



Delega al Governo per la riforma del Codice della nautica da diporto

A.C. 2722-A

Dossier n° 255/1 - Elementi per l'esame in Assemblea
18 settembre 2015

Informazioni sugli atti di riferimento

A.C.	2722-A
Titolo:	Delega al Governo per la riforma del codice della nautica da diporto
Iniziativa:	Governativa
Date:	
approvazione in Commissione:	20 maggio 2015

Contenuto

Il **comma 1** dell'articolo 1 conferisce una **delega** al Governo per la **riforma del codice della nautica da diporto** ([decreto legislativo n. 171/2005](#)). La delega

Si ricorda che il [decreto legislativo n. 171/2005](#) è stato emanato sulla base della [legge n. 172/2003](#) che prevedeva anche l'attuazione della [direttiva 2003/44/UE](#) in materia di ravvicinamento delle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative degli Stati membri riguardanti le imbarcazioni da diporto.

In base all'articolo 3 del codice, le costruzioni destinate alla navigazione da diporto sono denominate:

- **unità da diporto**: ogni costruzione di qualunque tipo e con qualunque mezzo di propulsione destinata alla navigazione da diporto;
- **nave da diporto**: ogni unità con scafo di lunghezza superiore a ventiquattro metri, misurata secondo le norme armonizzate EN/ISO/DIS 8666;
- **imbarcazione da diporto**: ogni unità con scafo di lunghezza superiore a dieci metri e inferiore a ventiquattro metri;
- **natante da diporto**: ogni unità da diporto a remi o con lunghezza inferiore a dieci metri.

La delega ha un termine di **ventiquattro mesi** dall'entrata in vigore della legge. I decreti legislativi sono emanati su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i ministri degli esteri, dell'ambiente, degli affari europei, dell'economia e delle finanze, della semplificazione e pubblica amministrazione, della giustizia, dell'istruzione, dello sviluppo economico e dei beni culturali.

I decreti dovranno disciplinare le seguenti materie:

- **regime amministrativo e navigazione delle unità da diporto**, ivi comprese le navi con scafo di lunghezza superiore a 24 metri e comunque di stazza lorda non superiore alle 1.000 tonnellate, adibite in navigazione internazionale esclusivamente al noleggio per finalità turistiche (di cui all'articolo 3 della legge delega n. 172/2003).

Le materie
oggetto di
delega

Tale regime è attualmente disciplinato nel codice dal Titolo I (regime della navigazione da diporto, articoli da 1 a 14, suddivisi in Capo I - Disposizioni generali, Capo II - Progettazione, costruzione e immissione in commercio di unità da diporto) e dal Titolo II (regime amministrativo delle unità da diporto, articoli da 15 a 41, suddivisi in Capo I - Iscrizione delle unità da diporto, Capo II - Abilitazione alla navigazione delle unità da diporto, Capo III - Persone trasportabili ed equipaggio, Capo IV - Obbligo di patente e Capo V - Responsabilità derivante dalla circolazione delle unità da diporto).

- **attività di controllo** in materia di sicurezza della navigazione da diporto e di prevenzione degli incidenti in prossimità della costa con l'obiettivo della salvaguardia della vita umana in mare e nelle acque interne (con particolare attenzione all'attività subacquea).

Il riferimento alle acque interne e all'attività subacquea è frutto di un emendamento al testo approvato dall'Assemblea del Senato (em. Cioffi 1.101).

- revisione della **disciplina sanzionatoria**, sulla base della gravità delle violazioni del codice, del pregiudizio da queste recato alla tutela degli interessi pubblici e del pericolo derivante da condotte illecite; deve essere comunque garantita l'effettività delle sanzioni.

Alle norme sanzionatorie è attualmente dedicato il Titolo V del Codice (articoli da 53 a 57-*bis*).

- aggiornamento dei **requisiti psicofisici** necessari per il conseguimento della **patente nautica**.

Come si è visto, i requisiti per il conseguimento della patente nautica sono indicati dal Capo IV del Titolo II del codice composto dal solo articolo 39.

- **procedure** per l'approvazione e l'**installazione di sistemi di alimentazione con GPL** (gas di petrolio liquefatto), metano e elettrici sulle unità da diporto di nuova costruzione o già immesse sul mercato.

I **principi e criteri direttivi** della delega sono definiti dal **comma 2**; Il comma precisa anche che la delega si pone l'obiettivo di garantire la concorrenzialità del settore nell'ambito della Strategia europea per una maggiore crescita e occupazione nel turismo costiero e marittimo (COM(2014)86) (al riguardo si rinvia al paragrafo *Documenti all'esame delle istituzioni UE*).

I principi e criteri direttivi

La **lettera a)** prevede il **coordinamento e armonizzazione della normativa** in materia di nautica da diporto e di **iscrizione delle unità da diporto**, al fine di semplificare gli adempimenti formali posti a carico dell'utenza.

Come si è visto, l'iscrizione delle unità da diporto è attualmente disciplinata dal Capo I del Titolo II del codice. In particolare, l'articolo 15 prevede che le navi da diporto siano iscritte in registri tenuti dalle capitanerie di porto; in base all'articolo 19 per ottenere l'iscrizione nei registri il proprietario deve presentare all'autorità competente il titolo di proprietà, la dichiarazione di conformità CE rilasciata dal costruttore (ai sensi dell'articolo 8) e la dichiarazione di potenza del motore o dei motori entrobordo installati a bordo. In base all'articolo 21, comma 2, la cancellazione delle unità da diporto dai registri di iscrizione può avvenire per vendita o trasferimento all'estero, per demolizione, per passaggio dalla categoria delle imbarcazioni a quella dei natanti (cfr. *supra*), per passaggio ad altro registro, per perdita effettiva o presunta.

In materia sono poi intervenuti i commi da 217 a 222 dell'articolo 1 della legge di stabilità 2013 ([legge n. 228/2012](#)) i quali hanno istituito il **sistema telematico centrale della nautica da diporto**. Il sistema, per la cui disciplina è prevista l'emanazione di un apposito regolamento, si articola nell'archivio telematico centrale e nello sportello telematico del diportista e, in base alle modifiche introdotte dall'[articolo 32 del decreto-legge n. 133/2014](#), nell'ufficio di conservatoria centrale delle unità da diporto. Sullo schema di regolamento la IX Commissione Trasporti della Camera ha espresso il parere di competenza nella seduta del 27 maggio 2014. Il regolamento è stato approvato in via definitiva dal Consiglio dei ministri nella riunione dell'8 agosto 2014. Per approfondimenti vedi [qui](#).

La **lettera b)** prevede la **semplificazione del regime amministrativo** e degli adempimenti relativi alla navigazione da diporto, anche ai fini commerciali.

Rientrano nel regime amministrativo della navigazione da diporto, oltre alle procedure di iscrizione sopra ricordate, le norme in materia di abilitazione alla navigazione (Capo II del Titolo II). Tra queste merita segnalare l'obbligo di detenere, per la navigazione da diporto, la licenza di navigazione e il certificato di sicurezza rilasciati dall'ufficio all'atto dell'iscrizione (artt. 22-24 e 26) nonché l'obbligo per imbarcazioni e navi da diporto, di esporre la bandiera nazionale e la previsione che le stesse siano contraddistinte dalla sigla dell'ufficio presso cui sono iscritte e dal numero di iscrizione (art. 25). Rientrano nel regime amministrativo anche le norme in materia di persone trasportabili e di equipaggio (Capo III del Titolo II). In particolare, in base all'art. 34, l'autorità che rilascia la licenza di navigazione annota sulla stessa il numero massimo delle persone trasportabili. L'art. 37 rimette poi a un decreto ministeriale la definizione delle qualifiche professionali per lo svolgimento dei servizi di bordo.

La **lettera c)** prevede la **revisione**, secondo criteri di semplificazione, della disciplina in materia di **navigazione temporanea** di imbarcazioni e navi da diporto non abilitate e non munite dei prescritti documenti, ovvero abilitate e provviste di documenti di bordo ma affidate in conto vendita o in riparazione e assistenza ai cantieri navali.

In base all'articolo 31 del codice per navigazione temporanea si intende quella effettuata allo scopo di: a) verificare l'efficienza degli scafi o dei motori; b) presentare imbarcazioni o

navi da diporto al pubblico o a singoli interessati all'acquisto; c) trasferire imbarcazioni o navi da diporto da un luogo all'altro anche per la partecipazione a saloni nautici internazionali. Le autorizzazioni per la navigazione temporanea sono rilasciate dal capo del circondario marittimo o dal capo dell'ufficio provinciale del Dipartimento per i trasporti marittimi o ancora, per le navi da diporto, dal capo del compartimento marittimo, nella cui giurisdizione l'impresa che ha costruito la nave o l'imbarcazione ha la sede principale o secondaria.

La **lettera d)** prevede la **semplificazione** della procedura amministrativa per la **dismissione di bandiera**.

In base al comma 4 dell'articolo 25 del codice il proprietario che trasferisca o venda all'estero l'unità da diporto è tenuto a chiedere preventivamente il nulla osta alla dismissione della bandiera.

La **lettera e)** prevede la **regolamentazione** dell'attività in materia di **locazione dei natanti**.

L'articolo 42 del codice definisce la locazione dei natanti 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. Con l'unità da diporto locata il conduttore esercita la navigazione e ne assume la responsabilità e i rischi. Il contratto di locazione è redatto per iscritto a pena di nullità ed è tenuto a bordo in originale o copia conforme.

La **lettera f)** prevede, nell'ambito delle strutture ricettive della nautica, un numero congruo di accosti (cioè di **approdi**) **riservati alle unità in transito**, con particolare attenzione ai posti di ormeggio per i portatori di **handicap**.

La **lettera g)** dispone la **regolamentazione** puntuale dei **campi di ormeggio** attrezzati **nelle zone di riserva** generale, zone B, o di riserva parziale, zone C, due tipologie di **aree marina protette**, per le unità da diporto autorizzate alla navigazione, prevedendo una riserva di ormeggi alle imbarcazioni a vela; in tale regolamentazione ci si potrà avvalere di tecnologie informatiche e telematiche; la finalità della misura è individuata nella tutela dell'ecosistema e nella necessità di vietare l'ancoraggio al fondale nelle aree marine protette all'interno del campo boa (cioè laddove nell'area marina sia presente un "campo boa", vale a dire un'area attrezzata con boe destinate all'ormeggio delle imbarcazioni, viene vietato l'ancoraggio al fondale).

Le zone di riserva generale, o zone B, e le zone di riserva parziale, o zone C, sono due diverse tipologie di area marina protetta. Tali aree si distinguono infatti in zone di riserva integrale (zone A), all'interno delle quali sono vietati l'accesso, la navigazione e l'ancoraggio di unità navali di qualsiasi genere ad eccezione di quelli autorizzati dall'Ente nonché la balneazione, la pesca professionale e sportiva e le attività subacquee; zone di riserva generale (zone B), all'interno delle quali sono consentite la navigazione a vela, a remi, a pedali o con propulsori elettrici; la navigazione a motore ai natanti, a velocità non superiore ai 5 nodi, entro la distanza di 300 metri dalla costa, e a velocità non superiore ai 10 nodi, oltre la distanza di 300 metri dalla costa; l'ormeggio dei natanti, previa autorizzazione dell'Ente Gestore dell'area, nei siti individuati e opportunamente attrezzati dal medesimo Ente; zone di riserva parziale (zone C), all'interno delle quali è consentita la navigazione a vela, a remi, a pedali o con propulsori elettrici; la navigazione a motore a natanti e imbarcazioni, nonché alle navi da diporto di determinate caratteristiche, a velocità non superiore ai 5 nodi, entro la distanza di 300 metri dalla costa, e a velocità non superiore ai 10 nodi, oltre la distanza di 300 metri dalla costa; l'ormeggio dei natanti e imbarcazioni, nonché alle navi da diporto di determinate caratteristiche, previa autorizzazione dell'Ente Gestore, nei siti individuati e opportunamente attrezzati dal medesimo Ente e, infine, l'ancoraggio a natanti e imbarcazioni dalle ore 08.00 alle ore 20.00 rispettando la distanza di 100 metri dalle spiagge e 50 metri dalla costa a picco.

La **lettera h)** prevede la **destinazione d'uso per la nautica minore delle strutture demaniali**, nonché dei pontili, arenili e piazzali che presentino caratteristiche idonee per essere utilizzate come **ricovero a secco** (*dry storage*, vale a dire lo stazionamento delle navi a terra nel periodo invernale) di piccole imbarcazioni, garantendo comunque la fruizione pubblica delle aree.

La **lettera j)** prevede la **revisione** della disciplina della **mediazione nei contratti** di costruzione, di compravendita, di locazione, di noleggio di navi e nei contratti di trasporto marittimo al fine di adattarla alle **specifiche esigenze e caratteristiche del settore della nautica da diporto**.

Al riguardo merita segnalare che l'articolo 50 del codice rimetteva alle regioni la disciplina del ruolo dei mediatori per le unità da diporto. Tale disposizione è stata però abrogata dall'articolo 80-ter del [decreto legislativo n. 59/2010](#) recante attuazione della [direttiva 2006/123/UE](#) relativa ai servizi nel mercato interno (cd. "direttiva Bolkenstein"). L'articolo 80-ter è stato inserito nel [decreto legislativo n. 59/2010](#) dal [decreto-legislativo n. 147/2012](#) (disposizioni modificative e integrative del [decreto legislativo n. 59/2010](#)). Al riguardo, la [relazione illustrativa](#) sul relativo schema di decreto legislativo (XVI Leg. Atto n. 468) affermava che il ruolo comprendeva un numero esiguo di soggetti e mancava di adeguata disciplina attuativa. Conseguentemente alla soppressione del ruolo, ai mediatori per le unità da diporto sarebbero tornate ad applicarsi le disposizioni relative ai mediatori marittimi (cioè i soggetti - persone fisiche o giuridiche - che esercitano professionalmente la mediazione nei contratti di costruzione, compravendita, locazione e noleggio di navi, anche non da diporto, e nei contratti di trasporto marittimo di cose; anche il ruolo dei mediatori marittimi è stato soppresso dal [decreto legislativo n. 59/2010](#), lasciando comunque invariata la normativa di riferimento ed il possesso dei requisiti previsti).

La successiva **lettera m)** prevede espressamente l'**introduzione di una normativa semplificata della mediazione nel diporto**.

La **lettera l)** prevede la rivalutazione e semplificazione dei **requisiti psicofisici**, con particolare riferimento a quelli visivi e uditivi) per il **conseguimento della patente nautica** e revisione delle procedure di accertamento e certificazione degli stessi.

In base all'articolo 39 del codice, la patente nautica è obbligatoria per le unità da diporto superiori a 24 metri nonché per le unità inferiori a 24 metri per la navigazione oltre le sei miglia dalla costa. Per la navigazione con unità inferiori a 24 metri entro le sei miglia dalla costa o nelle acque interne la patente è obbligatoria quando a bordo sia installato un motore avente una cilindrata superiore a 750 cc se a carburazione a due tempi, o a 1000 cc se a carburazione a quattro tempi fuori bordo o se a iniezione diretta, o a 1300 cc se a carburazione a quattro tempi entro bordo, o a 2000 cc se a ciclo diesel, comunque con potenza superiore a 30 kw o a 40,8 cv.

Per la navigazione entro le sei miglia dalla costa con unità inferiori a 24 metri e dotate di motore con potenza inferiore a quelle appena indicate la patente non è necessaria; è necessario però aver compiuto diciotto anni per le imbarcazioni, sedici anni per i natanti e quattordici anni per i natanti a vela con superficie velica superiore a quattro metri quadrati nonché per le unità a remi che navigano oltre un miglio dalla costa (si prescinde da questi requisiti di età nell'ambito delle attività di istruzione e di avviamento agli sport nautici).

La patente nautica si distingue nelle seguenti categorie: 1) categoria A: comando e condotta di natanti e imbarcazioni da diporto; 2) categoria B: comando di navi da diporto; 3) categoria C: direzione nautica di natanti e imbarcazioni da diporto.

I requisiti psicofisici per il conseguimento della patente nautica sono stabiliti dal regolamento di attuazione del codice (DM n. 146/2008); in particolare l'allegato I prevede, tra gli altri, i seguenti requisiti visivi: un campo visivo, almeno in un occhio, normale; una sensibilità cromatica sufficiente a distinguere rapidamente e con sicurezza i colori fondamentali (rosso, verde, blu) e una sufficiente visione crepuscolare-notturna, nonché un visus corretto complessivo, quale somma monoculare dei due visus, non inferiore a 10/10 (e non inferiore a 3/10 nell'occhio migliore), raggiungibile con correzione con lenti a contatto di qualsiasi valore diottrico o con correzione di occhiali di qualsiasi valore diottrico. Tra i requisiti uditivi merita segnalare la percezione, anche con l'ausilio di apparecchi correttivi, della voce di conversazione con fonemi combinati a non meno di otto metri di distanza, complessivamente, e a non meno di due metri dall'orecchio che sente di meno.

La **lettera n)** prevede la **revisione dei titoli professionali del diporto**; si prevede anche l'introduzione di un **titolo semplificato** per lo svolgimento dei **servizi di coperta** per unità da diporto.

In proposito, la relazione illustrativa al testo iniziale del disegno di legge (A.S. 1167) individua la finalità del principio di delega nella necessità di rendere più agevole l'accesso al lavoro. L'articolo 36 del codice prevede che nelle imbarcazioni da diporto i servizi di

bordo possano essere svolti anche dalle persone imbarcate in qualità di ospiti, purché abbiano compiuto il sedicesimo anno per i servizi di coperta, camera e cucina e il diciottesimo anno di età per i servizi di macchina. Nelle navi da diporto invece i servizi di bordo devono essere svolti dal personale iscritto nelle matricole della gente di mare e della navigazione interna. Le matricole della gente di mare sono gli appositi registri in cui è iscritta la gente di mare, cioè il personale marittimo imbarcato. Il Codice della navigazione (art. 115) ed il relativo Regolamento per la navigazione marittima prevedono che la gente di mare si divida in tre categorie (personale di stato maggiore e di bassa forza addetto ai servizi di coperta, di macchina e in genere ai servizi tecnici di bordo; personale addetto ai servizi complementari di bordo e personale addetto al traffico locale e alla pesca costiera). L'art. 119 del Codice della navigazione prevede che possano conseguire l'iscrizione nelle matricole della gente di mare i cittadini italiani o comunitari di età non inferiore ai sedici anni che abbiano i requisiti per ciascuna categoria stabiliti dal regolamento nonché gli allievi degli Istituti tecnici nautici e degli Istituti professionali ad indirizzo marittimo e l'art. 123 prevede che Il Ministro dei trasporti e della navigazione con proprio decreto stabilisca i requisiti e i limiti delle abilitazioni della gente di mare e ne disciplini la necessaria attività di certificazione. Con [D.M. 5 ottobre 2000](#) sono stati stabiliti i requisiti ed i limiti delle abilitazioni e certificazioni della gente di mare e con DM 30 novembre 2007 sono state stabilite le nuove qualifiche e abilitazioni per il settore di coperta e di macchina per gli iscritti alla gente di mare.

La **lettera o)** prevede criteri di **razionalizzazione** ed economia delle **risorse** istituzionali destinate alle **attività di controllo** in materia di sicurezza della navigazione; in tale ottica il Corpo delle capitanerie di porto - **Guardia costiera** viene **individuata come autorità competente in via esclusiva** per la pianificazione e il coordinamento dei controlli, tenuto conto comunque, delle vigenti attribuzioni istituzionali in tale settore.

La **lettera p)** prevede l'**adeguamento del decreto legislativo n. 53/2011** di recepimento della [direttiva 2009/16/UE](#) in materia di norme internazionali per la sicurezza delle navi a quanto effettivamente previsto dalla [direttiva 2009/16/UE](#) in materia di controllo dello Stato di approdo, con particolare riferimento al **corretto recepimento della definizione di interfaccia nave-porto** e all'ambito di applicazione della normativa riguardante le imbarcazioni da diporto che si dedicano ad operazioni commerciali.

L'[articolo 2 del decreto legislativo n. 53/2011](#) definisce interfaccia nave/porto "l'ambito spaziale in cui hanno luogo attività che interessano direttamente una nave e che comportano il movimento di persone o merci o la fornitura di servizi tecnico nautici"; l'[articolo 2 della direttiva 2009/16/UE](#) definisce invece tale interfaccia come "le interazioni che hanno luogo quando una nave è direttamente ed immediatamente interessata da attività che comportano il movimento di persone o di merci o la fornitura di servizi portuali verso la nave o dalla nave", definizione che sembra indicare un ambito più vasto.

La **lettera q)**, prevede la **revisione della disciplina in materia di sicurezza delle unità e delle dotazioni** anche alla luce dell'adeguamento all'innovazione tecnologica.

A tale proposito il Codice della nautica da diporto prevede attualmente, agli articoli da 6 a 13, i requisiti essenziali di sicurezza delle unità da diporto per quanto riguarda le caratteristiche costruttive; all'art. 26 è disciplinato il certificato di sicurezza per le navi e per le imbarcazioni da diporto che attesta lo stato di navigabilità dell'unità e fa parte dei documenti di bordo; all'art. 29 si prevede l'obbligo di installare apparati ricetrasmittenti a bordo per le unità da diporto (ricetrasmittente in radiotelefonica per le unità con scafo superiore a 24 metri, ricetrasmittente ad onde metriche (VHF), anche portatile, per gli scafi di lunghezza inferiore, apparato satellitare per la navigazione oltre le dodici miglia dalla costa).

Si ricorda che per quanto non previsto nel codice della nautica da diporto, si applicano le leggi, i regolamenti e gli usi di riferimento ovvero, in mancanza, le disposizioni del Codice della navigazione, approvato con [regio decreto 30 marzo 1942, n. 327](#), e le relative norme attuative.

La **lettera r)**, dispone l'**equiparazione, a tutti gli effetti, alle strutture ricettive all'aria aperta, delle strutture organizzate per la sosta ed il pernottamento di turisti all'interno delle proprie imbarcazioni ormeggiate** nello specchio acqueo appositamente attrezzato, secondo i requisiti stabiliti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentiti i Ministeri dei beni e delle attività culturali e del turismo e dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.

A tale proposito si ricorda che l'[art. 32 del decreto-legge 133/2014](#) (c.d. "Sblocca Italia") - come

integrato dal comma 237 dell'articolo unico della Legge di stabilità 2015 ([L. n. 190/2014](#)), ha già equiparato, ma per un periodo di tempo limitato, **fino al 31 dicembre 2015**, alle strutture ricettive all'aria aperta, le strutture organizzate per la sosta e il pernottamento di turisti all'interno delle proprie unità da diporto, ormeggiate nello specchio acqueo appositamente attrezzato (**c.d. marina resort**). La norma prevede che l'equiparazione debba avvenire secondo requisiti stabiliti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sentito il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo. Tale decreto è stato emanato il 3 ottobre 2014 (GU del 13 ottobre 2014) e ha stabilito i requisiti minimi che devono possedere le strutture organizzate per la sosta e il pernottamento di turisti all'interno delle proprie unità da diporto, che siano ormeggiate nello specchio acqueo appositamente attrezzato, ai fini dell'equiparazione alle strutture ricettive all'aria aperta. La principale conseguenza dell'equiparazione alle strutture ricettive turistiche all'aperto dei "marina resort" consiste nell'applicazione alle prestazioni rese ai clienti ivi alloggiati, dell'IVA agevolata al 10 per cento (concessa ai clienti alle strutture ricettive turistiche), invece dell'IVA al 22 per cento applicabile alla portualità turistica e ai servizi associati.

Si ricorda che una definizione delle strutture dedicate alla nautica da diporto è contenuta nel [D.P.R. 2-12-1997 n. 509](#) (art. 2). In particolare il «**porto turistico**», è definito come il complesso di strutture amovibili ed inamovibili realizzate con opere a terra e a mare allo scopo di servire unicamente o precipuamente la nautica da diporto ed il diportista nautico, anche mediante l'apprestamento di servizi complementari; l'«**approdo turistico**» è la porzione dei porti polifunzionali destinata a servire la nautica da diporto ed il diportista nautico, anche mediante l'apprestamento di servizi complementari; i «**punti d'ormeggio**», sono le aree demaniali marittime e gli specchi acqueei dotati di strutture che non importino impianti di difficile rimozione, destinati all'ormeggio, allaggio, varo e rimessaggio di piccole imbarcazioni e natanti da diporto.

La **lettera s)** prevede l'inserimento della **cultura del mare e dell'insegnamento dell'educazione marinara nei piani formativi scolastici**, nel rispetto dei principi costituzionali e della normativa vigente, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, anche attraverso l'attivazione di **specifici corsi e l'istituzione della giornata del mare nelle scuole**.

In proposito si ricorda che il Codice della nautica da diporto contiene, all'articolo 52 (cultura nautica) una disposizione di carattere programmatico che demanda al Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca, nel rispetto delle prerogative costituzionali delle regioni, la facoltà di inserire, nell'ambito dei piani formativi scolastici di ogni ordine e grado, senza nuovi oneri per la finanza pubblica, l'insegnamento della cultura nautica, anche attraverso l'attivazione di specifici corsi; a tale fine il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti collabora alla definizione di specifici progetti formativi, avvalendosi della Lega navale italiana, della Federazione italiana della vela, delle Amministrazioni locali interessate, nonché attraverso gli istituti tecnici nautici.

La **lettera t)** dispone l'**istituzione della figura professionale dell'istruttore di vela**, nel rispetto dei principi generali della sicurezza nautica e della salvaguardia della vita umana in mare, fatte salve le prerogative costituzionali delle regioni. Si prevede in particolare:

1. l'**istituzione** di un **elenco nazionale, aggiornato, degli istruttori professionali**, consultabile nel sito istituzionale della Federazione italiana vela (FIV) e della Lega navale italiana (LNI) e nei siti dei comuni nel cui territorio sono presenti centri velici. Gli oneri derivanti dall'istituzione e dalla tenuta dell'elenco nazionale sono posti a carico degli iscritti;
2. che gli istruttori di vela siano in **possesso del brevetto della FIV o della LNI**, rilasciato nel rispetto del Sistema Nazionale di Qualifiche (SNaQ) dei tecnici sportivi del CONI e del Quadro europeo delle qualifiche - *European Qualification Framework* (EQF) dell'Unione europea.

La **lettera u)** prevede la **razionalizzazione delle attività di controllo delle unità da diporto**, attraverso metodologie di verifiche atte ad **evitare forme di accertamenti ripetuti a carico delle stesse unità in ambiti temporali limitati**, nel rispetto della sicurezza nautica.

Con la **lettera v)** si prevede la **revisione della disciplina sanzionatoria** per le violazioni, commesse mediante l'utilizzo di un'unità da diporto, che dovrà avvenire **aumentando l'entità delle sanzioni vigenti di un terzo**, sia nel minimo che nel massimo edittale. Si tratta in particolare delle violazioni concernenti l'inosservanza di una disposizione di legge o di regolamento o di un provvedimento legalmente emanato dall'autorità competente in materia di uso del demanio marittimo, del mare territoriale e delle acque interne, ivi compresi i porti, ovvero l'inosservanza di una disposizione di legge o di un regolamento in materia di sicurezza della navigazione.

La delega prevede altresì l'**inasprimento delle sanzioni relative all'inosservanza delle velocità minime, anche da parte delle imbarcazioni commerciali, negli specchi d'acqua portuali**, nei pressi di **campi boa, di spiagge e di lidi**, nel passaggio vicino ad

imbarcazioni alla fonda e nella navigazione all'interno degli **specchi acquei riservati alla balneazione**.

La disciplina sanzionatoria per gli illeciti amministrativi relativi alle unità da diporto è attualmente contenuta nel Titolo V del Codice della nautica da diporto, agli articoli da 53 a 57-bis.

Si ricorda, in proposito, che in materia di **responsabilità civile delle unità da diporto** è intervenuta da ultimo la Sentenza della Corte di Cassazione del 19 novembre 2013 (Sent. 25902) che ha affermato la piena responsabilità del conducente di una unità da diporto per il danno riportato da un trasportato a titolo di cortesia, ai sensi dell'[art. 2054 del codice civile](#) (responsabilità del conducente di veicoli senza guida di rotaie, articolo richiamato, d'altra parte, anche dall'art. 40 del codice della nautica da diporto), ritenendo invece non applicabile al caso l'articolo 414 del codice della navigazione, che prevede una responsabilità solo per dolo o colpa grave del soggetto che trasporti persone o cose a titolo amichevole.

La **lettera z)** prevede, nell'ambito della revisione della disciplina sanzionatoria di cui alla precedente lettera v), che siano fissate **sanzioni più severe a carico di coloro che conducono unità da diporto in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di stupefacenti**, nonché nei confronti di coloro che utilizzando unità da diporto causano **danni ambientali**, attraverso misure che, a seconda della gravità della violazione, vadano dal ritiro della patente al sequestro dell'unità da diporto.

Con il principio di delega della **lettera aa)** si dispone la **semplificazione dei procedimenti** per l'applicazione e il pagamento delle **sanzioni amministrative pecuniarie** al fine di garantire l'efficacia del sistema sanzionatorio, in particolare prevedendo la **graduazione delle sanzioni** in funzione della gravità delle fattispecie, della frequenza e dell'effettiva pericolosità del comportamento, con l'introduzione anche di **misure riduttive dell'entità delle sanzioni in caso di assolvimento dell'obbligo del pagamento in tempi ristretti**, nonché **l'ampliamento delle fattispecie** incidenti nella materia della sicurezza nautica **per le quali è prevista la sospensione e la revoca delle patenti nautiche**.

Con la **lettera bb)** si prevede l'**adeguamento del codice alla direttiva 2013/53/UE** entrata in vigore il 17 gennaio 2014 e relativa alle **imbarcazioni da diporto e alle moto d'acqua** e che abroga la precedente [direttiva 94/25/UE](#). Si tratta della direttiva che stabilisce i **requisiti per la progettazione e la fabbricazione di imbarcazioni da diporto e moto d'acqua**, nonché per alcune tipologie di motori marini e per le unità da diporto oggetto di trasformazione rilevante.

Il termine di recepimento fissato dalla direttiva stessa per gli Stati membri è il 18 gennaio 2016.

Infine la **lettera cc)** prevede che dovrà essere disposta **l'abrogazione espressa delle norme incompatibili**.

Il **comma 3** dispone il raggiungimento dell'**intesa**, sugli schemi dei decreti legislativi di cui al comma 1, con la **Conferenza unificata** di cui all'[articolo 8 del decreto legislativo 281/1997](#).

Il **comma 4** prevede l'espressione del **parere**, sugli schemi dei decreti legislativi di cui al comma 1, da parte delle **Commissioni parlamentari** competenti per materia, **anche per i profili finanziari**.

I pareri dovranno essere resi entro venti giorni dalla data di trasmissione, dovranno indicare specificamente le eventuali disposizioni ritenute non conformi ai principi e criteri direttivi ed il Governo dovrà ritrasmettere alle Camere, con le sue osservazioni e con le eventuali modificazioni, il testo per il parere definitivo, che dovrà essere espresso dalla Commissioni parlamentari competenti entro venti giorni dalla trasmissione. Decorso tale termine i decreti potranno comunque essere emanati.

Il **comma 5** prevede la possibilità per il Governo, di adottare uno o più decreti legislativi contenenti **disposizioni correttive** e integrative dei decreti legislativi di cui al comma 1, **nel termine di diciotto mesi** dalla data di entrata in vigore dei decreti legislativi di cui al comma 1, nel rispetto degli stessi principi e criteri direttivi previsti dal comma 2 e con le stesse modalità di cui al presente articolo.

Parere delle Commissioni parlamentari anche sui profili finanziari

Il comma 6 conferisce al il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti la facoltà di **adequare il Regolamento di attuazione del Codice della nautica da diporto**, di cui al decreto ministeriale 146/2008, tramite decreti ministeriali da adottare di concerto con i Ministri interessati ed al fine di assicurare piena compatibilità con le innovazioni introdotte nell'esercizio della delega.

Il comma 7 contiene la **clausola di invarianza finanziaria**, disponendo che dai decreti legislativi di cui al comma 1 non dovranno derivare nuovi o maggiori oneri o diminuzioni di entrate a carico della finanza pubblica. Si prevede altresì che, in conformità all'articolo 17, comma 2, della legge di contabilità e finanza pubblica n.196/2009, qualora uno o più decreti attuativi determinino nuovi o maggiori oneri che non trovino compensazione al proprio interno, i decreti legislativi dai quali derivano nuovi o maggiori oneri siano emanati solo successivamente o contestualmente all'entrata in vigore dei provvedimenti legislativi che stanziino le occorrenti risorse finanziarie.

Il comma 7 prevede anche che i **decreti legislativi non dovranno comportare aggravio di spese per i cittadini**.

Principio del non aggravio di spesa per i cittadini

Si segnala a tale proposito che alcuni principi di delega comportano un potenziale aggravio di oneri: ad esempio il principio della lett. t), che prevede l'istituzione della figura professionale dell'istruttore di vela e la relativa necessità di conseguire un apposito brevetto, oppure la previsione dell'attivazione di corsi specifici di formazione di cultura del mare.

Necessità dell'intervento con legge

L'analisi di impatto della regolamentazione allegata al disegno di legge S. 1167 sostiene che l'assenza di un nuovo intervento regolatorio in materia di nautica da diporto "lascerebbe in vita regole [...] spesso anacronistiche e soprattutto molto più burocratizzate rispetto agli standard europei ed internazionali". In questo contesto, "il ricorso alla delega legislativa è apparso da subito il più efficace per il raggiungimento degli obiettivi migliorativi delle regole" attesa "l'impossibilità di utilizzare lo strumento regolamentare per definire il raccordo tra la normativa generale e quella speciale afferente ai singoli comparti del settore".

L'AIR

Al riguardo l'analisi di impatto segnala anche che per l'elaborazione del disegno di legge "sono state svolte indagini conoscitive anche alla luce dei dati dell'ultimo *Rapporto sull'economia del mare* del Censis da cui si evince che il contributo al PIL del turismo nautico si aggira sui 5 miliardi di euro. Una filiera, questa, strettamente collegata con la produzione manifatturiera del comparto (che vede peraltro l'Italia leader mondiale con un fatturato di circa 3,2 miliardi di euro), capace di generare un moltiplicatore del reddito e dell'occupazione che non ha pari nel *cluster marittimo* - rispettivamente di 4,5 e 6,5 a fronte di una media di 2,5 e 1,8 - proprio grazie all'indotto generato dall'uso diportistico delle imbarcazioni. Questa filiera negli anni 2011-2012 ha subito una crisi drammatica che ha comportato la perdita di 18000 posti di lavoro nella produzione e 20000 nell'indotto turistico".

Da ultimo, il compendio statistico [Il Diporto nautico in Italia - Anno 2013](#) redatto dall'Ufficio statistico del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (settembre 2014) evidenzia che al 31 dicembre 2013 risultano iscritte in Italia 103.493 unità, a fronte delle 104.738 unità rilevate al 31 dicembre 2012, quasi il 41% delle unità appartiene alla classe sino a 10 metri, il 58,8% appartiene alla classe di lunghezza centrale e solo lo 0,3% è oltre i 24 metri. Al 31 dicembre 2013 i posti barca destinati al diporto nautico risultano essere 147.804 unità. Nella serie storica si nota un aumento graduale e costante tra il 2008 e il 2011 sia delle unità da diporto iscritte sia dei posti barca a disposizione, mentre nel 2012 si è rilevata una diminuzione di entrambi i dati confermata nel 2013. Per le unità da diporto le diminuzioni più consistenti si sono registrate in Molise (-6,6%), in Toscana (-2,7%), in Friuli Venezia Giulia (-2,1%) e Marche (-2%); per i posti barca le diminuzioni più consistenti si sono registrate in Campania (-18,6%), in Emilia Romagna (-15,4%), in Sardegna (-13,3%) e in Abruzzo (-10,5%). La ricerca evidenzia uno squilibrio infrastrutturale tra Nord e Sud: il rapporto tra il numero dei posti barca ed i chilometri di costa registra il suo valore minimo (11,1) nell'Italia meridionale (al Centro è 29 e nel Nord è 68,1), rispetto una media nazionale per a 19,2. L'indice di affollamento (rapporto percentuale tra unità da diporto iscritte e posti barca censiti) registra una media nazionale di 70; nell'Italia meridionale ed insulare tale valore è nettamente inferiore (47,1), anche se in questa area la regione Campania risulta in controtendenza con un indice di affollamento di 128 (le regioni con indice di affollamento più alto sono Lazio, Emilia Romagna, Veneto e Campania). Gli incidenti occorsi ai diportisti risultano aumentati nel 2013 rispetto al 2012 (+ 22,8%), dopo il

Dati statistici

calo registrato tra il 2012 e il 2011 (-30%); tuttavia nel 2013 è diminuito significativamente il numero di persone complessivamente coinvolte in tali incidenti (-34,8%).

Rispetto delle competenze legislative costituzionalmente definite

Il provvedimento contiene prevalentemente disposizioni attinenti al regime amministrativo della nautica da diporto nonché alla sicurezza nel settore che appaiono riconducibili alla competenza esclusiva dello Stato in materia di ordinamento civile (art. 117, secondo comma, lett. *l* Cost.) e di ordine pubblico e sicurezza (art. 117, secondo comma, lett. *h* Cost.).

Il provvedimento interviene anche in materia di regolamentazione dello spazio portuale (art. 1, comma 2, lett. *f*), aspetto riconducibile alla materia di legislazione concorrente "porti e aeroporti civili" (art. 117, terzo comma Cost.).

Il provvedimento interviene infine, facendo riferimento ai requisiti di formazione della nuova figura professionale dell'istruttore di vela (art. 1, co. 2, lett. *t*) numero 2), in materia di formazione professionale, materia che rientra nell'ambito delle competenze residuali delle regioni.

Con riferimento a questi ultimi aspetti si segnala che comunque il provvedimento prevede un significativo coinvolgimento delle regioni nell'elaborazione dei decreti legislativi attraverso la previsione che i relativi schemi debbano ottenere l'intesa in sede di Conferenza unificata (art. 1, co. 3), in coerenza con quanto richiesto dalla giurisprudenza della Corte costituzionale.

Compatibilità comunitaria

Documenti all'esame delle istituzioni dell'Unione europea

In materia di nautica da diporto si segnala la comunicazione della Commissione europea sulla **strategia europea per una maggiore crescita e occupazione nel turismo costiero e marittimo** (COM(2014)86), presentata il 20 febbraio 2014.

Il turismo costiero comprende il turismo e le attività ricreative balneari (nuoto, tavola a vela, ecc.) e le altre attività ricreative che caratterizzano la fascia costiera (acquari, ecc.); il turismo marittimo comprende le attività in acqua (navigazione da diporto, crociere, sport nautici), con le collegate strutture di terra (noleggio di natanti e imbarcazioni, produzione di attrezzature nautiche, servizi).

Il turismo costiero e marittimo - nelle sue componenti di turismo balneare, nautico e crocieristico e di navigazione da diporto - è un motore economico fondamentale per molte regioni costiere e isole europee: occupa quasi 3,2 milioni di persone, genera complessivamente un valore aggiunto lordo di 183 miliardi di euro nell'economia dell'UE e conta per oltre un terzo nel prodotto lordo dell'economia marittima. Anche nell'ambito della strategia "[Crescita blu](#)" dell'UE, il settore del turismo costiero e marittimo è stato identificato come un comparto **con particolari potenzialità per promuovere un'Europa intelligente, sostenibile e inclusiva**.

Nel 2012 il solo turismo crocieristico ha generato un fatturato diretto di 15,5 miliardi di euro e ha dato occupazione a 330.000 persone. I passeggeri nei porti europei sono stati 29,3 milioni. Nell'ultimo decennio la domanda di crociere è grossomodo raddoppiata a livello mondiale e in Europa il settore crocieristico ha registrato una crescita annua di oltre il 10%.

Nel 2012 il settore della nautica (cantieristica, produzione di attrezzature navali e per gli sport acquatici, commerci e servizi quali il noleggio di natanti e imbarcazioni) contava in Europa oltre 32.000 imprese (dati della Commissione per UE, Croazia esclusa, Spazio economico europeo e Svizzera), per un'occupazione diretta di 280.000 persone.

	Mar Baltico	Mare del Nord	Atlantico	Mediterraneo	Mar Nero	Totale
VAL totale	18	31,1	34,5	90,3	1,3	183
turismo costiero	11,7	20,8	26	62,3	1,3	130 a)
turismo croceristico	1,7	1,9	1,8	9,0	0,0	15
diportismo e porti turistici	4,6	8,4	6,7	19,0	0,0	38
Totale occupati	306,2	564,3	594,5	1540,8	26	3182
turismo costiero	226	401	502	1 203	25	2 507 a)
turismo croceristico	36	83	28	155	1	303
diportismo e porti turistici	44,2	80,3	64,5	182,8	0,0	371,9

Valore aggiunto lordo (VAL) totale (in miliardi di euro) e occupazione (in migliaia di unità) nel turismo costiero e marittimo dell'UE nel 2011 (Croazia esclusa).

Per ciò che riguarda la navigazione da diporto, nel documento la Commissione si sofferma sui seguenti aspetti:

1. le **qualifiche richieste per l'esercizio della professione di skipper e per il diportismo in genere** sono ad oggi profondamente diverse da Stato a Stato, limitando in tal modo lo sviluppo transfrontaliero del comparto e incidendo negativamente sul mercato del lavoro nella nautica; la Commissione preannuncia l'intenzione di valutare la necessità di un intervento dell'UE sulla normativa del settore;
2. le **differenze tra gli Stati membri relativamente alle qualifiche obbligatorie e alle dotazioni di sicurezza a bordo** nella navigazione turistica da diporto limitano la mobilità e l'accesso al mercato; la Commissione preannuncia l'intenzione di valutare se sia necessario un intervento dell'UE sulla normativa del settore.

La Commissione sottolinea come la tendenza ascendente della pratica del diportismo richiede **sicurezza e accessibilità dei porti turistici**, nei quali persistono ad oggi problemi di scarsità di banchine e di servizi adeguati per le persone a mobilità ridotta.

La Commissione invita gli Stati membri, le regioni, l'industria del settore e gli altri portatori d'interesse a: dare attuazione alla raccomandazione sulla gestione integrata delle zone costiere; definire orientamenti per minimizzare l'impatto sulla biodiversità e potenziare i benefici delle attività ricreative e turistiche nelle zone protette; sviluppare l'adattamento ai cambiamenti climatici nella fascia costiera; migliorare l'efficienza nello sfruttamento delle risorse e la prevenzione e gestione dei rifiuti e dell'inquinamento nelle zone turistiche, anche da parte degli operatori del settore; promuovere il sistema europeo di ecogestione e audit e attuare approcci basati sulle pratiche ottimali di gestione ambientale e sulle infrastrutture verdi; promuovere l'uso della corrente elettrica di terra e la presenza dei necessari servizi nei porti.

A tal proposito nella comunicazione si ricordano due recenti proposte legislative della Commissione volte, fra l'altro, a ridurre il consumo di carburante, l'inquinamento acustico e le emissioni nell'atmosfera attraverso **l'utilizzo della corrente elettrica di terra**, quando natanti e imbarcazioni da diporto sono ormeggiati in porto. Fino ad oggi soltanto un numero limitato di porti europei ha investito nella tecnologia necessaria. Occorre pertanto **promuovere l'approvvigionamento di corrente elettrica da terra e l'integrazione dei porti nelle reti energetiche intelligenti**.

Le proposte citate dalla Commissione nella comunicazione sono:

1. la **direttiva 2013/53/UE relativa alle imbarcazioni da diporto e alle moto d'acqua e che abroga la direttiva 94/25/CE** del Consiglio, **pubblicata nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea il 28.12.2013**, volta ad armonizzare le caratteristiche di sicurezza delle imbarcazioni da diporto in tutti gli Stati membri e di rimuovere gli ostacoli al commercio delle imbarcazioni da diporto tra Stati membri;
2. la **direttiva 2014/94/UE sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi**, pubblicata sulla Gazzetta ufficiale dell'Unione europea del 28 ottobre 2014 volta a ridurre al minimo la dipendenza dal petrolio e attenuare l'impatto ambientale nel

settore dei trasporti.

Incidenza sull'ordinamento giuridico

Si ricorda che in materia di nautica da diporto sono recentemente intervenute due disposizioni contenute nel [decreto-legge n. 133/2014](#) (cd. "DL Sblocca Italia"): II DL 133/2014

- il comma 1-*bis* dell'articolo 29 ha previsto che le autorità portuali e marittime abbiano l'obbligo, e non più la semplice facoltà, nell'ambito della predisposizione dei piani regolatori portuali, di valutare la destinazione ad approdo turistico di strutture o ambiti portuali idonei e allo stato sottoutilizzati o non diversamente utilizzabili per funzioni di preminente interesse pubblico;
- l'articolo 32 (come successivamente modificato dal comma 237 dell'articolo unico della legge di stabilità 2015, [L. n. 190/2014](#)) ha equiparato, fino al 31 dicembre 2015, alle strutture ricettive all'aria aperta le strutture organizzate per la sosta e il pernottamento di turisti all'interno delle proprie unità da diporto, ormeggiate nello specchio acqueo appositamente attrezzato (cd. *marina resort*), consentendo l'applicazione alle prestazioni rese ai clienti dell'IVA agevolata del 10 per cento (concessa ai clienti delle strutture ricettive turistiche) invece dell'IVA al 22 per cento.

Discussione e attività istruttoria in Commissione in sede referente

La IX Commissione ha avviato l'esame del provvedimento in sede referente il 14 gennaio 2015 e lo ha concluso il 20 maggio 2015, conferendo il mandato al relatore a riferire in senso favorevole all'Assemblea. In Commissione non sono state approvate modifiche rispetto al testo approvato al Senato.

I pareri espressi dalle Commissioni in sede consultiva

Nel corso dell'esame in sede referente sono stati espressi i pareri di tutte le Commissioni competenti in sede consultiva, nonché del Comitato per la legislazione.

Hanno espresso parere favorevole le Commissioni II (Giustizia), IV (Difesa), V (Bilancio), X (Attività produttive), XII (Affari sociali) e XIV (Politiche dell'Unione europea) e hanno espresso parere favorevole con osservazioni le Commissioni I (Affari costituzionali), VI (Finanze), VII (Cultura) e VIII (Ambiente).