
Testo previgente	**Modificazioni apportate dall'art. 15, comma 1, lett. c*)* dell'A.C. 2855**
Art. 24 *(Rinnovo della licenza di navigazione)*	Art. 24 *(idem)*
1. La licenza di navigazione è rinnovata in caso di modifiche del tipo e delle caratteristiche principali dello scafo, come definite nell'articolo 3, comma 1, lettera h), del decreto legislativo 11 gennaio 2016, n. 5 e dell'apparato motore, come definite nell'articolo 3, comma 1, lettera g), del medesimo decreto e del tipo di navigazione autorizzata.	*Identico*
2. La ricevuta dell'avvenuta presentazione dei documenti necessari per il rinnovo rilasciata dallo Sportello telematico del diportista (STED) sostituisce la licenza di navigazione anche ai fini del rilascio del ruolo e del ruolino di equipaggio e della licenza per l'apparato ricetrasmittente di bordo per la durata massima di sessanta giorni. Lo sportello telematico del diportista (STED) rinnova la licenza di navigazione entro sessanta giorni dalla presentazione dei documenti.	**2. Lo STED rinnova la licenza di navigazione entro trenta giorni dalla presentazione dei documenti all'Ufficio di conservatoria centrale delle unità da diporto (UCON). La ricevuta dell'avvenuta presentazione dei documenti necessari per il rinnovo rilasciata dallo STED, corredata della dichiarazione di costruzione o importazione (DCI) di cui al decreto del Presidente della Repubblica del 14 dicembre 2018, n. 152, attestante i dati tecnici dell'unità, sostituisce la licenza di navigazione fino al rilascio della medesima. Nelle more del rinnovo è**

Codice della nautica da diporto (D.lgs. n. 171 del 2005)	
Testo previgente	**Modificazioni apportate dall'art. 15, comma 1, lett. c*)* dell'A.C. 2855**
	consentito il rilascio del ruolo e del ruolino di equipaggio e della licenza per l'apparato ricetrasmittente di bordo

Codice della nautica da diporto (D.lgs. n. 171 del 2005)	
Testo previgente	**Modificazioni apportate dall'art. 15, comma 1, lett. e*)* dell'A.C. 2855**
Art. 31 *(Navigazione temporanea)*	Art. 31 *(idem)*
Commi da 1 a 4-*bis Omissis*	*Identici*
	4-ter. **L'autorizzazione di cui al comma 2, ove corredata dalla DCI, attestante i dati tecnici dell'unità, abilita l'unità da diporto alla navigazione in acque internazionali e in acque interne e territoriali di Stati esteri per il periodo di tempo necessario all'effettuazione delle attività di cui al comma 1, lettere *a)* e *c)*. Il documento, conforme al modello stabilito con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, è rilasciato previo pagamento di euro 23,70 per diritti e compensi, da versare all'entrata del bilancio dello Stato. Tali somme sono successivamente riassegnate al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti secondo le finalità e con le modalità previste dall'articolo 27, comma 2-*bis*, del presente codice. L'importo delle somme da versare per diritti e compensi ai sensi del secondo periodo è aggiornato con cadenza**

Codice della nautica da diporto (D.lgs. n. 171 del 2005)	
Testo previgente	**Modificazioni apportate dall'art. 15, comma 1, lett. e) dell'A.C. 2855**
	almeno biennale con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sulla base dei costi effettivi delle attività amministrative di cui al presente comma.
5. L'unità da diporto che fruisce di tale autorizzazione deve essere comandata dal titolare o da persona che abbia un contratto di lavoro con il soggetto intestatario dell'autorizzazione medesima abilitati, se richiesto, al comando di quella unità.	5. L'unità da diporto che fruisce di tale autorizzazione deve essere comandata dal titolare o da persona che abbia un contratto di lavoro **o di collaborazione** con il soggetto intestatario dell'autorizzazione medesima abilitati, se richiesto, al comando di quella unità.
Commi 6 e 6-*bis Omissis*	*Identici*

Articolo 16, comma 1, lettera *d)*
(Prevenzione dei danni ambientali)

L'**articolo 16**, al **comma 1**, **lettera *d*)**, inserisce nel Codice della nautica da diporto il nuovo articolo 26-*ter*, rubricato "**prevenzione dei danni ambientali**".

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

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

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

Articolo 16, comma 1, lettere da *g)* a *o)* e lettera *r)*
(Circolazione, locazione e noleggio delle unità da diporto)

L'**articolo 16, comma 1, lettere** da ***g)*** a ***o)***, **modificato** in **Senato**, novella il Codice della nautica da diporto al fine di intervenire sulla disciplina relativa alla **responsabilità civile** verso i terzi derivante dalla circolazione delle unità da diporto, nonché su quella inerente ai relativi contratti di **locazione** e **noleggio**. Inoltre, estende il potere normativo del capo del **circondario marittimo**, includendo tra le materie disciplinate dalle sue ordinanze anche l'individuazione degli accessi per l'accosto per lo sbarco e l'imbarco dei passeggeri di natanti e imbarcazioni da diporto adibiti a noleggio **(lettera *r)*)**.

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

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

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

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

Il **comma 1**, **lettera *i)*, modificato** nel corso dell'esame **in Senato, introduce nel Codice l'articolo 42-*bis*, rubricato "locazione con prescrizione di comandante"**. Il neo-introdotto articolo, composto di tre commi, prevede, al comma 1, la possibilità per i contratti di locazione di prevedere che l'imbarcazione da diporto sia comandata da un soggetto

designato dal locatario come comandante, che deve essere munito almeno del titolo di **ufficiale di navigazione del diporto di 2ª classe** (di cui all'articolo 36-*bis* del Codice).

Si ricorda che il testo originario non specificava il tipo di titolo professionale richiesto, né recava la specifica sulla designazione di comandante da parte del locatario.

In questi casi, il comma 2 stabilisce che il **numero massimo di persone trasportabili** non può superare le **dodici unità**, con esclusione del comandante, salvo che il certificato di omologazione dell'imbarcazione preveda un limite inferiore.

Il comma 3 dispone inoltre che il contratto di locazione può essere stipulato **esclusivamente da un unico locatario**, persona fisica, e che tale contratto, insieme a quello intercorrente tra il locatario e il comandante, deve essere conservato tra i **documenti di bordo** per l'intera durata della locazione.

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

La **lettera *m)* del comma 1**, così come **modificata nel corso dell'esame in Senato**, inserisce il **comma 1-*bis*** all'articolo 48 del Codice, relativo agli obblighi del noleggiante delle unità da diporto. Il nuovo comma dispone che laddove le unità da diporto siano battenti bandiera di uno Stato membro dell'Unione europea o di un Paese terzo, il **noleggiante, il locatore o l'esercente devono integrare le dotazioni di sicurezza qualora quelle previste dalla relativa bandiera non soddisfino i requisiti minimi stabiliti dalla normativa italiana**, al fine ultimo di tutelare la sicurezza della navigazione, la vita umana in mare e l'ambiente.

Si ricorda che, nel testo originario, la disposizione in commento aggiungeva due commi al citato articolo 48. Nel corso **dell'esame in Senato** è stato, tuttavia, soppresso il **capoverso 1-*bis*** della **lettera *m*)**, che introduceva il comma 1-*bis* volto a stabilire che, in caso di **contratto a itinerario concordato**, salvo diverso accordo, il **prezzo del noleggio** comprendesse **tutti i costi di navigazione**, compresi i consumi relativi al combustibile, all'acqua e ai lubrificanti necessari al funzionamento dell'apparato motore e degli impianti ausiliari di bordo.

Per effetto di tale soppressione, il comma 1-*ter* previsto nel testo originario è divenuto il nuovo comma 1-*bis*. Tuttavia, anche questa disposizione, rispetto al testo originario, è stata modificata. Difatti, il comma 1-*bis* introduce il medesimo obbligo in materia di dotazioni di sicurezza dell'originario comma 1-*ter*, ma lo **estende**, oltre che al noleggiante, anche al **locatore** e all'**esercente**.

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

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

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

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

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

Codice della nautica da diporto (D.lgs. n. 171 del 2005)	
Testo previgente	**Modificazioni apportate dall'art. 16, comma 1, lett. *g)*, dell'A.C. 2855**
Art. 40 *(Responsabilità civile)*	Art. 40 *(idem)*
1. La responsabilità civile verso i terzi derivante dalla circolazione delle unità da diporto, come definite dall'articolo 3, è regolata dall'articolo 2054 del codice civile e si applica la prescrizione stabilita dall'articolo 2947, comma 2, dello stesso codice.	*Identico*
2. Ai fini dell'applicazione dell'articolo 2054, comma 3, del codice civile il locatario dell'unità da diporto è responsabile in solido con il proprietario e, in caso di locazione finanziaria, l'utilizzatore dell'unità da diporto è responsabile in solido con il conducente in vece del proprietario.	2. Ai fini dell'applicazione dell'articolo 2054, comma 3, del codice civile il locatario dell'unità da diporto è responsabile in solido con il proprietario e, in caso di locazione finanziaria, l'utilizzatore dell'unità da diporto è responsabile in solido con il conducente in vece del proprietario. **In caso di sanzioni amministrative, la responsabilità del proprietario, o del locatore in caso di locazione finanziaria dell'unità, è limitata alla comunicazione dei dati del locatario o del conducente all'autorità competente**
	2-*bis*. In caso di locazione finanziaria, la responsabilità del proprietario è limitata alla comunicazione all'autorità competente dei dati del locatario o del conducente.

Codice della nautica da diporto (D.lgs. n. 171 del 2005)	
Testo previgente	**Modificazioni apportate dall'art. 16, comma 1, lett. *h)*, dell'A.C. 2855**
Art. 42 *(Locazione e forma del contratto)*	Art. 42 *(idem)*
1. La locazione di unità da diporto è il contratto con il quale una delle parti si obbliga verso corrispettivo a cedere il godimento dell'unità da diporto per un periodo di tempo determinato.	*Identico*
2. Con l'unità da diporto locata**, il conduttore esercita la navigazione e ne assume la responsabilità ed i rischi.**	2. Con l'unità da diporto locata **ai sensi del comma 1 il conduttore assume la temporanea detenzione della stessa e con essa i rischi derivanti dalla sua condotta**.
Commi 3-4 *Omissis*	*Identici*

Codice della nautica da diporto (D.lgs. n. 171 del 2005)	
Testo previgente	**Modificazioni apportate dall'art. 16, comma 1, lett. *l)*, dell'A.C. 2855**
Art. 47 *(Noleggio di unità da diporto)*	Art. 47 *(idem)*
1. Il noleggio di unità da diporto è il contratto con cui il noleggiante, in corrispettivo del nolo pattuito, si obbliga a mettere a disposizione dell'altra parte, noleggiatore oppure più noleggiatori a cabina, rispettivamente, l'unità da diporto o parte di essa per un determinato periodo da trascorrere a scopo ricreativo in zone marine o acque interne di sua scelta, da fermo o in navigazione, alle condizioni stabilite dal contratto. L'unità noleggiata rimane nella disponibilità del noleggiante, alle cui dipendenze resta anche l'equipaggio.	1. Il noleggio di unità da diporto è il contratto con cui il noleggiante, in corrispettivo del nolo pattuito, si obbliga a mettere a disposizione dell'altra parte, noleggiatore oppure più noleggiatori a cabina, rispettivamente, l'unità da diporto o parte di essa per un determinato periodo **di tempo o per un itinerario concordato** da trascorrere a scopo ricreativo in zone marine o acque interne di sua scelta, da fermo o in navigazione, alle condizioni stabilite dal contratto. L'unità noleggiata rimane nella disponibilità del noleggiante, alle cui dipendenze resta anche l'equipaggio.
Commi 2-4 *Omissis*	*Identici*

Codice della nautica da diporto (D.lgs. n. 171 del 2005)	
Testo previgente	**Modificazioni apportate dall'art. 16, comma 1, lett. *n)*, dell'A.C. 2855**
Art. 48 *(Obblighi del noleggiatore)*	Art. 49 *(idem)*
1. Nel noleggio di unità da diporto, salvo che sia stato diversamente pattuito, il noleggiatore **provvede** al combustibile, all'acqua ed ai lubrificanti necessari per il funzionamento dell'apparato motore e degli impianti ausiliari di bordo, per la durata del contratto	1. Nel noleggio di unità da diporto **a tempo determinato,** salvo che sia stato diversamente pattuito, il noleggiatore **non provvede** al combustibile, all'acqua ed ai lubrificanti necessari per il funzionamento dell'apparato motore e degli impianti ausiliari di bordo, per la durata del contratto
1-*bis*. Nel caso di noleggio a cabina, salvo che sia stato diversamente pattuito, i noleggiatori provvedono a quanto previsto nel comma 1 secondo le quote stabilite nel contratto.	*Identico*

Codice della nautica da diporto (D.lgs. n. 171 del 2005)	
Testo previgente	**Modificazioni apportate dall'art. 16, comma 1, lett. *o)*, dell'A.C. 2855**
Art. 49-*bis* *(Noleggio occasionale)*	Art. 49-*bis* *(idem)*
1. Al fine di incentivare la nautica da diporto e il turismo nautico, il proprietario persona fisica o società non avente come oggetto sociale il noleggio o la locazione, ovvero l'utilizzatore a titolo di locazione finanziaria, di imbarcazioni e navi da diporto di cui all'articolo 3, comma 1, iscritte nei registri nazionali, può effettuare, in forma occasionale, attività di noleggio della predetta unità. Tale forma di noleggio non costituisce uso commerciale dell'unità.	*Identico*
	1-*bis*. Le unità di cui al comma 1

Codice della nautica da diporto (D.lgs. n. 171 del 2005)	
Testo previgente	**Modificazioni apportate dall'art. 16, comma 1, lett. *o)*, dell'A.C. 2855**
	espongono in maniera ben visibile, su ciascuna murata, un contrassegno riportante la scritta "noleggio occasionale" di dimensioni minime di 100 centimetri di lunghezza e 20 centimetri di altezza
Comma 2 *Omissis*	*Identico*
3. Ferme restando le previsioni di cui al presente titolo, l'effettuazione del noleggio è subordinata esclusivamente alla previa comunicazione, da effettuare mediante modalità telematiche e comunque finalizzate alla semplificazione degli adempimenti, all'Agenzia delle entrate e alla Capitaneria di porto territorialmente competente, nonché all'Inps ed all'Inail, nel caso di impiego di personale ai sensi dell'ultimo periodo del comma 2. L'effettuazione del servizio di noleggio in assenza della comunicazione alla Capitaneria di porto comporta l'applicazione della sanzione di cui all'articolo 55, comma 1, del presente codice, mentre la mancata comunicazione all'Inps o all'Inail comporta l'applicazione delle sanzioni di cui all'articolo 3, comma 3, del decreto-legge 22 febbraio 2002, n. 12, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 aprile 2002, n. 73.	3. Ferme restando le previsioni di cui al presente titolo, l'effettuazione del noleggio è subordinata esclusivamente alla previa comunicazione, da effettuare mediante modalità telematiche e comunque finalizzate alla semplificazione degli adempimenti, all'Agenzia delle entrate e alla Capitaneria di porto territorialmente competente, nonché all'Inps ed all'Inail, nel caso di impiego di personale ai sensi dell'ultimo periodo del comma 2. L'effettuazione del servizio di noleggio in assenza della comunicazione alla Capitaneria di porto **o del contrassegno previsto al comma 1-*bis*** comporta l'applicazione della sanzione di cui all'articolo 55, comma 1, del presente codice, mentre la mancata comunicazione all'Inps o all'Inail comporta l'applicazione delle sanzioni di cui all'articolo 3, comma 3, del decreto-legge 22 febbraio 2002, n. 12, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 aprile 2002, n. 73.
Commi 3-*bis* – 5 *Omissis*	*identici*

Codice della nautica da diporto (D.lgs. n. 171 del 2005)

Testo previgente	**Modificazioni apportate dall'art. 16, comma 1, lett. *r),* dell'A.C. 2855**
Art. 49-*novies* *(Disciplina del transito delle unità da diporto)*	Art. 49-*novies* *(idem)*
Commi 1-9 *Omissis*	*Identici*
10. Negli altri beni del demanio marittimo non in regime di concessione destinati alla navigazione e al trasporto marittimo, con ordinanza del capo del circondario marittimo competente è disciplinata la riserva per gli accosti alle unità da diporto in transito o che approdano per rifugio. Con la medesima ordinanza, al fine di garantire la sicurezza portuale e della navigazione, sono altresì individuati sistemi di regolazione degli accessi alle isole minori da parte dei passeggeri delle unità da diporto adibite a noleggio e trasporto passeggeri.	10. Negli altri beni del demanio marittimo non in regime di concessione destinati alla navigazione e al trasporto marittimo, con ordinanza del capo del circondario marittimo competente è disciplinata la riserva per gli accosti alle unità da diporto in transito o che approdano per rifugio. Con la medesima ordinanza, al fine di garantire la sicurezza portuale e della navigazione, sono altresì individuati sistemi di regolazione degli accessi alle isole minori da parte dei passeggeri delle unità da diporto adibite a noleggio e trasporto passeggeri **nonché l'accosto per lo sbarco e l'imbarco dei passeggeri di natanti e imbarcazioni da diporto adibiti a noleggio**.
Commi 11-13 *Omissis*	*Identici*

Articolo 16, comma 1, lettere *p)* e *q)*
(Modifiche ai requisiti per l'insegnamento e la formazione per le patenti nautiche)

Le **lettere *p)*** e ***q)*** del **comma 1 dell'articolo 16** intervengono sul Codice della nautica da diporto modificando i **requisiti per l'insegnamento nelle scuole nautiche** e regolando l'**attività formativa** delle associazioni senza scopo di lucro.

In particolare, il **comma 1**, **lettera *p*),** dell'**articolo 16** modifica uno dei requisiti richiesti per svolgere **attività di insegnamento teorico e pratico presso le scuole nautiche.** Nel dettaglio, sostituisce la lettera *d)* del comma 14 dell'articolo 49-*septies* del Codice della nautica da diporto, al fine di **sostituire** l'obbligo per gli istruttori pratici di essere in possesso di "certificato di idoneità psichica e fisica" rilasciato dai medici FMSI o da strutture convenzionate, con il "**certificato di idoneità sportiva non agonistica**", restringendo l'autorità certificatrice al solo medico di medicina generale.

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

La lettera in commento modifica anche il comma 3 dell'articolo 49-*octies*, stabilendo che la violazione della prescritta assenza dello scopo di lucro possa essere **dimostrata anche dalla promozione commerciale al di fuori del perimetro associativo** dell'attività formazione e di preparazione dei candidati agli esami per il conseguimento delle patenti nautiche.

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

Codice della nautica da diporto (D.lgs. n. 171 del 2005)	
Testo previgente	**Modificazioni apportate dall'art. 16, comma 1, lett. *p)* e *q)* dell'A.C. 2855**
Art. 49-*septies* *(Scuole nautiche)*	Art. 49-*septies* *(idem)*
Commi da 1 a 13 *Omissis*	*Identici*
14. I soggetti di cui ai commi 12 e 13 devono presentare i seguenti requisiti: a) hanno un'età non inferiore ad anni ventuno; b) sono in possesso di diploma di istruzione secondaria di secondo grado o di titolo di studio estero riconosciuto o dichiarato equipollente dalle competenti autorità italiane; c) sono in possesso dei requisiti morali di cui al comma 6, ad eccezione di quelli inerenti il diritto fallimentare, e non hanno riportato condanne per delitti contro la moralità pubblica e il buon costume; **d)** se istruttori pratici, sono in possesso di certificato di idoneità **psichica e fisica rilasciato dai medici della Federazione medico-sportiva italiana o dal personale e dalle strutture pubbliche e private convenzionate ai sensi dell'articolo 5 del decreto-legge 30 dicembre 1979, n. 663, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 febbraio 1980, n. 33, e delle relative disposizioni di attuazione;** e) se cittadini stranieri, sono in possesso di un livello di competenza nella conoscenza della lingua italiana pari almeno al livello B2 (livello intermedio superiore) del quadro	14. I soggetti di cui ai commi 12 e 13 devono presentare i seguenti requisiti: a) hanno un'età non inferiore ad anni ventuno; b) sono in possesso di diploma di istruzione secondaria di secondo grado o di titolo di studio estero riconosciuto o dichiarato equipollente dalle competenti autorità italiane; c) sono in possesso dei requisiti morali di cui al comma 6, ad eccezione di quelli inerenti il diritto fallimentare, e non hanno riportato condanne per delitti contro la moralità pubblica e il buon costume; **d)** se istruttori pratici, sono in possesso del certificato di idoneità **sportiva non agonistica rilasciato dal medico di medicina generale;** e) se cittadini stranieri, sono in possesso di un livello di competenza nella conoscenza della lingua italiana pari almeno al livello B2 (livello intermedio superiore) del quadro comune europeo di riferimento per la conoscenza delle lingue (QCER). Il requisito della conoscenza della lingua italiana si intende soddisfatto se l'interessato ha conseguito in Italia il diploma di cui alla lettera b), ovvero è in possesso della certificazione della conoscenza della lingua italiana come

Codice della nautica da diporto (D.lgs. n. 171 del 2005)	
Testo previgente	**Modificazioni apportate dall'art. 16, comma 1, lett. *p)* e *q)* dell'A.C. 2855**
comune europeo di riferimento per la conoscenza delle lingue (QCER). Il requisito della conoscenza della lingua italiana si intende soddisfatto se l'interessato ha conseguito in Italia il diploma di cui alla lettera b), ovvero è in possesso della certificazione della conoscenza della lingua italiana come lingua straniera rilasciato da un ente certificatore (CLIQ).	lingua straniera rilasciato da un ente certificatore (CLIQ).
Commi 15-21 *Omissis*	*Identici*
Art. 49-*octies* *(Centri di istruzione per la nautica)*	Art. 49- *octies* *(idem)*
1. Le associazioni e gli enti nautici di livello nazionale riconosciuti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti quali centri di istruzione per la nautica possono svolgere senza scopo di lucro attività di formazione e di preparazione dei candidati agli esami per il conseguimento delle patenti nautiche.	1. Le associazioni e gli enti nautici di livello nazionale riconosciuti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti quali centri di istruzione per la nautica possono svolgere senza scopo di lucro attività di formazione e di preparazione dei candidati agli esami per il conseguimento delle patenti nautiche **soltanto a favore di coloro che, al momento dell'iscrizione al corso di preparazione, sono associati da almeno un anno.**
2. I centri di istruzione per la nautica sono soggetti alla vigilanza amministrativa e tecnica del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.	*Identico*
3. Le direzioni generali territoriali del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e le Capitanerie di porto, competenti per territorio in relazione al luogo ove sono ubicate, rispettivamente per le acque interne e per le acque	3. Le direzioni generali territoriali del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e le Capitanerie di porto, competenti per territorio in relazione al luogo ove sono ubicate, rispettivamente per le acque interne e per le acque

Codice della nautica da diporto (D.lgs. n. 171 del 2005)	
Testo previgente	**Modificazioni apportate dall'art. 16, comma 1, lett. *p)* e *q)* dell'A.C. 2855**
marittime nella fascia costiera, effettuano controlli ordinari sull'esercizio dell'attività e sulla permanenza dei requisiti da parte delle articolazioni e delle affiliazioni locali dei centri di istruzione per la nautica con cadenza almeno triennale e controlli straordinari a seguito della ricezione di notizie circostanziate circa l'irregolare esercizio dell'attività. Qualora, all'esito delle attività di controllo, sussistano fondati sospetti in ordine alla prescritta assenza dello scopo di lucro, le predette autorità interessano la Guardia di Finanza ai sensi dell'articolo 36, quarto comma, del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 600. Gli esiti dei controlli, da qualsiasi autorità effettuati, sono comunicati al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.	marittime nella fascia costiera, effettuano controlli ordinari sull'esercizio dell'attività e sulla permanenza dei requisiti da parte delle articolazioni e delle affiliazioni locali dei centri di istruzione per la nautica con cadenza almeno triennale e controlli straordinari a seguito della ricezione di notizie circostanziate circa l'irregolare esercizio dell'attività. Qualora, all'esito delle attività di controllo, sussistano fondati sospetti in ordine alla prescritta assenza dello scopo di lucro, **anche dimostrata dalla promozione commerciale al di fuori del perimetro associativo dell'attività di formazione e di preparazione dei candidati agli esami per il conseguimento delle patenti nautiche,** le predette autorità interessano la Guardia di Finanza ai sensi dell'articolo 36, quarto comma, del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 600. Gli esiti dei controlli, da qualsiasi autorità effettuati, sono comunicati al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Articolo 16, comma 1, lettere *s), t), u)*
(Regime sanzionatorio e procedimenti amministrativi)

Le **lettere *s), t)*** e ***u)*** del **comma 1** dell'**articolo 16** intervengono sul **regime sanzionatorio** e i **procedimenti amministrativi** previsti dal Codice della nautica da diporto. La **lettera *s)*** estende l'applicazione della **sospensione della licenza di navigazione** alle violazioni che comportano danno o pericolo di danno all'ambiente e a tutte le ipotesi di esercizio abusivo delle attività commerciali con unità da diporto. La **lettera *t)*** interviene a correggere un richiamo normativo. Infine, la **lettera *u)* dimezza** i **termini** per la **conclusione** dei **procedimenti amministrativi** relativi al settore.

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

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

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

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

La stessa disposizione, al comma 3, stabilisce poi che, nel caso di impiego di unità da diporto per le attività di trasporto di persone a titolo oneroso – di cui al

medesimo comma 1 –, si procede altresì alla sospensione della patente nautica da uno a tre mesi e, se la violazione è reiterata nel biennio, alla revoca.

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

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

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

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

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

Articolo 17
(Archivio telematico centrale delle unità da diporto)

L'**articolo 17** inserisce tra i dati da trascrivere o annotare nell'Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN) l'**indicazione** dell'eventuale **destinazione esclusiva all'attività agonistica** dell'unità.

In particolare, l'**articolo 17** inserisce nell'articolo 3 del d.P.R. n. 152 del 2018, recante il **regolamento per l'attuazione del sistema telematico centrale della nautica da diporto**, la **nuova lettera v-*bis)***, al fine di aggiungere, tra i dati da trascrivere o annotare nell'**Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN)**, l'indicazione dell'eventuale **destinazione esclusiva all'attività agonistica** dell'unità, ai sensi dell'articolo 30 del Codice della nautica da diporto.

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

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

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

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

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

Il Sistema Telematico Centrale della Nautica da Diporto (**SISTE**) – la cui istituzione, nell'ambito del MIT - Dipartimento per i trasporti, è stata prevista dai commi da 217 a 222 della legge di stabilità 2013 (legge n. 228/2012) – è un sistema informatico che ha digitalizzato la gestione delle unità da diporto, centralizzando le informazioni e semplificando le procedure amministrative. Esso si compone dell'**Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN)**, dello **Sportello telematico del diportista (STED)** e dell''**Ufficio di conservatoria centrale delle unità da diporto (UCON).**

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

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

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

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

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

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

Si ricorda che l'articolo 30 del Codice della nautica da diporto consente alle imbarcazioni da diporto che partecipano a manifestazioni sportive organizzate dalle federazioni sportive nazionali e internazionali o da organizzazioni da esse

riconosciute, di **navigare senza alcun limite** di **distanza** dalla costa, anche se non iscritte nell'ATCN. Tale deroga è consentita – con delle eccezioni – anche durante gli allenamenti, nel corso dei quali deve essere tenuta a bordo una dichiarazione del circolo di appartenenza da cui risulti che l'unità è destinata all'attività agonistica e che si trova in allenamento con un determinato equipaggio.

Articolo 18
(Passaggi di proprietà di beni mobili registrati)

L'**articolo 18**, **sostituto** nel corso dell'esame in **Senato**, interviene sulla disciplina dei **passaggi di proprietà di beni mobili registrati** e sull'attività di **consulenza** per la circolazione dei mezzi di trasporto. In particolare, estende ai **titolari degli sportelli telematici del diportista (STED)**, in possesso dell'attestato di idoneità **professionale**, la possibilità di autenticare le sottoscrizioni relative agli atti di alienazione o di costituzione di diritti di garanzia su unità da diporto. Modifica, inoltre, la **struttura dell'esame** per l'ottenimento dell'attestato di idoneità professionale, demandando, infine, ad un decreto del MIT la definizione delle nuove modalità di svolgimento dell'esame.

Nel dettaglio, l'articolo in commento si compone di **tre commi**, i quali rispettivamente:

- apportano modifiche testuali al comma 1 dell'articolo 7 del decreto-legge n. 223 del 2006, che disciplina i **passaggi di proprietà di beni mobili registrati** (*comma 1)***;**
- sostituiscono il comma 3 dell'articolo 5 della legge n. 264 del 1991, che reca disciplina dell'attività di **consulenza** per la circolazione dei mezzi di trasporto *(comma 2);*
- demandano ad un decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti le modalità di svolgimento dell'esame per ottenere l'attestato di **idoneità professionale all'esercizio dell'attività di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto** *(comma 3).*

Nella formulazione originaria, invece, si apportavano modifiche testuali all'articolo 7 volte ad inserire i **raccomandatari marittimi** titolari degli **sportelli telematici del diportista** (STED).

Il **comma 1 dell'articolo 18** novella il comma 1 dell'articolo 7 del decreto-legge n. 223 del 2006, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 248 del 2006, che disciplina i **passaggi di proprietà di beni mobili registrati.** Tale novella è volta ad inserire anche i **titolari degli sportelli telematici del diportista** (STED) tra i soggetti a cui può essere richiesta l'**autenticazione** della sottoscrizione degli atti e delle dichiarazioni avanti ad oggetto l'alienazione di beni mobili registrati, rimorchi, o la costituzione di diritti di garanzia sugli stessi, **limitatamente alle unità da diporto**. Tuttavia, tali soggetti devono essere in possesso dell'**attestato di idoneità**

professionale all'esercizio dell'attività di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto, di cui all'articolo 3, comma 1, lettera *f)* e all'articolo 5 della legge n. 264 del 1991.

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

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

Il **comma 2** dell'**articolo 18** sostituisce il comma 3 dell'articolo 5 della legge n. 264 del 1991, al fine di **modificare la struttura delle prove** di **esame** e **alle materie oggetto di verifica** per attestare l'**idoneità professionale all'esercizio dell'attività di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto.**

Pertanto, mentre la normativa **attuale** prevede lo svolgimento dell'esame in un'unica prova scritta costituita da quesiti a risposta multipla vertenti congiuntamente sulle diverse materie indicate, la nuova disposizione articola la procedura in **due distinte prove scritte** autonome con quesiti a risposta multipla:

- prima prova sulle nozioni di disciplina della circolazione stradale, di legislazione sull'autotrasporto, di legislazione sul pubblico registro automobilistico, di legislazione tributaria afferente al settore, ed elementi di diritto privato;
- la seconda prova verte invece su nozioni di disciplina della navigazione e legislazione complementare, anch'esse integrate da elementi di diritto privato.

Si stabilisce, inoltre, che le **modalità** e i **programmi** delle prove di esame sono stabiliti con **decreto** del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Rispetto al testo previgente, pertanto, le materie vengono ripartite tra due prove separate e viene introdotto esplicitamente il riferimento agli elementi di diritto privato. Inoltre, nella nuova formulazione non sono riprodotte alcune previsioni contenute nella disciplina precedente relative all'organizzazione delle sessioni d'esame – quali la loro cadenza annuale, lo svolgimento presso i capoluoghi di regione e la messa a disposizione preventiva dell'elenco dei quesiti – che risultano quindi non espressamente richiamate nel nuovo testo.

Pertanto, a seguito delle novelle introdotte dal comma 2, il **comma 3 dell'articolo 18** dispone che le modalità di svolgimento dell'esame per l'ottenimento dell'**attestato di idoneità professionale** all'esercizio dell'attività di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto siano stabilite con **decreto del MIT,** da adottare entro **novanta giorni** dall'entrata in vigore della presente legge.

Per una maggiore evidenza grafica delle **modifiche** apportate alla legge n. 264 del 1991, si rimanda al seguente testo a fronte.

Disciplina dell'attività di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto (L. 264/1991)	
Testo previgente	**Modificazioni apportate dall'art. 18, comma 2 dell'A.C. 2855**
Art. 5 *(Attestato di idoneità professionale all'esercizio dell'attività di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto)*	Art. 5 *(dentico)*
Commi 1-2 *Omissis*	*Identici*
3. Le sessioni di esame **sono annuali e si svolgono in ogni capoluogo di regione secondo modalità e programmi stabiliti con decreto del Ministro dei trasporti di concerto con i Ministri della marina mercantile e delle finanze. L'esame consiste in una prova scritta basata su quesiti a risposta multipla predeterminata vertenti su nozioni di disciplina della circolazione stradale, di legislazione sull'autotrasporto, di disciplina della navigazione e legislazione complementare, di legislazione sul pubblico registro automobilistico e di legislazione tributaria afferente al settore. L'elenco completo dei quesiti e delle risposte deve essere messo a disposizione degli interessati almeno sessanta giorni prima della data fissata per l'esame.**	3. Le sessioni di esame **si svolgono in due distinte prove autonome:** **a) una prova scritta basata su quesiti a risposta multipla predeterminata vertenti su nozioni di disciplina della circolazione stradale, di legislazione sull'autotrasporto, di legislazione sul pubblico registro automobilistico, di legislazione tributaria afferente al settore, ed elementi di diritto privato;** **b) una prova scritta basata su quesiti a risposta multipla predeterminata vertenti su nozioni di disciplina della navigazione e legislazione complementare, ed elementi di diritto privato.** **Le modalità e i programmi delle prove di esame sono stabiliti con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.**
Comma 4 *Omissis*	*Identico*

Articolo 19
(Parametri tariffari minimi e massimi dei compensi percepiti per le attività di raccomandazione marittima)

L'**articolo 19**, introdotto nel corso dell'esame **in Senato, interviene** sulla disciplina della professione di **raccomandatario marittimo** al fine di modificare il **procedimento** di **determinazione dei compensi**, che, quindi, viene demandato a un decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, adottato di concerto con il Ministero delle Imprese e del *made in Italy*, su proposta delle associazioni nazionali delle agenzie raccomandatarie marittime e degli armatori maggiormente rappresentative a livello nazionale, senza più il parere del Consiglio superiore della marina mercantile.

L'articolo **19**, introdotto al **Senato**, sostituisce l'articolo 16 della legge n. 135 del 1977 recante la **disciplina della professione di raccomandatario marittimo.**

Si ricorda che, ai sensi dell'articolo 2 della legge n. 135 del 1977, il **raccomandatario marittimo** è il soggetto che **rappresenta e assiste la nave, l'armatore o il vettore nel porto** per le attività operative, amministrative e commerciali. Pertanto, si qualifica come raccomandatario marittimo qualifica come tale chi svolge attività di raccomandazione di navi, tra cui: l'assistenza al comandante nei rapporti con le autorità locali o con i terzi; la ricezione e la consegna delle merci; le operazioni di imbarco e sbarco dei passeggeri; l'acquisizione di noli; la conclusione di contratti di trasporto di merci e passeggeri con il rilascio dei relativi documenti, nonché ogni altra attività analoga volta alla tutela degli interessi affidati.

L'articolo 16 della citata legge detta la procedura per la determinazione dei compensi per le attività di raccomandazione marittima.

Rispetto al testo vigente, il nuovo articolo 16 aggiorna innanzitutto **l'assetto procedurale** e **soggettivo** per la **determinazione dei compensi**, prevedendo che i relativi **parametri** siano definiti con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, **di concerto** con il Ministero delle imprese e del *made in Italy*, in luogo del decreto del solo Ministro dei trasporti e della navigazione.

Viene inoltre modificato il presupposto della **proposta**, che non è più rimessa genericamente alle **associazioni di categoria a carattere nazionale**, ma alle **associazioni nazionali delle agenzie raccomandatarie marittime** e degli **armatori** maggiormente rappresentative a livello

nazionale. Contestualmente, **non è più previsto** il parere del Consiglio superiore della marina mercantile.

La modifica si rende necessaria in quanto il citato **Consiglio non risulta più operante** nell'ordinamento amministrativo vigente. L'organo fu istituito quale **organo consultivo del Ministero della marina mercantile** nel 1946, con attribuzioni definite nel 1947 nelle principali materie della navigazione e dell'amministrazione marittima, tra cui il lavoro marittimo e portuale, i porti e il demanio marittimo, la pesca marittima e la sicurezza della navigazione. Tuttavia, a seguito della **riforma organizzativa del Governo** operata con il decreto legislativo n. 300 del 1999, il Consiglio non risulta più operante, in coerenza con il superamento del Dicastero cui era originariamente collegato.

Sul piano **contenutistico**, la disposizione in rassegna sostituisce il riferimento alle "tariffe minime e massime a carattere obbligatorio" con quello ai "**parametri tariffari minimi e massimi**" dei compensi percepiti per le attività di raccomandazione marittima.

A tale riguardo, si ricorda che nel sistema previgente, le **tariffe professionali minime e massime a carattere obbligatorio** individuavano limiti inderogabili per la determinazione dei compensi delle prestazioni professionali. Tale assetto è stato superato dall'articolo 2 del decreto-legge n. 233 del 2006, convertito dalla legge n. 248 del 2006, che ha abolito l'obbligatorietà delle tariffe. Nell'assetto vigente, la determinazione dei compensi può avvenire mediante **parametri stabiliti con decreto ministeriale**, utilizzati principalmente ai fini della **liquidazione giudiziale del compenso in assenza di accordo tra le parti**.

Resta invece sostanzialmente invariata la disciplina relativa alla **percentuale dei compensi da versare al Fondo agenti marittimi ed aerei**, nonché la previsione della revisione periodica delle tariffe con le medesime modalità.

Per una maggiore evidenza grafica delle modifiche apportate dalla disposizione in rassegna, si rimanda al seguente testo a fronte.

Disciplina della professione di raccomandatario marittimo (L. 135/1977)	
Testo previgente	**Modificazioni apportate dall'art. 19 dell'A.C. 2855**
Art. 16	Art. 16
1. **Il Ministro dei trasporti e della navigazione stabilisce con proprio decreto, su proposta delle associazioni di categoria a carattere nazionale, sentito il Consiglio superiore della marina mercantile, le tariffe minime e massime a carattere obbligatorio dei compensi dovuti ai raccomandatari marittimi per le loro prestazioni**, nonché la percentuale di tali compensi che ciascun imprenditore individuale o società che esplica le attività di cui alla presente legge deve versare al Fondo agenti marittimi ed aerei sul conto intestato all'imprenditore stesso o ai legali rappresentanti delle società nonché ai loro instintori qualora questi ultimi non godano di altre forme previdenziali obbligatorie; con le stesse modalità si provvede alla revisione periodica delle tariffe.	**Con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero delle imprese e del *made in Italy*, su proposta delle associazioni nazionali delle agenzie raccomandatarie marittime e degli armatori maggiormente rappresentative a livello nazionale, sono stabiliti i parametri tariffari minimi e massimi dei compensi percepiti per le attività di raccomandazione marittima**, nonché la percentuale di tali compensi che ciascun imprenditore individuale o società che esplica le attività di cui alla presente legge deve versare al Fondo agenti marittimi ed aerei sul conto intestato all'imprenditore stesso o ai legali rappresentanti delle società nonché ai loro institori qualora questi ultimi non godano di altre forme previdenziali obbligatorie; con le stesse modalità si provvede alla revisione periodica delle tariffe.

Articolo 20
(Protezione delle praterie di Posidonia oceanica tramite gestione dell'ancoraggio di tutti i natanti)

L'**articolo 20, introdotto al Senato,** reca (al comma 1) disposizioni finalizzate a impedire che l'ancoraggio delle imbarcazioni arrechi pregiudizio alla conservazione dell'ambiente marino e costiero, e danneggi gli habitat marini sensibili o protetti (che vengono definiti dal comma 2), con particolare riferimento alle praterie di Posidonia oceanica.

Il **comma 1** dell'articolo in esame dispone che **l'ancoraggio delle imbarcazioni non deve**:

- **arrecare pregiudizio alla conservazione dell'ambiente marino e costiero**;
- determinare la distruzione, il deterioramento, l'alterazione o la frammentazione di *habitat* marini sensibili o protetti, inclusi gli habitat di specie vegetali marine protette, **con particolare riferimento alle praterie di Posidonia oceanica**.

Il **comma 2** stabilisce – per le finalità del presente articolo – che sono considerati ***habitat* marini sensibili o protetti:**

a) gli *habitat* di interesse comunitario ai sensi della Direttiva 92/43/CEE (c.d. direttiva *habitat*);

L'allegato I alla direttiva 92/43/CEE elenca i tipi di *habitat* naturali di interesse comunitario la cui conservazione richiede la designazione di aree speciali di conservazione. In particolare si segnala che il punto 1 di tale allegato elenca gli *habitat* costieri e vegetazione alofitiche, tra i quali rientrano le "praterie di posidonie".

b) gli *habitat* essenziali alla conservazione di specie protette o minacciate ai sensi della Convenzione di Barcellona e del Protocollo SPA/BD;

La "Convenzione di Barcellona" per la protezione del Mar Mediterraneo, entrata in vigore nel 1978, è lo strumento giuridico e operativo del Piano d'Azione delle Nazioni Unite per il Mediterraneo (MAP). I principali obblighi delle Parti contraenti sono relativi alla definizione e messa in atto di azioni precauzionali per prevenire, combattere ed eliminare l'inquinamento dell'area del Mar Mediterraneo e per proteggere e valorizzare l'ambiente marino. La Convenzione è attuata grazie ad una serie di protocolli tecnici; il Protocollo SPA/BD (relativo alle aree specialmente protette e alla diversità biologica) è entrato in vigore nel 1999 e – come indicato nella sezione "*Barcelona Convention and Protocols*" del sito web dell'UNEP (*United Nations Environment Programme*) – fornisce il quadro regionale per la conservazione e l'uso sostenibile della diversità biologica nel Mediterraneo. Ai sensi del Protocollo, le Parti sono chiamate a proteggere aree di

particolare valore naturale o culturale, soprattutto attraverso l'istituzione di Aree Specialmente Protette di Importanza Mediterranea (ASPIM), e a proteggere le specie di flora e fauna minacciate o in pericolo elencate negli Allegati del Protocollo. Alla ratifica ed esecuzione della Convenzione e del relativo protocollo succitati si è provveduto con le leggi 25 gennaio 1979, n. 30, e 27 maggio 1999, n. 175;

c) gli *habitat* marini caratterizzati da elevata vulnerabilità fisica e biologica, quali le praterie di fanerogame marine e le biocostruzioni bentoniche, inclusi i popolamenti coralligeni.
Si fa notare che la Posidonia oceanica è un tipo di fanerogama marina.

- ***La Posidonia oceanica e le misure per la tutela degli habitat marini***

Nella scheda informativa "Posidonia oceanica: polo di biodiversità" (pubblicato sul sito internet di ARPA Toscana) viene evidenziato che "le praterie di Posidonia sono un elemento chiave per l'intero sistema mediterraneo e la loro valenza ambientale è molteplice, perché svolgono numerose funzioni, da quelle ecologiche a quelle relative all'assetto del territorio costiero[2]. La crescente antropizzazione ha però causato, negli ultimi decenni, una regressione sensibile delle praterie, fenomeno tanto allarmante da aver portato all'inserimento della Posidonia oceanica tra le specie marine protette dalle Convenzioni di Berna e Barcellona e delle sue praterie tra gli habitat prioritari in base alla Direttiva *Habitat*".

Il principale strumento normativo per la protezione della Posidonia e, più in generale, dell'ambiente marino è rappresentato dalla legge quadro sulle aree protette (L. 394/1991) e dalla disciplina di recepimento della c.d. direttiva *Habitat* (direttiva 92/43/CEE).

In relazione alla tutela dei fondali, si ricorda che l'art. 19, comma 3, della L. 394/1991, prevede una serie di divieti che si applicano nelle aree marine protette; in particolare sono vietati "la cattura, la raccolta e il danneggiamento delle specie animali e vegetali". Come evidenziato nella sezione "Aree marine protette" del sito *web* del Ministero dell'ambiente, "ai sensi dell'art. 19, comma 5 della Legge 394/91, il Ministro dell'Ambiente approva il Regolamento di disciplina delle attività consentite nell'area marina protetta". Solitamente tali regolamenti

[2] Nella medesima scheda informativa viene precisato che la Posidonia oceanica "è una pianta endemica, ovvero caratteristica del Mediterraneo, di cui copre circa l'1,5% dei fondali, per un'area complessiva stimata tra i 25.000 e i 45.000 km^2. Le praterie sono considerate un polo di biodiversità: sono infatti rifugio per un quarto delle specie di flora e fauna del Mediterraneo e rappresentano un'importante area di riproduzione e primo accrescimento per molte specie ittiche. Producono un'elevata quantità di materia vegetale, che costituisce l'alimento della fauna marina … Sono anche una rilevante fonte di ossigeno: a 10 m di profondità, 1 m^2 di prateria ne rilascia al giorno fino a 14 litri; rappresentano quindi ecosistemi comparabili a quelli delle foreste pluviali per l'elevata produzione di ossigeno, riuscendo inoltre a sequestrare grandi quantità di carbonio e quindi notevoli volumi di anidride carbonica dall'atmosfera".

prevedono, soprattutto nelle aree in corrispondenza di fondali di pregio, il divieto di ancoraggio.

Si ricorda inoltre che le "praterie di posidonie" figurano all'interno dell'allegato I alla direttiva 92/43/CEE, in cui sono elencati i tipi di habitat naturali di interesse comunitario la cui conservazione richiede la designazione di aree speciali di conservazione, e nel corrispondente allegato A al D.P.R. 357/1997, con cui sono state recepite in Italia le disposizioni della citata direttiva.

Occorre infine segnalare – tra le misure più recenti in materia – la linea di investimento M2C4-I.3.5 del PNRR, che ha destinato 400 milioni di euro al ripristino e alla tutela dei fondali e degli *habitat* marini.

Come evidenziato nella settima relazione sullo stato di attuazione del PNRR (Doc. XIII, n. 5), le azioni specifiche previste dall'investimento in questione "devono comprendere lo sviluppo di una mappatura degli habitat dei fondali marini e il monitoraggio ambientale, pianificazione e misure di ripristino e protezione su larga scala, nonché nel potenziamento delle piattaforme di osservazione marina"; tra le varie azioni si segnala, in particolare, l'installazione di "campi di ormeggio dotati di boe nelle zone del Mediterraneo occidentale, centrale e meridionale". La stessa relazione sottolinea che l'obiettivo finale della misura "è stato pienamente raggiunto con il completamento delle specifiche attività previste".

CAPO V – NAVIGAZIONE MARITTIMA E CANTIERISTICA

Articolo 21, comma 1, lettere *a)* e *b)*
(Modifiche al Codice della navigazione)

L'**articolo 21, comma 1, modificato al Senato,** introduce una serie di modifiche al Codice della navigazione, procedendo, in particolare a individuare i **soggetti** legittimati a conseguire l'**iscrizione** nelle **matricole della gente di mare** (**lettera a**) e a determinare i casi che danno luogo alla **cancellazione degli iscritti** nelle medesime matricole (**lettera b**).

L'articolo 21 reca molteplici modifiche alla disciplina normativa contenuta nel Codice della navigazione, di cui al regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, modificandone numerose disposizioni ed introducendone delle nuove.

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

Si segnala che **in Senato è stata soppressa l'originaria lettera a)**, la quale predisponeva una disciplina di rango primario in relazione **all'attività di consulente chimico di porto**. Per ulteriori approfondimenti è possibile consultare il dossier "Valorizzazione della risorsa mare", edizione provvisoria, del 23 ottobre 2025 (pagina 59 e seguenti).

a) L'articolo 21, comma 1, lettera a), interviene sull'ambito soggettivo di applicazione dell'**articolo 119** del Codice della navigazione**,** che disciplina i **requisiti per l'iscrizione nelle matricole della gente di mare**.

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

In secondo luogo, sostituendo il secondo comma dell'articolo 119 – il quale attualmente circoscrive l'iscrizione nelle matricole agli allievi degli Istituti tecnici nautici e degli Istituti professionali ad indirizzo marittimo –, la disposizione in esame prevede che nelle matricole della gente di mare

possono essere iscritti i diplomati degli **istituti tecnici ad indirizzo trasporti e logistica** che abbiano frequentato percorsi di studio relativi a servizi di coperta, di macchina e a servizi tecnici di bordo. Sono fatti salvi i diplomi già riconosciuti secondo le previgenti disposizioni, rilasciati da Istituti tecnici nautici e Istituti professionali ad indirizzo marittimo.

b) L'articolo 21, comma 1, **lettera b)**, apporta una modifica all'**articolo 120, primo comma,** del Codice della navigazione, **sostituendo uno dei casi che danno luogo alla cancellazione degli iscritti nelle matricole della gente di mare**.

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

Articolo 21, comma 1, lettere *c) – f)*
(Modifiche al codice della navigazione)

Nel novero delle modifiche apportate al Codice della navigazione dall'articolo 21, comma 1, le **lettere** da ***c)*** a ***f)*** introducono tre articoli, rispettivamente in materia di **annotazioni sui libretti di navigazione** (**lettera c**), di **documenti per l'iscrizione** delle navi e dei galleggianti nelle matricole o nei registri (**lettera d**) e di **iscrizione** in via **provvisoria** delle **navi straniere** nei **registri nazionali** (**lettera *e***), i primi due dei quali riproducono, con delle modifiche, la disciplina attualmente recata da alcune disposizioni del regolamento per l'esecuzione del Codice della navigazione.
La **lettera *f)*** modifica in più punti l'**articolo 156**, per quanto attiene alla **procedura d'urgenza** per la **vendita di una nave italiana all'estero** e la relativa fideiussione.

c) In dettaglio, la **lett. c) del comma 1 introduce nel Codice della navigazione** l'**articolo 122-*bis,*** che si compone di tre commi, disciplinando le **modalità delle annotazioni sui libretti di navigazione,** soffermandosi in particolare sul profilo procedurale.

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

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

In particolare, la disciplina attuale – confluita al **primo comma** dell'articolo 122-*bis* – prevede che le annotazioni sui libretti di navigazione vengono eseguite dall'ufficiale o da altro funzionario dell'ufficio marittimo o consolare a ciò delegato, che le firma apponendovi il timbro d'ufficio e la menzione della propria qualifica.

Attraverso i due successivi commi della disposizione in commento, si stabilisce una **disciplina diversa** delle annotazioni a seconda che esse riguardino i **movimenti di imbarco e sbarco del comandante** della nave (**secondo comma**) ovvero dei **membri dell'equipaggio**, diversi dal

comandante, e del **personale addetto ai servizi complementari di bordo** (**terzo comma**).

In particolare, in relazione alla fattispecie dal medesimo regolata, il **secondo comma** stabilisce che l'ufficiale o il funzionario competente provvede anche a comunicare l'annotazione, entro quindici giorni, all'ufficio marittimo di iscrizione del comandante, nelle forme previste dalla legge.

Per l'ipotesi di cui al **terzo comma** si dispone, invece, che le annotazioni sui libretti di navigazione siano **effettuate** direttamente **dal comandante della nave,** che le firma apponendovi la menzione della propria qualifica e ne dà comunicazione, nel termine di quindici giorni, all'ufficio di iscrizione del marittimo, nelle forme previste dalla legge.

d) L'articolo 21, comma 1, lettera d), introduce nel Codice della navigazione **l'articolo 146-*bis***, rubricato *"Documenti per l'iscrizione"* e composto da cinque commi, il quale, analogamente a quanto rilevato in precedenza con riferimento all'articolo 122-*bis*, **riproduce la disciplina recata dall'articolo 315 del regolamento per l'esecuzione del Codice della navigazione**, con delle **modificazioni**.

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

1) il **titolo di proprietà** in originale o in copia autentica o, quando la nave è stata costruita per conto del costruttore, l'estratto del registro delle navi in costruzione;
2) il **certificato di stazza**.

Per l'iscrizione nelle matricole o nei registri degli uffici dello Stato di **navi costruite all'estero o provenienti da bandiera estera**, l'autorità consolare deve trasmettere al ministro della marina mercantile (oggi ministro delle infrastrutture e dei trasporti):

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

Per le navi provenienti da bandiera estera la cui vendita sia stata effettuata durante la sosta in un porto italiano, il proprietario deve versare la somma e

presentare i documenti indicati nel comma precedente, ad eccezione di quelli di cui ai numeri 2 e 3.

Oltre ai documenti suddetti devono essere presentati i certificati di cittadinanza e di domicilio del proprietario o dei caratisti e, nei casi previsti dagli articoli 143 e 144 del codice, il certificato d'iscrizione nell'apposito elenco o il decreto ministeriale di equiparazione, di cui agli articoli stessi.

L'iscrizione di navi maggiori non può essere effettuata se il proprietario non ha inoltre ottenuto l'approvazione del nome ai sensi dell'articolo 140 del codice.

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

- **abroga** la previsione che impone al richiedente l'iscrizione di presentare all'ufficio competente anche una **somma** sufficiente a **garantire** il pagamento dei **diritti erariali** dovuti dalla nave;
- sopprime l'onere del proprietario di versare la somma sopra menzionata, per il caso delle navi provenienti da bandiera estera la cui vendita sia stata effettuata durante la sosta in un porto italiano;
- **elimina** l'obbligo di presentare, oltre ai certificati di cittadinanza e di domicilio del proprietario o dei caratisti, **il certificato di iscrizione nell'apposito elenco** o il **decreto ministeriale** con il quale, per motivi di interesse nazionale, possono essere equiparati ai cittadini e alle società che rispondono ai requisiti di nazionalità, al fine dell'iscrizione nei registri nazionali, i seguenti soggetti: stranieri domiciliati o residenti nella Repubblica da oltre cinque anni; società costituite nella Repubblica che non rispondano ai requisiti di nazionalità per l'iscrizione nelle matricole o nei registri; società costituite all'estero, che abbiano nella Repubblica la sede dell'amministrazione ovvero l'oggetto principale dell'impresa.

e) L'articolo 21, comma 1, lettera e), **introduce nel Codice della navigazione l'articolo 152-*bis*** che, secondo quanto emerge dalla relazione illustrativa del provvedimento, è volto a **consentire anche in Italia** l'**iscrizione provvisoria delle navi straniere nei registri nazionali**.

Il fine dichiarato è quello di «superare l'utilizzo dell'attuale unico e complesso meccanismo previsto, ossia l'iscrizione definitiva nei registri nazionali per le navi provenienti da registri esteri, semplificando la procedura e accelerando i tempi ad essa correlati».

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

Ai sensi del **primo comma,** in seguito al rilascio del passavanti provvisorio ai sensi dell'articolo 152 del Codice, il proprietario può richiedere **all'ufficio di iscrizione** che la nave proveniente da registro straniero sia iscritta **in via provvisoria**. Al fine di ottenere l'iscrizione in

questione, l'articolo in commento demanda al proprietario la **presentazione** di una serie di documenti, quali nel dettaglio:

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

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

Il **secondo comma** dispone, infine, che il carattere provvisorio dell'iscrizione e l'avvenuto deposito dei documenti di cui alla lettera f) siano annotati nelle matricole o nei registri dall'ufficio marittimo di iscrizione.

f) L'articolo 21, comma 1, lettera f), apporta una serie di **modifiche** all'**articolo 156 del Codice della navigazione**, che disciplina la dismissione della bandiera e la **sospensione temporanea dell'abilitazione alla navigazione**, per quanto attiene alla **procedura d'urgenza per la vendita di una nave italiana all'estero** e alla relativa **fideiussione**, richiesta per poter ottenere immediatamente la cancellazione della nave dei registri italiani.

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

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

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

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

La novella in commento interviene, dunque, anzitutto sul **comma 5** dell'articolo 156, al fine di consentire, nei casi di cancellazione della nave dai registri, il **deposito di un'unica fideiussione** – rilasciata da aziende di credito o da imprese autorizzate all'esercizio del ramo cauzioni ai sensi dell'articolo 13 del codice delle assicurazioni private –, **a garanzia di eventuali diritti** non trascritti **anche di natura previdenziale**, in modo da evitare il dover attendere il nulla osta degli enti pubblici interpellati dalla capitaneria di porto competente.

In secondo luogo, la novella modifica il **comma 6** dell'articolo 156, introducendo un rinvio all'art. 67-*bis* del DL n. 1 del 2012, al fine di prevedere un **termine di trenta giorni**, dalla data di richiesta della capitaneria, per l'accertamento contributivo da parte degli enti previdenziali.

In terzo luogo, la disposizione in commento modifica il **comma 8** *dell'articolo 156* che, riferendosi alla fattispecie della **locazione di una nave a scafo nudo a uno straniero**, consente la **sospensione**

dell'abilitazione alla navigazione della nave stessa solo **previa autorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti**, in seguito alla conclusione di una serie di accertamenti tra cui quelli previsti ai commi precedenti.

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

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

Al fine di colmare tale lacuna, l'articolo 21, comma 1, **lettera g)**, aggiunge all'articolo 156 del Codice della navigazione il nuovo **comma 8-*bis*,** che disciplina dunque i casi di locazione della nave a scafo nudo a straniero, qualora la nave sia iscritta nel **registro** di uno **Stato membro dell'Unione europea** che consente la temporanea iscrizione di una nave straniera limitatamente al periodo di locazione.

Il nuovo **comma 8-*bis*** consente, pertanto, la **sospensione dell'abilitazione alla navigazione**, di cui all'articolo 149 del Codice, **previa autorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti**, secondo quanto previsto:

- dall'articolo 145 del medesimo Codice, secondo il quale le navi già iscritte in un registro straniero e in regime di sospensione a seguito di locazione a scafo nudo possono ottenere l'iscrizione in speciali registri nazionali;
- dall'articolo 163, comma 1, lettera d), del Codice, che prevede la cancellazione della nave dal registro di iscrizione quando sia stata iscritta in un registro straniero, salvo appunto il caso che risulti in regime di sospensione a seguito di locazione a scafo nudo;
- dall'articolo 29 della *legge n. 234 del 1989,* che dispone che le richiamate disposizioni del Codice relative all'ipotesi di locazione a scafo nudo siano applicabili alle navi per le quali viene chiesta l'autorizzazione a dismettere temporaneamente la bandiera da parte del Ministro della marina mercantile, disciplinando il procedimento cui è subordinato il rilascio della medesima autorizzazione.

Il comma di nuova introduzione stabilisce, quindi, che l'**ufficio marittimo di iscrizione della nave**, accertato il soddisfacimento delle condizioni di cui al citato articolo 29 e alle relative norme applicative,

proceda alla cancellazione della nave previo ritiro dei documenti di bordo e dismissione della bandiera.

Dell'avvenuta cancellazione devono essere date immediata comunicazione all'Inps nonché pubblicità mediante affissione negli uffici del porto.

Articolo 21, comma 1, lettere *g) - h)*
(Modifiche al codice della navigazione)

L'**articolo 21, comma 1, lettera *g*),** interviene sull'**articolo 169** del Codice della navigazione, recante la disciplina dei documenti di bordo, tramite l'introduzione dell'**esenzione** dall'obbligo del rigoroso rendiconto delle carte di bordo.
La **lettera *h*), modificata in Senato, introduce quattro articoli al Codice della navigazione** volti a disciplinare la **digitalizzazione delle carte di bordo.**

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

L'**articolo 21, comma 1, lettera g), aggiunge** all'articolo 169 il **comma 5**, che dispone l'**esenzione delle carte, dei libri e degli altri documenti di bordo** dall'**obbligo del rigoroso rendiconto.**

Alla **lettera *h***), **l'articolo 21, comma 1,** prevede l'inserimento, dopo il citato articolo 169, di **quattro nuovi articoli** – dal **169-*bis*** al **169-*quinquies*** – che riguardano la **digitalizzazione delle carte di bordo**.

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

L'**articolo 169-*bis*** – modificato in Senato – **consente** la **formazione** e la **conservazione digitale** e su supporti informatici di una serie di carte, libri e altri documenti di bordo, in merito ai quali vige l'obbligo di tenuta in formato cartaceo. Nello specifico, si fa riferimento a:

a) il **giornale nautico** e il **giornale di macchina**, di cui agli articoli 169, da 173 a 177 e 182 del Codice della navigazione;
b) **il ruolo di equipaggio**, di cui agli articoli 170 e 171 del Codice;
c) il **registro dell'orario di lavoro** a bordo delle navi mercantili, di cui all'articolo 4 del decreto legislativo n. 108 del 2005;
d) il **registro degli infortuni**, di cui all'articolo 25, comma 2, del decreto legislativo n. 271 del 1999;
e) il **giornale radiotelegrafico**, di cui all'articolo 175 del Codice;

f) il **registro di bordo previsto dal Sistema mondiale di soccorso e sicurezza in mare (GMDSS**, *Global Maritime Distress and Safety System*);

g) il **registro di carico e scarico dei medicinali** soggetti alla disciplina degli stupefacenti e sostanze psicotrope, previsto dall'articolo 46 del d.P.R. n. 309 del 1990, in materia di approvvigionamento e somministrazione a bordo della navi mercantili, e dal decreto del Ministro della sanità 3 agosto 2001, recante approvazione del registro di carico e scarico delle sostanze stupefacenti e psicotrope per le unità operative;

h) introdotta in Senato, riguarda i **registri previsti dagli Annessi I** (in vigore dal 1983 e recante norme per l'inquinamento da oli minerali), **II** (in vigore dal 1987 e recante norme per la prevenzione dell'inquinamento da sostanze liquide nocive), **V** (in vigore dal 1988 e recante norme per la prevenzione dell'inquinamento da rifiuti solidi scaricati dalle navi) **e VI** (in vigore dal 2005 e recante norme per la prevenzione dell'inquinamento atmosferico da scarichi dei motori marini) **della Convenzione MARPOL del 2 novembre 1973**. Si rammenta che tale convenzione internazionale è volta alla prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi, riducendo gli impatti degli inquinamenti dovuti dai rifiuti, dagli sversamenti di idrocarburi e dei gas di scarico, ed è stata stipulata a seguito di una serie di incidenti che hanno interessato delle navi cisterna tra il 1976 ed il 1977;

i) introdotta in Senato, riguarda i registri previsti dal **Codice tecnico per il controllo delle emissioni di ossidi di azoto** (NOx) del 10 ottobre 2008);

l) introdotta in Senato, riguarda **i registri della zavorra** previsti dalla Convenzione internazionale per il controllo e la gestione delle acque di zavorra e dei sedimenti delle navi del 13 febbraio 2004;

m) introdotta in Senato, riguarda **i registri delle incrostazioni biologiche** previsti dalla risoluzione IMO MEPC. 207 (62) del 15 luglio 2011;

n) introdotta in Senato, riguarda i registri relativi all'uso di scrubber previsti dalla risoluzione IMO MEPC. 340 (77) del 26 novembre 2021;

o) introdotta in Senato, riguarda **gli altri previsti da risoluzioni IMO** con carattere cogente.

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

internazionale per i registri, i certificati e i documenti previsti dalle Convenzioni IMO.

2) Articolo 169-*ter* "*Requisiti e specifiche*"

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

In particolare l'articolo dispone che, per gli aspetti non regolati dal Codice dell'amministrazione digitale né da altre norme pertinenti, il **Ministero delle infrastrutture e dei trasporti** adotti, di concerto con il Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale, uno o più **decreti** per determinare **i requisiti** e le **specifiche tecniche** del formato digitale delle carte, dei libri e dei documenti di bordo di cui all'articolo 169-*bis*, nonché della loro formazione, aggiornamento, trasmissione, copia, duplicazione, riproduzione, estrazione e validazione temporale, oltre che dei *software* e degli *hardware* per la loro gestione, ivi compreso il supporto alle competenze ispettive e conservative delle autorità competenti.

3) Articolo 169-*quater* *"Norme fiscali"*

L'**articolo 169-*quater*** interviene in materia fiscale e dispone che gli obblighi fiscali inerenti alle carte, ai libri e ai documenti di bordo di cui all'articolo 169-*bis*, vengano adempiuti secondo le modalità previste dal decreto del Ministro dell'economia e delle finanze del 17 giugno 2014, recante "Modalità di assolvimento degli obblighi fiscali relativi ai documenti informatici ed alla loro riproduzione su diversi tipi di supporto - articolo 21, comma 5, del decreto legislativo n. 82/2005".

4) Articolo 169-*quinquies* "*Strumenti di pagamento*"

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

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

Articolo 21, comma 1, lettere *i) – p)*
(Modifiche al codice della navigazione)

L'**articolo 21, comma 1,** alle **lettere dalla i*) alla p),*** introduce una serie di modifiche al Codice della navigazione, che consistono in particolare: nell'esclusione delle navi di trasporto passeggeri dall'obbligo di tenuta del giornale di carico (**lettera i**); nella possibilità di utilizzo del giornale GMDSS da parte delle navi munite di impianto radiotelegrafico (**lettera *l***); nella modifica della disciplina della tenuta dei libri di bordo (**lettera *m***); nell'estensione al raccomandatario marittimo o ad altro funzionario della competenza, oggi esclusiva del comandante della nave, a effettuare le formalità concernenti la trasmissione all'autorità marittima dei formulari FAL dell'IMO (**lettera *n***); nell'integrazione del contenuto della nota con cui si chiede la trascrizione di un'ipoteca sulla nave (**lettera *o***); nella disciplina del consolidamento dell'ipoteca in caso di trasferimento di una nave da un registro italiano a uno straniero (**lettera *p)***.

In dettaglio, la lettera *i)* dell'articolo 21, comma 1, interviene sull'**articolo 174** del Codice della navigazione, che disciplina il contenuto del giornale nautico, tramite l'aggiunta del **quinto comma**, ove si dispone l'**esclusione** delle navi adibite al **trasporto esclusivo di passeggeri** dall'**obbligo di tenuta del giornale di carico**. La relazione illustrativa giustifica tale intervento alla luce della «moderna gestione di tali navi (es. navi da crociera) e della consistenza dell'equipaggio ivi presente».

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

La lettera *l),* integrando il **secondo comma dell'articolo 175** del Codice della navigazione, a mente del quale le navi munite di impianto radiotelegrafico devono essere provviste del giornale radiotelegrafico, specifica che tali navi siano dotate, ove previsto, del **giornale "*Global maritime distress and safety system*"** (**GMDSS**), di cui alla regola 17 del capitolo IV dell'allegato alla Convenzione internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare, di cui alla legge 23 maggio 1980, n. 313, come sostituito dagli emendamenti del 1988, pubblicati nel supplemento ordinario alla Gazzetta Ufficiale n. 62 del 14 marzo 1992 (**specifiche queste introdotte in Senato**), da compilare in **lingua italiana o inglese**.

La **lettera *m*) dell'articolo 21, comma 1**, introduce i **commi dal secondo al quarto** all'**articolo 177** del Codice della navigazione, rubricato "*Norme per la tenuta dei libri di bordo*", il quale attualmente rimette al regolamento la definizione delle norme per la vidimazione e la tenuta di libri di bordo e per le relative annotazioni.

La novella in esame intende trasferire all'interno del Codice la disciplina sinora recata dall'articolo 365 del relativo regolamento di esecuzione, al fine di elevarla al rango primario per ragioni di completezza della disciplina codicistica, apportandovi alcune modificazioni.

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

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

- quando si procede alla cancellazione della nave dal registro d'iscrizione, a norma dell'articolo 163 del Codice, l'autorità marittima mercantile o quella consolare del luogo in cui si trova la nave ritira e trasmette i libri di bordo, per la custodia, all'ufficio d'iscrizione della nave;
- quando i libri siano esauriti o resi inservibili l'autorità del luogo, previo rilascio dei nuovi libri con le modalità di cui all'articolo 362 del regolamento, li ritira e li trasmette in custodia all'ufficio d'iscrizione della nave.

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

- al verificarsi della fattispecie della cancellazione della nave dal registro d'iscrizione di cui all'articolo 163 del Codice, l'**armatore** assume l'incarico di **custodire i libri di bordo compilati** per un periodo di **cinque anni**, inviando all'ufficio di iscrizione della nave l'elenco dei libri di bordo custoditi;
- quando i libri sono esauriti o resi inservibili, il comandante li consegna al proprio armatore, inviando un verbale di consegna all'ufficio di iscrizione della nave. Si precisa, altresì, che, trascorso il termine di

cinque anni, i giornali nautici possono essere distrutti dall'armatore, il quale ne informa l'ufficio di iscrizione della nave.

L' articolo 21, comma 1, **lettera *n*)**, introduce modifiche all'**articolo 179** del Codice della navigazione, rubricato **"***Nota di informazioni all'autorità marittima*", al fine di semplificare gli adempimenti amministrativi relativi alla partenza delle navi che fanno scalo presso i porti nazionali.

In particolare, modificando i **commi terzo, quarto, quinto e sesto** dell'articolo 179, la disposizione consente che le formalità previste dall'articolo in questione, concernenti la trasmissione all'autorità marittima dei formulari di cui alla Convenzione FAL dell'IMO adottata il 9 aprile 1965, come recepita nell'ambito dell'Unione europea, possano essere effettuate integralmente, oltre che dal comandante della nave, anche al **raccomandatario marittimo** o **altro funzionario** o **persona autorizzata** dal comandante, al fine di alleggerire gli adempimenti attualmente posti a carico del comandante medesimo.

L'articolo 21, comma 1, lettera *o*), integra il secondo comma dell'**articolo 569** del Codice navigazione, rubricato "*Documenti per la pubblicità dell'ipoteca*", in relazione al contenuto della **nota** con cui si chiede la **trascrizione di un'ipoteca** sulla nave. In particolare, si prevede che:

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

Infine, **l'articolo 21, comma 1, lettera *p)***, introduce nel Codice l'**articolo 577-*bis***, rubricato *"Consolidamento dell'ipoteca"*, concernente l'ipotesi di trasferimento di una nave da un registro italiano a uno straniero.

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

Articolo 21, comma 2
(Requisiti psicofisici del personale operante nella navigazione interna)

L'**articolo 21, comma 2, introdotto** in **Senato**, **estende** al **personale operante nella navigazione interna** i **requisiti** per la **vista** richiesti per il personale che opera nella navigazione marittima.

L'**articolo 21, comma 2,** intende uniformare i requisiti psicofisici del personale operante nella navigazione interna con il personale operante nella navigazione marittima.

Si ricorda che la disciplina relativa all'accertamento dell'idoneità fisica della gente di mare è contenuta nel regio decreto-legge n. 1773 del 1933. Detto regio decreto-legge è stato in seguito modificato e integrato da una serie di disposizioni, tra cui si annovera anche la legge n. 1602 del 1962, oggetto di intervento da parte della norma in esame, il cui articolo 1 prevede che gli accertamenti sanitari indicati nel regio decreto-legge, oltre a tener conto degli elenchi delle infermità, imperfezioni e difetti fisici ivi previsti, devono accertare che le imperfezioni o malattie riscontrate non costituiscono pericolo per la salute dell'altro personale di bordo e non siano tali da venire aggravate dal servizio di bordo o da rendere il soggetto inadatto a tale servizio.
Tra i provvedimenti che hanno apportato modifiche al regio decreto-legge, figura anche il decreto del Presidente della Repubblica n. 114 del 2010, composto da due articoli. In particolare, l'articolo 1 ha novellato l'articolo 22 dell'elenco delle infermità ed imperfezioni fisiche **causa di inidoneità**, primo allegato al regio decreto-legge, che individua come causa di inidoneità:
le **malattie e** le **alterazioni dell'occhio** per le quali la funzione visiva sia ridotta a tale grado da avere in ambedue gli occhi:
per il personale di coperta, un visus naturale inferiore ai 14/10 complessivi con meno di 5/10 per l'occhio peggiore – il visus corretto richiede il possesso di 10/10 in ciascun occhio con l'uso di lenti ben tollerate;
per l'altro personale di bordo, un visus naturale inferiore a 8/10 complessivi con meno di 3/10 per l'occhio peggiore;
le gravi **discromatopsie**;
le malformazioni, le disfunzioni, le patologie o gli esiti di **lesioni delle palpebre** o **delle ciglia** anche se limitate da un solo occhio quando causino rilevanti **disturbi funzionali**;
le malformazioni, le malattie croniche e gli esiti di lesioni delle **ghiandole** e **delle vie lacrimali**, quando causino rilevanti **disturbi funzionali**;

i **difetti del campo visivo** anche monoculari che riducano sensibilmente la visione.
L'articolo 2 del citato d.P.R. ha invece sostituito l'articolo 14 dell'elenco delle infermità considerate causa di temporanea o permanente inabilità, secondo allegato al decreto, che individua come **causa di inabilità**:
la **anoftalmia** o l'**atrofia** di un **globo oculare** e tutte le alterazioni organiche e funzionali, le malformazioni o gli esiti di traumi per cui l'acutezza visiva sia ridotta a meno di:
per il personale di coperta, un visus naturale inferiore ai 12/10 complessivi con meno di 4/10 per l'occhio peggiore – il visus corretto richiede il possesso di 10/10 in ciascun occhio con l'uso di lenti ben tollerate;
per il restante personale di bordo, un visus naturale inferiore a 6/10 complessivi con meno di 2/10 per l'occhio peggiore;
i difetti del campo visivo anche monoculari che riducano sensibilmente la visione.

La novella in commento apporta modifiche alla legge n. 1602 del 1962, in particolare all'articolo 4, primo comma, a mente del quale il **certificato** con cui è riconosciuta l'idoneità fisica del soggetto esaminato **deve attestare** in modo specifico:

1) che l'**udito** e la **vista** del titolare e, ove si tratti di persona da impiegarsi nei servizi di coperta - tranne il personale specializzato la cui prestazione lavorativa non è suscettibile di essere influenzata dal daltonismo - la **percezione** dei colori sono **soddisfacenti**;
2) che il titolare **non** è affetto da alcuna **malattia** che lo renda non idoneo al servizio di bordo, o che comporti dei rischi per la salute dell'altro personale di bordo.

Intervenendo sul punto 1), l'**articolo 21, comma 2**, estende al personale adibito alla navigazione interna i **requisiti riguardanti la vista**.

Articolo 22
(Modifiche al regolamento per la navigazione marittima)

L'**articolo 22** introduce modifiche al regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione marittima.

Il Regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione marittima.
Le disposizioni attuative - esecutive del Codice della Navigazione sono contenute nel «Regolamento per la navigazione marittima» (D.P.R. 12 febbraio 1952, n. 238). Il Regolamento consta di 543 articoli ed è suddiviso in sei libri.

Il **primo libro** disciplina gli organi amministrativi della navigazione, il demanio marittimo, l'attività amministrativa dei porti, la polizia ed i servizi portuali, il personale marittimo, il regime amministrativo delle navi, la polizia della navigazione, gli atti di stato civile in corso di navigazione, gli oggetti appartenenti a persone morte o scomparse in viaggio ed alcune disposizioni speciali relative al diporto ed alla pesca.

Il **secondo libro**, è intitolato alla proprietà della nave ed all'esercizio della navigazione, tratta della costruzione della nave, delle formalità relative alla pubblicità navale, dell'esercizio della navigazione e del contratto di arruolamento.

Il **terzo libro**, è dedicato alle obbligazioni relative all'esercizio della navigazione e riguarda, in particolare, il recupero ed il ritrovamento dei relitti.

Il **quarto libro**, intestato alle disposizioni processuali, tratta dell'istruzione preventiva, delle cause marittime, dell'attuazione della limitazione del debito dell'armatore, dell'esecuzione forzata e delle misure cautelari.

Il **quinto libro**, intitolato alle disposizioni penali e disciplinari, riguarda le disposizioni in materia di polizia, quelle processuali ed il procedimento disciplinare.

Il **sesto libro**, si occupa delle disposizioni transitorie e complementari.

Il **comma 1** interviene sul regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n.328, disponendo l'abrogazione degli articoli:

- 224 che disciplina le modalità delle annotazioni sui libretti di navigazione che sono eseguite dall'ufficiale o da altro funzionario dell'ufficio marittimo o consolare a ciò delegato;
- 226 che disciplina la comunicazione dei movimenti di imbarco e sbarco che deve essere comunicata entro quindici giorni all'ufficio marittimi d'iscrizione;
- 236, che disciplina l'imbarco su nave nazionale all'estero prevedendo che il marittimo che si reca all'estero per prendere imbarco su nave nazionale deve ottenere il nulla osta dell'autorità marittima e deve

stipulare nel territorio dello Stato contratto di arruolamento facendo annotazione sul libretto di navigazione del rilascio del nulla osta e della stipulazione del contratto;

- 315, rubricato “documenti per l'iscrizione”, prevede i documenti necessari per ottenere l'iscrizione di una nave o di un galleggiante nelle matricole o nei registri, che il proprietario deve presentare all'ufficio presso il quale chiede l'iscrizione;
- 363, che disciplina la tenuta dei libri di bordo;
- 365, che disciplina il ritiro e la custodia dei libri di bordo, quando si procede alla cancellazione della nave dal registro d'iscrizione;
- 374 che disciplina la tenuta e le annotazioni del giornale radiotelegrafico.

Il **comma 2** dispone conseguentemente che i riferimenti agli articoli 224, 315, 363 e 365 contenuti in altre disposizioni, si intendono operati ai corrispondenti articoli del codice della navigazione, di cui al regio decreto 30 marzo 1942, n.327. In particolare:

- - l’articolo 224 del decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n.328, deve intendersi riferito all’articolo122-bis del regio decreto 30 marzo 1942, n.327, come introdotto dall’articolo 18, comma 1, lettera c), della presente legge (alla cui scheda di commento si fa rinvio);
- - l’articolo 315 del decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n.328, deve intendersi riferito all’articolo 146-bis del regio decreto 30 marzo 1942, n.327, come introdotto dall’articolo 18, comma 1, lettera d), della presente legge (alla cui scheda di commento si fa rinvio);
- - gli articoli 363 e 365 del decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n.328, devono intendersi riferiti ai commi secondo, terzo e quarto dell’articolo 177 del regio decreto 30 marzo 1942, n.327, come modificato dall’articolo 18, comma 1, lettera m) della presente legge (alla cui scheda di commento si fa rinvio).

Articolo 23
(Sorveglianza sugli apparati radioelettrici di bordo)

L'**articolo 23** introduce modifiche al codice delle comunicazioni elettroniche, relativamente alle norme che recano la disciplina dei collaudi, delle ispezioni ordinarie delle stazioni radioelettriche di bordo delle navi e degli obblighi di informazione.

Il **comma 1** introduce modifiche agli articolo 107 e 176 del codice delle comunicazioni elettroniche, di cui al decreto legislativo 1° agosto 2003, n.259,

Nello specifico si modifica:

- - **l'articolo 107** del decreto legislativo 1° agosto 2003, n.259. In proposito va precisato che per conseguire l'autorizzazione all'espletamento delle attività soggette ad autorizzazione generale e indicate all'articolo 104, comma 1, lettera a),[3] il soggetto interessato è tenuto a presentare al Ministero una dichiarazione, conforme al modello riportato nell'allegato n. 13-bis. La modifica in commento interviene prevedendo l'introduzione, con decreto del Ministero delle imprese e del made in Italy, del modello di dichiarazione in questione, nonché rinominando l'allegato 13-bis con la dicitura 14- bis.
- - **l'articolo 176** che prevede la possibilità che il Ministero effettui, a mezzo di propri funzionari, la sorveglianza sugli apparati radioelettrici di bordo. Nello specifico si interviene (attraverso le modifiche al **comma 3**) prevedendo che le ispezioni ordinarie, di regola effettuate da un funzionario del Ministero, sia per il servizio di sicurezza che di corrispondenza pubblica che hanno ad oggetto le navi da carico che si trovano in acque straniere, vengano effettuate da organismi riconosciuti ai fini del rilascio del **certificato statutario**. Si interviene sul **comma 7**, dello stesso articolo 176, che prevede che il Ministro delle imprese e del made in Italy, d'intesa con i Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'ambiente, possa affidare i compiti d'ispezione e controllo agli organismi riconosciuti che ne facciano domanda. Non più ai sensi del decreto legislativo 3 agosto 1998, n. 314 ma, dopo l'intervento legislativo in commento, ai sensi del decreto legislativo 14 giugno 2011, n. 104). Si interviene, infine, eliminando **l'eccezione per le navi da carico** e il riferimento alla competenza del Ministero dell'ambiente

[3] Si allude alle attività di installazione di una o più stazioni radioelettriche o del relativo esercizio di collegamenti di terra e via satellite richiedenti una assegnazione di frequenza.

nell'affidamento dei suddetti compiti. Si segnala che già il D.lgs. 24 marzo 2024, n. 48 (con l'art. 4, comma 1, lettera a) aveva, in precedenza, disposto la modifica dell'art. 176, commi 5 e 7.

I compiti d'ispezione e controllo

(Fonte: Ministero delle infrastrutture e dei trasporti)

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

Lo Stato ha la facoltà di delegare la prima o entrambe le funzioni (cosiddetti "compiti statutari") ad un Organismo di classificazione riconosciuto a livello comunitario. La disciplina di tali deleghe è contenuta nella direttiva 2009/15/CE, relativa alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime, come emendata dalla direttiva di esecuzione 2014/111/UE della Commissione del 17 dicembre 2014. Tale normativa è stata recepita a livello nazionale con il decreto legislativo 14 giugno 2011, n. 104, come modificato dal decreto legislativo n. 190/2015.

A livello nazionale, sono delegati a svolgere i compiti statutari per le navi soggette alle Convenzioni internazionali cinque Organismi di classificazione, riconosciuti a livello comunitario, per mezzo di appositi accordi, siglati dall'Organismo stesso, dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dal Ministero dell'ambiente, della tutela del territorio e del mare (MATTM), che è competente per le certificazioni MARPOL. Gli accordi, di seguito elencati, sono approvati con Decreti Dirigenziali di concerto con il MATTM.

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

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

- **all'articolo 2, comma 1**, in relazione alla definizione di cui alla lettera n) "Amministrazione", individuata:
  - nel **Ministero delle infrastrutture e dei trasporti**, con riferimento alla Convenzione internazionale del 1° novembre 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS 74) e alla Convenzione internazionale del 5 aprile 1966 sulla linea di carico (LL66);

- nel **Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare**, con riferimento alla Convenzione internazionale del 2 novembre 1973 per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi (MARPOL 73/78);
- nel **Ministero delle imprese e del made in Italy**, con riferimento alla convenzione internazionale del 1° novembre 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS 74), per la parte riguardante le ispezioni ed i controlli ai fini del rilascio, vidimazione e rinnovo del certificato di sicurezza radioelettrica per navi da e, per quanto di competenza, ai fini del rilascio e rinnovo del certificato di sicurezza passeggeri;

- **all'articolo 5, comma 1**, per quanto concerne la procedura di affidamento dei compiti di ispezione e controllo ai fini del rilascio dei certificati statutari è introdotto il concerto anche del Ministero delle imprese e del made in Italy;
- **all'articolo 5, comma 2**, è inoltre previsto che il Ministero delle imprese e del made in Italy, con provvedimento adottato di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, provvede all'affidamento ad organismi riconosciuti secondo precise modalità indicate all'art. 8 del medesimo decreto legislativo.

Lo stesso Ministero delle imprese e del Made in Italy riceve le informazioni di cui all'articolo 10 al fine di effettuare le opportune verifiche sull'attività svolta dagli organi riconosciuti, ed è compente anche in caso di sospensione e revoca dell'autorizzazione o dell'affidamento. Il rilascio dei certificati statutari da parte dei suddetti organi avviene in Italia direttamente dall'Amministrazione, per il tramite delle autorità marittime locali e, all'estero, per il tramite delle autorità consolari o, in entrambi i casi, dagli Organismi riconosciuti qualora delegati dall'Amministrazione;

- - **all'articolo 8, comma 3**, viene altresì previsto il concerto del Ministero delle imprese e del made in Italy per i decreti relativi ai provvedimenti di autorizzazione e di affidamento per lo svolgimento delle ispezioni e dei controlli finalizzati al rilascio ed il rinnovo dei certificati statutari, ciascuno in relazione ai profili di competenza;
- - **all'articolo 10**, recante la disciplina sugli obblighi d'informazione, si prevede (tramite l'introduzione dopo la lettera a) della lettera a) bis), per gli organismi riconosciuti, un ulteriore onere, dato dalla trasmissione di copia del verbale di ispezione ordinaria ai fini della sorveglianza sugli apparati radioelettrici di bordo;
- - **all'articolo 11, commi 1 e 3**, viene introdotto il concerto anche con il Ministero delle imprese e del made in Italy ai fini del decreto di

sospensione dell'autorizzazione o dell'affidamento di cui agli articoli 4 e 5 del medesimo decreto legislativo.

- **- all'articolo 11, comma 4,** è introdotto il concerto anche del Ministero delle imprese e del made in Italy nei casi di revoca dell'autorizzazione ovvero dell'affidamento;
- - **all'articolo 12, comma 1,** aggiungendo in fine un nuovo periodo, si prevede che, ai fini delle ispezioni e dei controlli per il rilascio del certificato di **sicurezza radioelettrica** per navi da carico, e per il rilascio del certificato di sicurezza passeggeri, è previsto che le tariffe a carico degli organismi siano determinate con decreto del Ministro delle imprese e del made in Italy, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e con il Ministro dell'economia e delle finanze.

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

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

Articolo 24
(Sostegno alla cantieristica regionale)

L'**articolo 24** prevede la possibilità che le Regioni introducano misure di sostegno per la modernizzazione e lo sviluppo della cantieristica navale in coerenza con la normativa europea sugli aiuti di Stato.

Il **comma 1** dell'articolo 24**, modificato durante l'esame parlamentare,** prevede che le Regioni possono adottare, in coerenza e in sinergia con il **codice incentivi** di cui al decreto legislativo 27 novembre 2025, n. 184, misure di sostegno per la modernizzazione e lo sviluppo della cantieristica navale, in coerenza con la **normativa europea sugli aiuti di Stato**. Tali misure possono includere agevolazioni fiscali sui tributi propri, contributi per l'innovazione tecnologica e la formazione professionale specializzata.

Per approfondimenti, cfr. Dossier del Servizio studi della Camera sugli aiuti di Stato (parte generale) ed Dossier del Servizio studi della Camera sugli aiuti di Stato (principali orientamenti della Commissione).

Il nuovo Codice degli incentivi

Il decreto legislativo n. 184 del 27 novembre 2025, attuativo dell'articolo 3, commi 1 e 2, lett. b) della legge delega n. 160 del 27 ottobre 2023, (su cui v. dossier del Servizio Studi) contiene il codice in materia di agevolazioni e incentivi alle imprese. Il codice, come disposto dall'art. 1, comma 2, si applica anche alle agevolazioni e agli incentivi di carattere fiscale, ad eccezione degli incentivi che non prevedono lo svolgimento di attività istruttorie valutative, inclusi quelli per i quali le verifiche sono circoscritte al rispetto del limite delle risorse stanziate, e degli incentivi in materia di accise.

Il codice mira a creare un quadro normativo uniforme per gli incentivi alle imprese a livello nazionale, nel rispetto delle competenze regionali, delle norme UE sui fondi europei e sugli aiuti di stato. L'obiettivo è semplificare e armonizzare le procedure, pur mantenendo le necessarie distinzioni tra diversi tipi di incentivi e livelli di governo coinvolti.

L'art. 2, comma 1, lett. b) e s) prevede, rispettivamente, la definizione di "agevolazioni fiscali" e di "incentivi fiscali". Sono "agevolazioni fiscali" le "agevolazioni che, in deroga al regime fiscale ordinariamente applicabile, comportano una riduzione, parziale o totale, della base imponibile o dell'ammontare dell'imposta o della tassa, ovvero un differimento o un annullamento del debito fiscale, nonché una riduzione dei versamenti dovuti". Sono "incentivi fiscali" quegli incentivi che prevedono agevolazioni fiscali.

Quanto alla revoca delle agevolazioni, l'art. 17, comma 1, fa espressamente salva l'applicabilità della disciplina di settore per il recupero delle agevolazioni fiscali.
In base all'art. 17, comma 7, il termine per la revoca delle agevolazioni è fissato nel termine ordinario di prescrizione, fatti salvi, specificamente per le agevolazioni fiscali, gli eventuali diversi termini previsti dalla disciplina tributaria. L'art. 19 è dedicato poi al regime speciale per gli incentivi fiscali (e contributivi). Tale articolo prevede in particolare che agli incentivi fiscali che prevedono, ai fini dell'ammissione, lo svolgimento di un'attività valutativa si applichi la normativa del codice, salvo quanto specificamente previsto dalla normativa tributaria con riguardo alle modalità di fruizione, di controllo e recupero delle agevolazioni e alle ulteriori conseguenze in caso di illegittima fruizione. Per quanto riguarda poi gli incentivi fiscali fruiti nella forma del credito d'imposta per la cui concessione non è prevista attività valutativa (teoricamente non soggetti al codice degli incentivi, in base al citato art. 1, comma 2), il medesimo art. 19 prevede oneri di comunicazione all'autorità competente in capo al soggetto beneficiario. L'art. 20 prevede, in particolare, un "regime speciale" che, a regime, porterà a distinguere due differenti tipologie di incentivi fiscali. La prima tipologia comprende gli incentivi soggetti a procedura valutativa, per i quali è prevista un'attività istruttoria di carattere tecnico, economico e finanziario, che dovrà conformarsi a quasi tutte le regole stabilite per gli incentivi non fiscali. La seconda tipologia riguarda gli incentivi fiscali che non richiedono un'istruttoria (ossia gli incentivi automatici o semi-automatici), per i quali l'accesso sarà subordinato a un meccanismo di comunicazioni.
Si segnala che l'articolo 8, comma 1, del Codice incentivi elenca tra gli elementi premianti di cui le amministrazioni responsabili sono tenute a tenere conto nell'ambito delle valutazioni istruttorie compiute in fase di accesso alle agevolazioni, l'attribuzione al proponente del **rating di legalità.** L'Autorità garante della concorrenza e del mercato (Agcm) ha previsto recentemente con apposita deliberazione il **Regolamento attuativo in materia di rating di legalità** pubblicato in G. U. 10 febbraio 2026 n. 33.

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

Articolo 25, comma 1
(Punteggio aggiuntivo per il servizio prestato da personale docente nelle isole minori)

L'**articolo 25**, **comma 1**, demanda, nelle more della riforma organica della disciplina in materia di isole minori marine, lagunari, lacustri e fluviali, a un decreto del Ministro dell'istruzione e del merito, di concerto con il Ministro per gli affari regionali e le autonomie e il Ministro per la protezione civile e le politiche del mare, la determinazione di un punteggio aggiuntivo ai fini delle graduatorie provinciali di supplenza a favore dei docenti che abbiano effettivamente prestato servizio nei plessi scolastici di ogni grado situati nei territori delle piccole isole, per almeno 180 giorni nel corso dell'a.s., di cui almeno 120 per le attività didattiche, e di un ulteriore punteggio aggiuntivo per gli stessi docenti che abbiano prestato servizio nelle pluriclassi delle scuole primarie ubicate nei medesimi plessi scolastici. Il comma in esame rinvia altresì alla contrattazione collettiva nazionale la determinazione di un punteggio aggiuntivo ai fini delle procedure di mobilità a favore dei docenti che abbiano effettivamente prestato servizio di ruolo o non di ruolo nei plessi scolastici situati nelle piccole isole. Esso prevede, infine, una clausola d'invarianza finanziaria, per cui dall'attuazione della misura non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Inoltre, esso stabilisce che le amministrazioni interessate provvedono agli adempimenti previsti dal comma qui in esame con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. Rimane salva la possibilità per le regioni di destinare risorse proprie per il potenziamento dei servizi nelle isole minori del proprio territorio.

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

Il **comma 1** – come sopra segnalato – demanda, nelle more della riforma organica della disciplina in materia di isole minori marine, lagunari, lacustri e fluviali, a un decreto del Ministro dell'istruzione e del merito, di concerto

con il Ministro per gli affari regionali e le autonomie e il Ministro per la protezione civile e le politiche del mare, la determinazione di:

- un punteggio aggiuntivo ai fini delle graduatorie provinciali di supplenza a favore dei docenti che abbiano effettivamente prestato servizio nei plessi scolastici di ogni grado situati nei territori di cui all'allegato A alla legge finanziaria per il 2002 (L. n. 448/2001), per almeno 180 giorni nel corso dell'a.s., di cui almeno 120 per le attività didattiche;

  L'articolo 25 della legge citata ha in particolare previsto, al comma 7, per l'adozione urgente di misure di salvaguardia ambientale e sviluppo socio-economico delle isole minori, individuate tra gli ambiti territoriali indicati nell'allegato A annesso alla stessa legge, l'istituzione presso il Ministero dell'interno del Fondo per la tutela e lo sviluppo economico-sociale delle isole minori.
  L'allegato indica i seguenti ambiti territoriali: Isole Tremiti (1. San Nicola: San Domino, Capraia, Pianosa. Mare: da un miglio dalla costa continentale fino al limite delle acque territoriali), Pantelleria (2. Pantelleria. Mare: per un raggio di 20 miglia intorno all'isola), Isole Pelagie (3. Lampedusa: Lampedusa, Lampione, Linosa. Mare: per un raggio di 40 miglia intorno a ciascuna isola), Isole Egadi (4. Favignana: Favignana, Levanzo, Marettimo, Formica. Mare: fino a 1 miglio dalla costa siciliana e per un raggio di 20 miglia nelle altre direzioni. 5. Ustica: Ustica. Mare: fino a 1 miglio dalla costa siciliana e per un raggio di 20 miglia nelle altre direzioni), Isole Eolie (6. Lipari: Lipari, Vulcano, Alicudi, Filicudi, Stromboli, Panarea. Mare: fino a 1 miglio dalla costa siciliana e per un raggio di 20 miglia nelle altre direzioni, ma non oltre la metà della distanza tra Lipari e Salina. 7. Salina: Salina. Mare: fino alla metà della distanza da Lipari e per un raggio di 20 miglia nelle altre direzioni), Isole Sulcitane (8. San Pietro: Sant'Antioco, San Pietro. Mare: fino alla costa sarda da Capo Pecora a Capo Teulada e per un raggio di 20 miglia nelle altre direzioni), Isole del Nord Sardegna (9. La Maddalena: La Maddalena, Caprera, Santo Stefano, Spargi, Santa Maria, Budelli, Razzoli, Mortorio, Tavolara, Molara, Asinara. Mare: fino al confine delle acque territoriali con la Corsica, fino alla costa sarda e per un raggio di 20 miglia nelle altre direzioni), Isole Partenopee (10. Procida: Capri, Ischia, Procida, Nisida, Vivara. Mare: l'intero golfo di Napoli), Isole Ponziane (11. Ponza, Palmarola, Zannone. Mare: fino a 1 miglio dalla costa laziale e per un raggio di 20 miglia nelle altre direzioni.12. Ventotene: Ventotene, Santo Stefano. Mare: per un raggio di 20 miglia intorno a ciascuna isola), Isole Toscane (13. Elba: Elba, Pianosa, Montecristo. Mare: fino alla costa toscana da Piombino a Punta Ala e fino al confine delle acque territoriali con la Corsica. 14. Giglio: Isola del Giglio, Giannutri, Formiche di Grosseto. Mare: fino alla costa da Punta Ala all'Argentario e per un raggio di 15 miglia nelle altre direzioni. 15. Capraia: Capraia, Gorgona, Secche della Meloria. Mare: fino al confine delle acque territoriali con la Corsica e fino alla costa toscana da Piombino a Livorno), Isole del Mare Ligure (16.

Arcipelago di Porto Venere: Palmaria, Tino, Tinetto. Mare: fino alla costa della punta di San Pietro all'altezza della diga foranea di La Spezia e per un raggio di 20 miglia nelle altre direzioni), Isola del lago d'Iseo (16-bis. Monte Isola).

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

Il comma in esame rinvia altresì alla contrattazione collettiva nazionale la determinazione di un punteggio aggiuntivo ai fini delle procedure di mobilità a favore dei docenti che abbiano effettivamente prestato servizio di ruolo o non di ruolo nei plessi scolastici situati nelle piccole isole.

Esso prevede infine una clausola d'invarianza finanziaria, per cui dall'attuazione della misura non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Inoltre, esso stabilisce che le amministrazioni interessate provvedono agli adempimenti previsti dal comma qui in esame con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. Rimane salva la possibilità per le regioni di destinare risorse proprie per il potenziamento dei servizi nelle isole minori del proprio territorio.

Come segnalato nella relazione, il disegno di legge è stato approvato dal Consiglio dei ministri in esame preliminare in data 25 novembre 2024 ed è stato sottoposto all'esame della Conferenza Unificata nella seduta del 30 luglio 2025. In tale sede sono state accolte alcune proposte emendative formulate dalla Conferenza delle Regioni e delle Province autonome. Per quanto riguarda l'articolo 22, comma 1, la relazione segnala che è stata in particolare accolta la proposta volta a fare salva la possibilità per le Regioni di destinare risorse proprie per il potenziamento dei servizi nelle isole minori del proprio territorio.

Articolo 25, comma 2
(Possibilità di valutazione dell'attività prestata da personale sanitario e sociosanitario nelle isole minori)

Il **comma 2** dell'**articolo 25** prevede che con decreto del Ministro della salute, di concerto con i Ministri per la pubblica amministrazione, per gli affari regionali e le autonomie e per la protezione civile e le politiche del mare, previa intesa in sede di Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, siano definiti, per le procedure pubbliche di reclutamento del personale da parte degli enti ed aziende del Servizio sanitario nazionale, i possibili criteri valutativi, intesi a valorizzare l'attività prestata dagli esercenti le professioni sanitarie e dagli operatori sociosanitari presso strutture sanitarie e sociosanitarie, pubbliche o private accreditate, ubicate nelle cosiddette isole minori.

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

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

Articolo 26
(Servizi di rifornimento idrico)

L'**articolo 26** riguarda il servizio di **rifornimento idrico delle isole minori della Sicilia.**

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

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

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

Ciò premesso, l'articolo in esame interviene sul codice dell'ordinamento militare (d.lgs. n. 66/2010) prevedendo, alla lettera a), che il servizio di rifornimento idrico delle isole minori della Sicilia – come chiarito, **di competenza dello Stato** – sia svolto mediante **affidamento esterno** a idonei operatori economici con **fondi del bilancio del Ministero della difesa**.

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

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

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

Alla lettera b) viene di conseguenza **modificato l'art. 111 del medesimo codice dell'ordinamento militare**, che elenca le competenze della Marina Militare.

Il comma 4 di tale articolo, nella sua versione vigente, ricomprende tra tali competenze anche “il servizio di rifornimento idrico delle isole minori”.

Il comma in esame è pertanto novellato, attribuendo alla Marina il compito di concorrere al rifornimento idrico alle isole minori e, per quanto riguarda le isole minori della Regione Sicilia, di svolgere le funzioni di ente esecutore ai sensi del codice dei contratti pubblici.

Articolo 27
(Autorizzazione paesaggistica in ambito portuale)

L'**articolo 27** consente di escludere, dall'autorizzazione paesaggistica, gli interventi di recupero e riqualificazione effettuati nelle aree, individuate dal piano paesaggistico regionale, interessate da una rilevante e significativa infrastrutturazione all'interno degli ambiti portuali individuati e delimitati dai piani regolatori portuali.

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

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

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

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

Il **PRG**, introdotto dal decreto legislativo n. 169 del 2016, è redatto, ai sensi del comma 2 dell'articolo 5, in attuazione del Piano strategico nazionale della portualità e della logistica e del DPSS, e nel rispetto delle linee guida del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Il Piano regolatore portuale, definito dal

comma 2-*ter* come un piano territoriale di rilevanza statale, **delimita e disegna l'ambito e l'assetto complessivo del porto**, nel quale vanno ricomprese anche le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie, nonché le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate.

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

Articolo 28
(Riutilizzo di piattaforme per la coltivazione di idrocarburi in mare e delle infrastrutture connesse)

L'**articolo 28** modifica la disciplina relativa alla predisposizione delle **linee guida nazionali** per la dismissione mineraria delle piattaforme per la coltivazione di idrocarburi in mare e delle infrastrutture connesse.

Il **comma 1** interviene sull'articolo 25, comma 6, del decreto legislativo 16 giugno 2017, n.104, che disciplina la predisposizione delle **linee guida nazionali per la dismissione mineraria delle piattaforme per la coltivazione di idrocarburi in mare e delle infrastrutture connesse**, prevedendo, attraverso la modifica introdotta **con la lettera *a)***, che nell'emanazione delle linee guida sia acquisito il parere del Ministro dell'università e della ricerca.

Inoltre, attraverso la modifica introdotta con la **lettera *b)***, si prevede, che nell'emanazione delle suddette linee guida, al fine di assicurare la qualità e la completezza della valutazione dei relativi impatti ambientali, si tenga conto delle opportunità connesse alle funzioni di indirizzo, programmazione e coordinamento della ricerca scientifica e tecnologica nazionale affidati al Ministro dell'università e della ricerca.

Si prevede, a seguito delle **modifiche introdotte nel corso dei lavori parlamentari**, che si tenga conto nell'emanazione delle suddette linee guida anche degli ecosistemi marini di interesse conservazionistico che, nel periodo di funzionamento della piattaforma, si sono formati avendo quest'ultima come substrato artificiale.

Le linee guida nazionali per la dismissione mineraria delle piattaforme per la coltivazione di idrocarburi in mare e delle infrastrutture connesse

All'emanazione delle linee guida attualmente si provvede con decreto del Ministro delle imprese e del made in Italy, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica e con il Ministro della cultura e del turismo e previo parere della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome. Le attuali linee guida, approvate con decreto del Ministero dello Sviluppo economico del 15 febbraio 2019, non prevedono un coinvolgimento del Ministero dell'Università e della ricerca nella procedura di definizione dell'elenco delle piattaforme in dismissione. Il coinvolgimento del Ministro dell'università e della ricerca consentirà, nelle intenzioni dei proponenti, di tenere conto dell'apporto del sistema dell'istruzione superiore e della ricerca

nell'eventuale riutilizzo delle piattaforme contribuendo alla definizione di procedure di dismissione sicura e sostenibile di impianti non più in uso, come le piattaforme petrolifere offshore.

Dismissione mineraria delle piattaforme per la coltivazione di idrocarburi: Quadro normativo di riferimento

Va ricordato che il decreto legislativo 18 agosto 2015, n. 145 recepisce la direttiva 2013/30/UE, relativa alla sicurezza delle operazioni in mare nel settore degli idrocarburi, con la quale la Commissione Europea ha fissato gli standard minimi di sicurezza per la prospezione, la ricerca e la produzione di idrocarburi in mare.
Per la dismissione delle piattaforme a mare e delle infrastrutture connesse si applica il Decreto del 15 febbraio 2019 adottato dal Ministro dello Sviluppo Economico, di concerto con il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e con il Ministro per i Beni e le Attività Culturali, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale Serie Generale n. 57 dell'8 marzo 2019, recante "Linee guida nazionali per la dismissione mineraria delle piattaforme per la coltivazione di idrocarburi in mare e delle infrastrutture connesse".
Tali Linee Guida stabiliscono le procedure, i tempi e le modalità da seguire, per la dismissione mineraria o per l'eventuale riutilizzo delle piattaforme e delle infrastrutture connesse già utilizzate per la coltivazione da giacimenti di idrocarburi esauriti o comunque non utilizzabili, o non suscettibili di assicurare ulteriormente produzione in quantità commerciale nell'ambito delle concessioni minerarie.
Svolgendo una sintesi delle linee guida si evidenzia che:
l'art.1 individua le finalità delle linee guida.
L'art. 3 individua l'ambito di applicazione delle linee guida alle piattaforme di produzione, di compressione, di transito ed alle infrastrutture connesse a servizio di impianti minerari nell'ambito di concessioni minerarie per la coltivazione di giacimenti di idrocarburi situate nel mare territoriale e nella piattaforma continentale.
L'art. 5 prevede, nello specifico, l'obbligo per le società titolari di concessioni minerarie di comunicare entro il 31 marzo di ogni anno l'elenco delle piattaforme i cui pozzi sono stati autorizzati alla chiusura mineraria. La DGS-UNMIG[4] del Ministero dello sviluppo economico assicura la vigilanza ambientale e mineraria, e, previo parere tecnico rilasciato dalle Sezioni UNMIG (Ufficio nazionale minerario per gli idrocarburi e le georisorse competenti), valuta se nell'elenco ricevuto sono inserite piattaforme e infrastrutture connesse delle quali le condizioni strutturali e degli impianti possano consentire il riutilizzo. Quindi, acquisiti i pareri dei competenti Uffici del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (Direzione generale valutazioni ambientali, D.G.V.A.) e del

[4] Direzione Generale Sicurezza - Ufficio Nazionale Minerario per gli Idrocarburi e le Georisorse è l'organo tecnico che garantisce la sicurezza e la vigilanza nelle operazioni di ricerca, coltivazione e stoccaggio di idrocarburi e georisorse. Tale organo è ora confluito nelle competenze del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza energetica (MASE).

Ministero della Cultura per gli aspetti di rispettiva competenza, pubblica sul BUIG e sul proprio sito web, entro il 30 giugno di ogni anno, l'elenco delle piattaforme e infrastrutture connesse in dismissione mineraria che devono essere rimosse secondo le procedure previste dalle stesse Linee Guida.
Nell'elenco predetto, sono altresì indicate, ferme le valutazioni dei competenti uffici del MASE (ex MATTM) e del Ministero della Cultura, le piattaforme e le infrastrutture connesse che, a seguito della verifica prevista, possono essere riutilizzate.
Per le piattaforme indicate come da dismettere nel predetto elenco, le società titolari delle concessioni sono tenute a presentare istanza per l'autorizzazione alla rimozione entro 10 mesi dalla data di pubblicazione dell'elenco medesimo, mentre per le piattaforme indicate come suscettibili di usi alternativi, le società o enti interessati al riutilizzo possono invece presentare istanza di riutilizzo entro 12 mesi dalla data di pubblicazione dell'elenco; tale istanza è pubblicata sul BUIG del mese successivo alla data di presentazione. Qualora (decorsi i predetti 12 mesi dalla data di pubblicazione dell'elenco contenente le piattaforme che, a seguito della verifica prevista, possono essere riutilizzate) non vi fosse alcuna manifestazione di interesse per l'uso alternativo delle piattaforme in elenco, l'operatore titolare della concessione ha 10 mesi di tempo, dallo scadere del termine per la presentazione del progetto di riutilizzo, per depositare l'istanza di relativa rimozione.
L'art. 7 disciplina gli obblighi del titolare, prevedendo in particolare che dalla data della comunicazione di chiusura, il titolare della concessione mineraria nell'ambito della quale sono ubicate la piattaforma e le infrastrutture connesse in dismissione è tenuto a non variarne lo stato e ad eseguire i lavori di manutenzione ordinaria e, nei tempi previsti, i lavori di chiusura mineraria autorizzati.
Gli artt. 8-12 disciplinano il riutilizzo per scopi diversi dall'attività mineraria.
Gli artt. 13-18 disciplinano gli adempimenti relativi alla rimozione della piattaforma e delle infrastrutture connesse.

Articolo 29
(Attività di ricerca e supporto tecnico scientifico degli enti pubblici di ricerca)

L'**articolo 29**, **comma 1**, stabilisce che il Ministero dell'università e della ricerca promuove iniziative nazionali e internazionali di ricerca volte a garantire una gestione sostenibile delle risorse marine e delle aree costiere. Il **comma 2** prevede che gli enti pubblici di ricerca nonché gli enti di ricerca regionali e le università del territorio che svolgono, tra i compiti prioritari e le funzioni statutarie, attività di ricerca, o hanno specifiche competenze nelle materie di cui al provvedimento in esame, possono attivare, su richiesta delle amministrazioni pubbliche competenti, nei limiti delle risorse finanziarie previste a legislazione vigente, forme di collaborazione e di supporto per le finalità previste dal provvedimento in esame. Gli enti di cui al primo periodo possono fornire, sulla base di apposite convenzioni con le amministrazioni pubbliche competenti nei limiti delle risorse finanziarie previste a legislazione vigente e, ove onerose, con oneri a carico delle amministrazioni pubbliche richiedenti, dati, informazioni, supporto tecnico-scientifico, anche mediante le proprie infrastrutture, e formativo per il raggiungimento degli obiettivi stabiliti dal provvedimento in esame.

Il **comma 1**, come sopra osservato, stabilisce che il Ministero dell'università e della ricerca promuove iniziative nazionali e internazionali di ricerca volte a garantire una gestione sostenibile delle risorse marine e delle aree costiere.

Secondo quanto si evince dalla relazione illustrativa, tale previsione è coerente con l'attività di coordinamento affidata all'Italia e già svolta dal Ministero dell'università e della ricerca del Partenariato europeo per l'Economia Blu Sostenibile (Sustainable Blue Economy Partnership – SBEP). Ventinove Paesi, insieme alla Commissione Europea, stanno unendo gli sforzi - stimati in 450 milioni di euro in 7 anni - per costruire un efficiente strumento di trasformazione verde e digitale dell'economia blu, attraverso l'allineamento della programmazione nazionale. Progetti di ricerca e innovazione transnazionali vengono sviluppati, a valere su bandi competitivi promossi dal partenariato, su ambiti di intervento orientati all'impatto, per sostenere la transizione verso un'economia blu sostenibile entro il 2030. Tra questi: il gemello digitale dell'oceano, le piattaforme offshore multiuso, la pianificazione dello spazio marittimo, le risorse biologiche dal mare (sostenibilità delle attività di pesca e acquacoltura), la resilienza delle comunità costiere, con particolare riferimento ai settori

turistico e portuale. L'Italia aderisce altresì alla Missione europea per il ripristino del mare e delle acque (Mission Restore our Ocean and Waters), svolgendo un ruolo di capofila dell'azione pilota per la prevenzione e l'eliminazione dell'inquinamento nel mare e nelle acque del Mar Mediterraneo.
Per ulteriori approfondimenti si rinvia alla sezione sull'analisi di impatto della regolamentazione (AIR), pp. 12-17.

Il **comma 2**, **come modificato dal Senato**, prevede che gli enti pubblici di ricerca nonché gli enti di ricerca regionali e le università del territorio che svolgono, tra i compiti prioritari e le funzioni statutarie, attività di ricerca, o hanno specifiche competenze nelle materie di cui al provvedimento in esame, possono attivare, su richiesta delle amministrazioni pubbliche competenti, nei limiti delle risorse finanziarie previste a legislazione vigente, forme di collaborazione e di supporto per le finalità previste dal provvedimento in esame.

Nella formulazione originaria, l'applicabilità della disposizione in esame era circoscritta ai soli enti pubblici di ricerca "vigilati dal Ministero dell'università e della ricerca". A seguito delle **modifiche approvate dal Senato**, l'inciso è stato espunto dal testo del provvedimento.
Infatti, come precisato nella relazione illustrativa, il riferimento originario della disposizione riguardava, ad esempio, il Consiglio Nazionale delle Ricerche (CNR), l'Istituto Nazionale di Oceanografia e di Geofisica Sperimentale (OGS), la Stazione Zoologica Anton Dohrn (SZD), nonché gli altri enti pubblici o organismi pubblici di ricerca, vigilati dal Ministero dell'università e della ricerca.

Gli enti di cui al primo periodo possono fornire, sulla base di apposite convenzioni con le amministrazioni pubbliche competenti nei limiti delle risorse finanziarie previste a legislazione vigente e, ove onerose, con oneri a carico delle amministrazioni pubbliche richiedenti, dati, informazioni, supporto tecnico-scientifico, anche mediante le proprie infrastrutture, e formativo per il raggiungimento degli obiettivi stabiliti dal provvedimento in esame.

Come segnalato nella relazione, il disegno di legge in esame è stato approvato dal Consiglio dei ministri in esame preliminare in data 25 novembre 2024 ed è stato sottoposto all'esame della Conferenza Unificata nella seduta del 30 luglio 2025. In tale sede sono state accolte alcune proposte emendative formulate dalla Conferenza delle Regioni e delle Province autonome. Per quanto riguarda l'articolo 26, comma 2, la relazione segnala che è stata in particolare accolta la proposta con riformulazione, volta a comprendere nella portata applicativa della disposizione gli enti di ricerca regionali e le università del territorio.

Articolo 30
(Sgravi contributivi nel settore della pesca marittima al fine di favorire il reimbarco in caso di arresto definitivo dell'imbarcazione)

I **commi 1 e 3** dell'**articolo 30** prevedono, nel settore della pesca marittima, uno sgravio contributivo, per gli anni 2026 e 2027, pari al 50 per cento degli oneri previdenziali e assistenziali a carico del datore di lavoro, inerenti ad assunzioni di soggetti che abbiano lavorato in mare a bordo di imbarcazioni oggetto – nell'ambito del programma nazionale relativo al fondo FEAMPA dell'Unione europea[5] – di arresto definitivo e di relativa demolizione; lo sgravio è riconosciuto a determinate condizioni e nel rispetto di un limite massimo di minori entrate contributive pari a 1,54 milioni di euro per ciascun anno del biennio 2026-2027.
Il **comma 2** provvede alla quantificazione e alla copertura dell'onere finanziario corrispondente al summenzionato limite massimo (di cui al **comma 1**).

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

- il soggetto deve aver svolto sull'imbarcazione oggetto di arresto definitivo e di relativa demolizione il proprio lavoro per almeno 90 giorni, anche non consecutivi, nel corso dei 24 mesi precedenti la data di accoglimento della richiesta di sostegno[6];
- il nuovo imbarco deve avvenire entro tre mesi dalla cancellazione dell'unità da pesca demolita nei pertinenti registri tenuti dall'autorità marittima. Lo sgravio è escluso qualora tale nuovo imbarco sostituisca personale che sia sbarcato non volontariamente e per cause diverse dalle fattispecie di risoluzione di diritto di cui all'articolo 343 del codice della navigazione. La condizione sull'assenza di sostituzione è posta con riferimento al suddetto periodo di tre mesi; *a quest'ultimo riguardo, si consideri l'opportunità di una valutazione, in specie in relazione*

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

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

all'ipotesi che il nuovo imbarco avvenga in prossimità del termine dei tre mesi e che immediatamente dopo tale termine cessi un altro rapporto di lavoro.

La base di calcolo sulla quale si commisura la percentuale di sgravio (pari, come detto, a 50 punti percentuali) è costituita dalla contribuzione a carico del datore di lavoro, al netto degli sgravi contributivi già riconosciuti in base alla disciplina generale di settore[7].

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

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

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

Il **comma 3** specifica che lo sgravio contributivo in esame è concesso ai sensi della disciplina dell'Unione europea sulle possibilità di aiuti di Stato *de minimis* nel settore della pesca e dell'acquacoltura[8] e nel rispetto delle norme dell'Unione europea sulla cumulabilità degli aiuti di Stato.

Il **comma 2** provvede alla quantificazione e alla copertura dell'onere finanziario corrispondente al summenzionato limite massimo (di cui al **comma 1**). Riguardo ai saldi relativi all'indebitamento netto delle pubbliche amministrazioni e al fabbisogno di cassa, l'onere è quantificato in misura superiore – pari a 2,2 milioni di euro per ciascuno degli anni 2026 e 2027 – rispetto all'importo del suddetto limite; all'onere così quantificato si fa fronte mediante identica riduzione, per ciascuno dei due anni, del Fondo sociale per occupazione e formazione[9].

---

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

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

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

Articolo 31
(Trattamento di integrazione salariale speciale a beneficio dei lavoratori del settore della pesca)

L'**articolo 31,** al fine di dare piena attuazione alla normativa che ha esteso la Cassa integrazione speciale operai agricoli (CISOA) anche al settore della pesca, rinvia ad un decreto del Ministro del lavoro e delle politiche sociali e del Ministro dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze - da adottare entro il termine di novanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente provvedimento – per la definizione delle causali di intervento dell'integrazione salariale a beneficio dei lavoratori di tale settore, nonché delle modalità e dei criteri di erogazione di tale prestazione.

L'articolo 31, al fine di dare piena attuazione alle disposizioni di cui all'articolo 1, comma 217, della legge 30 dicembre 2021, n. 234 - che ha esteso il trattamento sostitutivo della retribuzione, per le giornate di lavoro non prestate, previsto per i lavoratori agricoli[10], anche ai lavoratori dipendenti imbarcati su navi adibite alla pesca marittima nonché in acque interne e lagunari – nell'ottica di prendere in considerazione le specifiche caratteristiche dell'attività lavorativa in tale ambito, rinvia ad un decreto del Ministro del lavoro e delle politiche sociali e del Ministro dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze – da adottare entro il termine di novanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente provvedimento – la definizione delle causali di intervento dell'integrazione salariale a beneficio dei lavoratori del settore della pesca, nonché le modalità e criteri di erogazione della prestazione. Tale articolo precisa, al secondo periodo, che dalle disposizioni di cui al primo periodo non devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

---

limite di cui al **comma 1**) in misura eccedente, al fine di assicurare la copertura integrale in termini di fabbisogno di cassa e di indebitamento netto delle pubbliche amministrazioni.

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

La ricognizione dell'istituto della CISOA operata nella presente scheda non concerne i casi in cui esso si applichi per riconversione o ristrutturazione aziendale.

Si ricorda che il comma 217 della legge 234/2021, nel dettaglio, ha modificato la legge 8 agosto del 1972, n. 457, introducendo il quarto comma all'articolo 8, con il quale, a decorrere dal 1° gennaio 2022, il trattamento sostitutivo della retribuzione, per le giornate di lavoro non prestate, previsto, per la durata massima di novanta giorni nell'anno, per i lavoratori agricoli con contratto a tempo indeterminato (che siano sospesi temporaneamente dal lavoro per intemperie stagionali o per altre cause non imputabili al datore di lavoro o ai lavoratori), è riconosciuto anche ai lavoratori dipendenti imbarcati su navi adibite alla pesca marittima nonché in acque interne e lagunari, ivi compresi i soci-lavoratori di cooperative della piccola pesca, nonché agli armatori e ai proprietari armatori, imbarcati sulla nave dai medesimi gestita, **per periodi diversi da quelli di sospensione dell'attività lavorativa derivante da misure di arresto temporaneo obbligatorio e non obbligatorio (**periodi coperti da altri strumenti di sostegno al reddito**)** [11].

Come indicato nella relazione illustrativa del provvedimento in esame, tale comma 217 di fatto, non è stato pienamente attuato a causa della difficoltà di conciliare le condizioni e i requisiti previsti per accedere alla CISOA da parte degli operai agricoli con le differenti caratteristiche dell'attività lavorativa nel settore della pesca.

Con la presente disposizione si intendono dunque superare le difficoltà incontrate nell'estensione della CISOA[12] al settore della pesca, attribuendo

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

Si ricorda altresì che il decreto ministeriale n. 1222 del 17 aprile 2025, da ultimo, ha stabilito le modalità di fruizione dell'indennità onnicomprensiva per ciascun socio lavoratore delle cooperative della piccola pesca in caso di sospensione dal lavoro derivante da misure di arresto temporaneo obbligatorio o non obbligatorio.

[12] Si ricorda che nell'ambito del periodo intercorrente tra il 23 febbraio 2020 e il 31 ottobre 2020, e comunque entro il 31 dicembre 2020, l'art. 19 del D.L. 18/2020, come modificato dal D.L. 34/2020, ha previsto la concessione del trattamento di integrazione salariale per i lavoratori dipendenti agricoli a tempo indeterminato (CISOA), per eventi riconducibili all'emergenza epidemiologica da COVID-19.

Il suddetto trattamento è stato riconosciuto, con le medesime modalità, anche per periodi: tra il 13 luglio 2020 e il 31 dicembre 2020 (art. 1 del D.L. 104/2020), per una durata massima di 50 giorni; tra il 1° gennaio 2021 ed il 30 giugno 2021 (art. 1, c. 304, della L. 178/2020) per una durata massima di 90 giorni; tra il 1° aprile 2021 e il 31 dicembre 2021, per una durata massima di 120 giorni (art. 8, co. 8, D.L. 41/2021).

Si ricorda altresì che il comma 1 dell'articolo 2 del DL n. 98/2023 ha esteso, in via transitoria, l'applicabilità del trattamento di integrazione salariale per i lavoratori dipendenti agricoli a tempo indeterminato (CISOA) ai casi in cui l'attività degli operai agricoli (a tempo indeterminato) sia ridotta, in ragione di intemperie stagionali, in misura pari alla metà dell'orario giornaliero contrattualmente previsto; si è esteso dunque, limitatamente alle riduzioni di attività lavorative comprese nel periodo tra il 29 luglio 2023 – data di entrata in vigore del presente decreto – e il 31 dicembre 2023 (e limitatamente alla categoria degli operai

al Ministero del lavoro e delle politiche sociali e al Ministero dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, il compito di adottare un decreto volto a definire esattamente le modalità applicative e, in particolare, le causali in presenza delle quali sarà possibile accedere all'integrazione salariale.

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

a tempo indeterminato e alla causale delle intemperie stagionali), l'applicabilità dell'istituto, prevista dalla disciplina vigente per i casi di sospensione per intere giornate – a causa di intemperie stagionali o di altri eventi non imputabili al datore di lavoro o ai lavoratori – dell'attività dei lavoratori agricoli a tempo indeterminato (quadri, impiegati ed operai) .

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

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

Si ricorda, da ultimo, che l'art. 10-bis del DL n. 92/2025, al comma 2, ha esteso, in via transitoria, nel rispetto di un limite di spesa pari a 22,5 milioni di euro per l'anno 2025, l'applicabilità del trattamento di integrazione salariale previsto per i lavoratori dipendenti agricoli a tempo indeterminato (CISOA) ai casi in cui l'attività sia degli operai agricoli a tempo indeterminato sia di quelli a tempo determinato sia ridotta, in ragione di intemperie stagionali, in misura pari alla metà dell'orario giornaliero contrattualmente previsto; l'estensione concerne, nel rispetto del suddetto limite di spesa, le riduzioni pari alla metà di attività lavorativa comprese nel periodo 1° luglio 2025-31 dicembre 2025.

Articolo 32
(Modifiche al regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, in materia di pesca)

L'**articolo 32** modifica i limiti di abilitazione del personale imbarcato al fine di riconoscere al **marinaio autorizzato alla pesca** la possibilità di assumere il **comando di navi** di stazza non superiore a 200 tonnellate **dedite alla pesca mediterranea anche oltre il 20° meridiano**.

Apportando modifiche al Regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione, approvato con d.P.R. n. 328 del 1952, **l'articolo 32** del provvedimento in esame consente al **marinaio autorizzato alla pesca**, in funzione delle nuove tecnologie di ausilio alla navigazione installate a bordo delle navi da pesca, di assumere il comando di navi di stazza lorda non superiore a 200 tonnellate dedite alla pesca mediterranea **in qualsiasi zona** e, dunque, **anche oltre il limite attuale del 20° meridiano** (Mar di Levante).

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

Difatti, come indicato nella relazione illustrativa del disegno di legge in esame, l'**articolo 32** intende coordinare la disciplina del **padrone marittimo di seconda classe per la pesca** di cui all'art. 254-*bis* del Regolamento con quella del **marinaio autorizzato alla pesca** di cui all'art. 257 del medesimo regolamento, evitandone una sovrapposizione.

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

- di stazza lorda non superiore alle 150 tonnellate;
- di stazza lorda non superiore a 1000 tonnellate nel Mediterraneo, a condizione del completamento di almeno un anno di navigazione in servizio di coperta in qualità di ufficiale;
- di stazza lorda non superiore a 1000 tonnellate oltre lo stretto di Gibilterra fino a Huelva e sino a capo Palmas, comprese le isole a non più di trecento

> miglia dalla costa, oltre il canale di Suez, nel mar Rosso, lungo le coste dell'Arabia, dell'India, compreso il golfo Persico, fino a Bombay, e della Africa fino a capo Guardafui, a condizione del completamento di almeno tre anni di navigazione in servizio di coperta come primo ufficiale, due dei quali su navi adibite alla pesca oltre gli Stretti.

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

Ciò premesso, da un lato, tramite la soppressione della lettera *a)*, numero 2, del secondo comma dell'articolo 254-*bis* del Regolamento, l'**articolo 32 elimina il limite**, attualmente previsto per il **padrone marittimo di seconda classe** per la pesca, di assumere il comando di navi adibite alla pesca **di stazza lorda non superiore alle 150 tonnellate**.

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

La novella va, invece, a stabilire che il marinaio autorizzato alla pesca può assumere il comando di navi di stazza lorda non superiore alle 200 tonnellate adibite alla pesca **nel Mediterraneo, nel mar Nero, nel mar d'Azov, nel mar Rosso, lungo le coste dell'Arabia e dell'India, compreso il golfo Persico e fino a Mumbai, lungo le coste africane, comprese le isole a non più di trecento miglia dalla costa**, eliminando, pertanto, l'attuale limite del 20° meridiano.

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

Come rilevato dal **Comitato per la legislazione** della Camera dei deputati, da ultimo, nella seduta del 13 marzo 2024 – con riferimento all'AC 1752, recante conversione in legge del decreto-legge 2 marzo 2024, n. 19 –, in tali casi «le disposizioni andrebbero […] riformulate nel senso di autorizzare la modifica delle norme regolamentari sulle quali si interviene; […] in proposito appare opportuna una riflessione sull'esigenza di evitare la "legificazione" di materie regolamentari

che contrasta con l'auspicato processo di delegificazione e comporta un irrigidimento del contesto normativo nonché la sottrazione di tali materie all'ordinario *iter* di adozione dei regolamenti che prevede, tra l'altro, il parere del Consiglio di Stato».

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

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

Articolo 33
(Rappresentanza delle associazioni della pesca nelle commissioni di riserva delle aree marine protette)

L'**articolo 33, modificato dal Senato,** aggiorna la **composizione** delle **commissioni di riserva delle aree marine protette** tramite la partecipazione **di tre ulteriori esperti** designati rispettivamente dal Ministero dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste, dal Ministero dell'università e della ricerca e dalle Associazioni nazionali delle cooperative e delle imprese della pesca professionale maggiormente rappresentative, nonché **di un rappresentante** della Federazione Italiana Pesca Sportiva e Attività Subacquee (FIPSAS).

Nel dettaglio, la disposizione in commento è composta da due commi.

Il **comma 1** modifica l'articolo 2, comma 339, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, al fine di **aggiornare la composizione delle Commissioni di riserva delle aree marine protette**. La disposizione prevede la **sostituzione** dell'**esperto** designato dall'Istituto centrale per la ricerca scientifica e tecnologica applicata al mare (**ICRAM**), oggi soppresso, con l'esperto designato dall'Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale (**ISPRA**).

Si prevede altresì che delle commissioni di riserva facciano parte:

- un **esperto** designato dal **Ministero dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste**;
- un **esperto** designato dal **Ministero dell'università e della ricerca**;
- un **rappresentante** della **Federazione Italiana Pesca Sportiva e Attività Subacquee (FIPSAS)**, come previsto a seguito della modifica intervenuta sul testo a seguito dell'esame da parte del Senato;
- un **esperto** designato dalle **Associazioni nazionali delle cooperative e delle imprese della pesca professionale** maggiormente rappresentative e riconosciute dal Ministero dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste.
- Per l'individuazione delle associazioni maggiormente rappresentative si rinvia al decreto del direttore generale della pesca del Ministero dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste del 3 luglio 2025, n. 300843.

In conseguenza della modifica che ha portato all'integrazione dei componenti delle Commissioni con un rappresentante della Federazione Italiana Pesca Sportiva e Attività Subacquee (FIPSAS), è stato introdotto un

ulteriore **comma 2** recante le previsioni di copertura finanziaria degli oneri derivanti dal trattamento di missione da corrispondere allo stesso. È stato quindi previsto che in relazione agli stessi, pari a 54.000 euro annui a decorrere dall'anno 2026, si provveda mediante riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2026-2028, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali» della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2026, utilizzando parzialmente l'accantonamento relativo al Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica.

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

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

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

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

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

In estrema sintesi, le commissioni di riserva affiancano l'ente delegato nella gestione dell'area marina protetta, formulando proposte e suggerimenti per quanto attiene al funzionamento dell'area marina protetta (AMP) medesima. In particolare, le suddette commissioni rendono il proprio parere alla proposta del regolamento di esecuzione del decreto istitutivo e di organizzazione dell'area marina protetta, ivi comprese le previsioni relative alle spese di gestione, formulate dall'ente delegato.

- ***La soppressione dell'ICRAM e il ruolo dell'ISPRA***

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

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

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

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

ulteriormente ampliata in relazione ai contenuti delle convenzioni triennali stipulate con il Ministero di riferimento.

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

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

Articolo 34
(Delega al Governo per il recepimento della direttiva (UE) 2024/1785 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 aprile 2024, che modifica la direttiva 2010/75/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, relativa alle emissioni industriali (prevenzione e riduzione integrate dell'inquinamento), e la direttiva 1999/31/CE del Consiglio, relativa alle discariche di rifiuti)

L'**articolo 34**, **introdotto dal Senato**, contiene la **delega al Governo per il recepimento della direttiva (UE) 2024/1785** del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 aprile 2024, che modifica la direttiva 2010/75/UE, relativa alle emissioni industriali, e la direttiva 1999/31/CE, relativa alle discariche di rifiuti, il relativo procedimento e la copertura finanziaria.

Il **comma 1** contiene la delega al Governo per adottare, entro il **30 giugno 2026**, un decreto legislativo di attuazione della direttiva (UE) 2024/1785 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 aprile 2024, che modifica la direttiva 2010/75/ UE del Parlamento europeo e del Consiglio, relativa alle emissioni industriali (prevenzione e riduzione integrate dell'inquinamento), e la direttiva 1999/31/ CE del Consiglio, relativa alle discariche di rifiuti, nel rispetto dei principi e criteri direttivi generali di cui all'articolo 32 della legge 24 dicembre 2012, n. 234 (Norme generali sulla partecipazione dell'Italia alla formazione e all'attuazione della normativa e delle politiche dell'Unione europea).

Si ricorda che, secondo l'articolo 32 della legge 24 dicembre 2012, n. 234, i decreti legislativi sono informati ai seguenti principi e **criteri direttivi generali**:

a) il principio della massima semplificazione dei procedimenti e delle modalità di organizzazione e di esercizio delle funzioni e dei servizi;
b) la necessità, ai fini di un migliore coordinamento con le discipline vigenti per i singoli settori interessati dalla normativa da attuare, di introdurre le occorrenti modificazioni alle discipline stesse, anche attraverso il riassetto e la semplificazione normativi con l'indicazione esplicita delle norme abrogate, fatti salvi i procedimenti oggetto di semplificazione amministrativa ovvero le materie oggetto di delegificazione;
c) il **divieto di gold plating**: è vietato il recepimento di direttive dell'Unione europea con la previsione e l'introduzione o il mantenimento di livelli di regolazione superiori a quelli minimi richiesti dalle direttive stesse;
d) la previsione di sanzioni amministrative e penali per le infrazioni alle disposizioni dei decreti stessi. Le sanzioni penali, nei limiti, rispettivamente, dell'ammenda fino a 150.000 euro e dell'arresto fino a tre anni, sono previste,

in via alternativa o congiunta, solo nei casi in cui le infrazioni ledano o espongano a pericolo interessi costituzionalmente protetti;

e) la necessità di procedere al recepimento di direttive o all'attuazione di altri atti dell'Unione europea che modificano precedenti direttive o atti già attuati con legge o con decreto legislativo, se la modificazione non comporta ampliamento della materia regolata, apportando le corrispondenti modificazioni alla legge o al decreto legislativo di attuazione della direttiva o di altro atto modificato;

f) la necessità di tener conto nella redazione dei decreti legislativi di recepimento delle eventuali modificazioni delle direttive dell'Unione europea comunque intervenute fino al momento dell'esercizio della delega;

g) g) la necessità di individuare quando si verifichino sovrapposizioni di competenze tra amministrazioni diverse o comunque siano coinvolte le competenze di più amministrazioni statali, attraverso le più opportune forme di coordinamento, rispettando i principi di sussidiarietà, differenziazione, adeguatezza e leale collaborazione e le competenze delle regioni e degli altri enti territoriali, le procedure per salvaguardare l'unitarietà dei processi decisionali, la trasparenza, la celerità, l'efficacia e l'economicità nell'azione amministrativa e la chiara individuazione dei soggetti responsabili;

h) la necessità di dare attuazione, qualora non siano di ostacolo i diversi termini di recepimento, con un unico decreto legislativo delle direttive che riguardano le stesse materie o che comunque comportano modifiche degli stessi atti normativi;

i) la necessità di rispettare la parità di trattamento dei cittadini italiani rispetto ai cittadini degli altri Stati membri dell'Unione europea, ed il divieto di prevedere in ogni caso un trattamento sfavorevole dei cittadini italiani.

Si impone altresì il rispetto dei **criteri direttivi specifici** di cui all'articolo 10, comma 1, della legge 13 giugno 2025, n. 91 (**legge di delegazione europea 2024),** fermo restando quanto stabilito ai commi 3 e 4 del medesimo articolo.

L'articolo 10 della legge di delegazione europea 2024 reca una serie di principi e criteri direttivi per l'esercizio di delega per il recepimento della direttiva (UE) 2024/1785. In particolare, il **comma 1** prevede come **criteri direttivi specifici**:

a) l'attribuzione alla competenza regionale della definizione delle modalità con le quali condurre i procedimenti di autorizzazione o di registrazione degli impianti di allevamento nonché la definizione delle connesse tariffe istruttorie e dei controlli, nel rispetto della disciplina dell'Unione europea e fermi restando gli obblighi di informazione nei confronti del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, assicurando nelle more un regime transitorio che garantisca il rispetto dei requisiti minimi richiesti dall'articolo 3, paragrafo 5, della medesima direttiva;

b) l'introduzione, sia per gli allevamenti, sia per altre categorie di installazioni, della possibilità, prevista dall'articolo 6 della direttiva 2010/75/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 novembre 2010, di emanare requisiti generali vincolanti, in modo da sostituire i procedimenti di rilascio,

modifica e rinnovo dell'autorizzazione integrata ambientale con una presa d'atto di conformità, modificando e integrando a tal fine le vigenti disposizioni in materia, ferma restando la disciplina riguardante le procedure di riesame e di controllo;

c) la necessità di assicurare l'efficace partecipazione dell'Italia alle attività di scambio di informazioni tecniche previste dalla medesima direttiva e, in particolare, alle attività del centro di innovazione per la trasformazione e le emissioni industriali (INCITE), previsto dall'articolo 27-bis della direttiva 2010/75/UE (Direttiva sulle emissioni industriali (IED);

d) la necessità di assicurare che la singola autorizzazione contribuisca al raggiungimento dell'obiettivo di un elevato livello di protezione della salute umana e dell'ambiente nel loro complesso a scala comunitaria, anche nel caso in cui non possa da sola garantire il suo conseguimento a scala locale, individuando a tal fine le procedure e gli strumenti, per quanto possibile valorizzando quelli già esistenti, nonché le eventuali risorse finanziarie occorrenti, da porre a carico dei gestori mediante le previste tariffe, attraverso le quali le autorità sanitarie possono contribuire efficacemente all'individuazione delle migliori tecniche disponibili e, sia in fase previsionale, sia in fase di controllo, delle eventuali criticità sanitarie che rendono necessario, in particolari contesti, condizionare l'esercizio al raggiungimento di prestazioni ambientali particolarmente ambiziose;

e) la necessità di riordinare le procedure autorizzative per il rilascio delle autorizzazioni integrate ambientali alla luce degli sviluppi della disciplina in materia di procedimento amministrativo, in particolare garantendo il coinvolgimento nella fase decisoria dei soli soggetti aventi titolo a esprimere atti di assenso necessari, evitando la duplicazione di oneri informativi e rinviando alle sedi opportune, senza effetti sul procedimento, la definizione o l'aggiornamento del quadro prescrittivo non sostituito dall'autorizzazione;

f) la necessità di chiarire come le disposizioni vigenti in materia di risarcimento e indennizzo siano applicabili in caso di violazione delle prescrizioni autorizzative che determina un danno sanitario, ove necessario integrando tali disposizioni al fine di renderle coerenti con la pertinente disciplina dell'Unione europea, chiarendo altresì quale sia il soggetto pubblico titolato ad accertare la violazione e introducendo specifiche disposizioni volte a evitare plurimi indennizzi a fronte del medesimo evento dannoso;

g) la necessità di riordinare le disposizioni legislative e regolamentari che disciplinano la Commissione istruttoria per l'autorizzazione integrata ambientale – (IPPC), i criteri di presentazione delle relazioni di riferimento di cui all'articolo 29-sexies, comma 9-quinquies, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, le procedure autorizzative riguardanti interventi che comportano una significativa modifica delle migliori tecniche disponibili di riferimento, nonché le competenze del tavolo di coordinamento previsto dall'articolo 29-quinquies del decreto legislativo n. 152 del 2006, alla luce della disciplina in materia di interpello ambientale;

h) la necessità di prevedere sanzioni effettive, dissuasive e proporzionate rispetto alla gravità della violazione degli obblighi derivanti dalla medesima direttiva,

anche in deroga ai criteri e ai limiti previsti dall'articolo 32, comma 1, lettera d), della legge 24 dicembre 2012, n. 234, e alla legge 24 novembre 1981, n. 689, introducendo altresì strumenti deflativi del contenzioso, quali la **diffida ad adempiere (Cfr. art. 29 – decies, comma 9,** del decreto legislativo n. 152 del 2006);

i) la necessità di apportare alla normativa vigente ogni ulteriore modifica e integrazione al fine di assicurare il coordinamento con le disposizioni emanate in attuazione del presente articolo, anche attraverso l'abrogazione delle disposizioni incompatibili.

Il **comma 3** prevede che agli **oneri derivanti** dall'attuazione del comma 1, lettera c), quantificati pari a euro 300.000 a decorrere dall'anno 2026, si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2025-2027, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2025, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica.

Il **comma 4** prevede che dall'attuazione dei criteri di cui al comma 1, lettere a), b), d), e), f), g), h) e i) non **devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica**.

Il **comma 2** dell'articolo in esame disciplina il procedimento per l'attuazione della delega prevedendo che il decreto legislativo di recepimento sia adottato **su proposta** del Ministro per gli affari europei, il PNRR e le politiche di coesione e del Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica, **di concerto** con i Ministri degli affari esteri e della cooperazione internazionale, della giustizia, dell'economia e delle finanze, delle imprese e del made in Italy, della salute, dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste, e per gli affari regionali e le autonomie, **previa acquisizione** del parere della Conferenza unificata - città ed autonomie locali.

Sullo schema di decreto legislativo è acquisito il parere delle Commissioni parlamentari competenti per materia e per i profili finanziari, che sono tenute a esprimersi nel termine di trenta giorni dalla data di trasmissione. Si prevede che, decorso tale termine, i decreti possono comunque essere adottati; mentre qualora il termine previsto per l'espressione del parere delle Commissioni parlamentari scada nei trenta giorni che precedono la scadenza del termine per l'esercizio della delega, o successivamente, quest'ultimo è prorogato di novanta giorni.

La **proposta emendativa approvata dal Senato** volta all'inserimento del presente articolo ha previsto, altresì, la modifica della rubrica del **Capo VI** del disegno di legge in esame ("Misure in materia scolastica, sanitaria, culturale, di ricerca, di pesca e di ambiente").

CAPO VII –DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 35
(Clausola di invarianza finanziaria)

L'**articolo 35** reca la clausola di invarianza finanziaria.

L'**articolo 35** prevede che dall'attuazione delle disposizioni contenute nel presente provvedimento non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, ad eccezione dell'**articolo 30** e - a seguito di **modifica approvata dal Senato** - dell'**articolo 33**.

Si specifica che le amministrazioni interessate provvedono all'attuazione delle disposizioni in esame con le risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente.

Riguardo ai richiamati **articoli 30 e 33** del provvedimento in esame si rinvia alle relative schede del presente dossier.

Articolo 36
(Modifiche alla legge 14 giugno 2021, n. 91, recante l'istituzione di una zona economica esclusiva oltre il limite esterno del mare territoriale)

L'**articolo 36, introdotto dal Senato**, integra la normativa riguardante l'esercizio dei diritti all'interno della zona economica esclusiva istituita oltre il limite esterno del mare territoriale (legge n. 91 del 2021).

Più nel dettaglio, la disposizione interviene sull'articolo 2, comma 1, della legge n. 91 del 2021 (recante Istituzione di una zona economica esclusiva oltre il limite esterno del mare territoriale), ove si prevede che l'Italia eserciti **i diritti sovrani attribuiti dalle norme internazionali vigenti** all'interno della zona economica esclusiva istituita ai sensi dell'articolo 1 della medesima disposizione.

L'articolo 36 in esame integra tale previsione inserendo, oltre ai diritti sovrani, **la giurisdizione e gli altri diritti**.

Si ricorda che la citata legge 14 giugno 2021, n. 91 autorizza l'istituzione di una zona economica esclusiva» (ZEE), nella quale, ai sensi dell'articolo 2, «l'Italia esercita i diritti sovrani attribuiti dalle norme internazionali vigenti». All'istituzione della zona economica esclusiva, che comprende tutte le acque circostanti il mare territoriale o parte di esse, si provvede con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale, da notificare agli Stati il cui territorio è adiacente al territorio dell'Italia o lo fronteggia.

Tale regolamento è stato poi emanato con D.P.R. 26 settembre 2025, n. 193, che dà attuazione all'articolo 1 della legge 14 giugno 2021, n. 91, provvedendo alla parziale istituzione e delimitazione della zona economica esclusiva (ZEE) nelle acque dei tre quadranti del Mare Tirreno, del Mare Ionio e di parte del Mare Adriatico, riservando ad ulteriori provvedimenti la delimitazione della zona economica esclusiva nelle aree circostanti le restanti porzioni del mare territoriale.

Si segnala che l'Allegato 1 del D.P.R. 26 settembre 2025, n. 193 delimita la ZEE e in particolare: l'articolo 1 la zona economica esclusiva nel Mare Tirreno centro-meridionale, l'articolo 2 nel Mar Ionio, l'articolo 3 nel Mare Adriatico settentrionale e centro-meridionale.

Sulle ZEE si vedano, per approfondimenti:

- il dossier sulla proposta di legge A.C. 2313;
- il dossier sull'Accordo con la Grecia sulla delimitazione delle rispettive
- zone marittime, fatto ad Atene il 9 giugno 2020;

- il tema dell'attività parlamentare sulla Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra Italia e Croazia sulla delimitazione delle zone economiche esclusive;
- l'articolo Il problema della zee e l'adeguamento dello strumento aeronavale italiano (IARI, dicembre 2023).

La **Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare** (*United Nations Convention on the Law of the Sea* – UNCLOS), fatta a Montego Bay il 10 dicembre 1982, ratificata e resa esecutiva ai sensi della legge 2 dicembre 1994, n. 689, prevede all'**articolo 56** che nella zona economica esclusiva lo Stato costiero gode di:

a) **diritti sovrani** sia ai fini dell'esplorazione, dello sfruttamento, della conservazione e della gestione delle risorse naturali, biologiche o non biologiche, che si trovano nelle acque soprastanti il fondo del mare, sul fondo del mare e nel relativo sottosuolo, sia ai fini di altre attività connesse con l'esplorazione e lo sfruttamento economico della zona, quali la produzione di energia derivata dall'acqua, dalle correnti e dai venti;

b) **giurisdizione** conformemente alle pertinenti disposizioni della Convenzione, in materia di:

i) installazione e utilizzazione di isole artificiali, impianti e strutture,

ii) ricerca scientifica marina,

iii) protezione e preservazione dell'ambiente marino,

c) **altri diritti** e doveri previsti dalla Convenzione.

Si segnala inoltre che il «Piano del mare» per il triennio 2025-2025, adottato ai sensi dell'art. 12, comma 3, del decreto-legge n. 173 del 2022 e approvato con delibera del 31 luglio 2023 del Comitato interministeriale per le politiche del mare (CIPOM), istituito presso la Presidenza del Consiglio dei ministri, al paragrafo 2.1.4 precisa che "l'estensione dei diritti sovrani dello Stato nella ZEE consentirà, in particolare, lo sfruttamento sostenibile delle energie rinnovabili, incluso l'eolico e il fotovoltaico offshore e la forza delle maree e delle correnti. Potrà inoltre migliorare il controllo e la gestione dei giacimenti di idrocarburi della sottostante piattaforma continentale, inclusi quelli condivisi con Paesi vicini a cavallo delle linee di delimitazione. Il semplice **rinvio generico** dell'art. 2 della sopra richiamata legge n. 91 del 2021 **alle «norme internazionali vigenti»** richiederà una azione puntuale di **definizione del regime regolamentare** relativo alle materie su cui si estenderà la giurisdizione nazionale, inclusa la pesca in conformità con le disposizioni pertinenti dell'Unione Europea, la protezione ambientale, la ricerca scientifica, le energie rinnovabili, le installazioni artificiali. Al riguardo, va considerato che lo Stato irradia la sua sovranità, secondo i modi stabiliti dall'UNCLOS, in zone di mare che rappresentano ad un tempo patrimonio esclusivo della Nazione, ma anche aree che lo Stato ha **l'obbligo e la responsabilità di preservare** nell'interesse della

Comunità internazionale per garantirne l'uso libero e sostenibile a beneficio delle generazioni future. L'esigenza di disciplinare le diverse attività negli spazi marittimi è particolarmente avvertita dagli operatori economici, che necessitano di informazioni affidabili e durevoli nel tempo per investire nelle loro iniziative imprenditoriali. L'esigenza di certezza dei confini marittimi trascende gli spazi marittimi nazionali, perché gli operatori economici devono anche conoscere quali spazi siano da considerare sottoposti alla giurisdizione di altri Stati e quali rientrino invece nel regime dell'alto mare".

Articolo 37
(Entrata in vigore)

L'**articolo 37, introdotto dal Senato,** prevede che il presente provvedimento entri in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale*.

L'**articolo 37** fissa quindi l'entrata in vigore delle disposizioni in esame il **giorno successivo a quello della pubblicazione** nella *Gazzetta ufficiale*, in luogo dei quindici giorni ordinari di *vacatio legis* dalla pubblicazione.