



Presidenza del Consiglio dei Ministri

CONFERENZA UNIFICATA

Intesa, ai sensi dell'articolo 1, comma 3, della legge 7 ottobre 2015, n. 167 sullo schema di decreto legislativo recante disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 3 novembre 2017, n. 229, concernente revisione ed integrazione del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, recante codice della nautica da diporto ed attuazione della Direttiva 2003/44/CE.

Rep. Atti n. *78/CW del 1 AGOSTO 2019*

LA CONFERENZA UNIFICATA

Nell'odierna Seduta del 1° agosto 2019

VISTA la legge 7 ottobre 2015, n.167, recante la delega al Governo per la riforma del codice della nautica da diporto;

VISTO il decreto legislativo 3 novembre 2017, n.229, relativo alla revisione ed integrazione del decreto legislativo 18 luglio 2005, n.171 recante il codice della nautica da diporto ed attuazione della Direttiva 2003/44/CE;

VISTO in particolare l'articolo 1, comma 5 della legge 7 ottobre 2015, n.167, che autorizza il Governo ad adottare uno o più decreti legislativi contenenti disposizioni integrative e correttive del codice della nautica da diporto, nel rispetto dei medesimi principi e criteri direttivi e secondo le modalità ivi previste;

VISTO lo schema di decreto legislativo recante disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 3 novembre 2017, n. 229, concernente revisione ed integrazione del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, recante codice della nautica da diporto ed attuazione della Direttiva 2003/44/CE, trasmesso dal Dipartimento per gli affari giuridici e legislativi della Presidenza del Consiglio dei ministri in data 22 luglio 2019, segnalando l'urgenza di acquisire l'intesa della Conferenza, attesa l'imminente scadenza dei termini per l'esercizio della delega, diramato con nota prot. DAR 11814 P-4.37.2.13 del 23 luglio 2019;

VISTI gli esiti dell'odierna Seduta, nel corso della quale le Regioni e l'UPI hanno espresso l'avviso favorevole all'acquisizione dell'intesa;

CONSIDERATO che l'ANCI ha espresso l'avviso favorevole all'acquisizione dell'intesa, condizionata all'accoglimento degli emendamenti contenuti nel documento consegnato in Seduta che, allegato al presente atto (All.1) ne costituisce parte integrante;

CONSIDERATO che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha ritenuto di poter accogliere le richieste dell'ANCI

MP

MP





Presidenza del Consiglio dei Ministri

CONFERENZA UNIFICATA

SANCISCE INTESA

nei termini di cui in premessa, ai sensi dell'articolo 1, comma 3, della legge 7 ottobre 2015, n. 167 sullo schema di decreto legislativo recante disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 3 novembre 2017, n. 229, concernente revisione ed integrazione del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, recante codice della nautica da diporto ed attuazione della Direttiva 2003/44/CE.

Il Segretario
Cons. Eugenio Galozzi

Il Presidente
Sen. Erika Stefani



AP



Alleg. 1

CONFERENZA UNIFICATA

1 agosto 2019

Punto 4) all'ordine del giorno

INTESA, AI SENSI DELL'ARTICOLO 1, COMMA 3, DELLA LEGGE 7 OTTOBRE 2015, N. 167 SULLO SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO RECANTE DISPOSIZIONI INTEGRATIVE E CORRETTIVE AL DECRETO LEGISLATIVO 3 NOVEMBRE 2017, N. 229, CONCERNENTE REVISIONE ED INTEGRAZIONE DEL DECRETO LEGISLATIVO 18 LUGLIO 2005, N. 171, RECANTE CODICE DELLA NAUTICA DA DIPORTO ED ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA 2003/44/CE

Articolo 1

(Modifiche all'articolo 1 del Decreto Legislativo 18 luglio 2005 n. 171)

EMENDAMENTO

Dopo il comma 2 inserire il seguente comma: «2 bis. Per nautica sociale si intende quella finalizzata a soddisfare una esigenza collettiva di interesse locale di ormeggio e resa di servizi essenziali per natanti da diporto ed agevolare la diffusione della cultura nautica.»

Articolo 2

(Modifiche all'articolo 2 del Decreto Legislativo 18 luglio 2005 n. 171)

EMENDAMENTO

Dopo il comma 2 inserire il seguente comma: «2 bis. Per nautica sociale si intende quella finalizzata a soddisfare una esigenza collettiva di interesse locale di ormeggio e resa di servizi essenziali per natanti da diporto ed agevolare la diffusione della cultura nautica.»

*Dopo il comma c - ter inserire il seguente comma: «c- quater. è utilizzata nel rispetto della normativa europea, nazionale e **regionale** di settore, per l'esercizio dell'attività itinerante di somministrazione di cibo e bevande e di commercio al dettaglio»*

Articolo 3

(Modifiche all'articolo 3 del Decreto Legislativo 18 luglio 2005 n. 171)

EMENDAMENTO

Alla fine del comma 1 inserire il seguente comma «2. Appartengono alla nautica sociale, le costruzioni destinate alla navigazione da diporto di cui al comma 1 lett. f) del presente

articolo con qualunque propulsione con scafo di lunghezza pari o inferiore a sei metri, misurata secondo le norme armonizzate di cui alla lettera c) del precedente comma.».

MOTIVAZIONE

Con la Legge 7 ottobre 2015 n. 167 il Parlamento ha delegato il Governo ad adottare, uno o più decreti legislativi di revisione e di integrazione del decreto legislativo 18 luglio 2005 n.171 recante il Codice della nautica da diporto, ed attuazione della direttiva 2003/44/CE a norma dell'articolo 6 della legge 8 luglio 2003 n.172, prevedendo, tra i diversi ambiti di intervento anche quello inerente il regime amministrativo e navigazione delle unità da diporto.

Il Codice della Nautica da diporto, recante essenzialmente normative di carattere tecnico per i mezzi nautici, la definizione delle competenze e dei servizi del Corpo delle Capitanerie di Porto, così come la tipizzazione delle diverse tipologie contrattuali qualificanti per l'ambito del diporto, è necessario sia coordinato con le disposizioni in materia demaniale marittima per i riflessi sulla gestione amministrativa delle funzioni stesse.

In particolare, in relazione alle esperienze di gestione demaniale marittima delle strutture dedicate dalla nautica da diporto, approdi e porti turistici, è emersa la criticità dell'inquadramento delle condizioni in cui si ricade nella categoria della c.d. nautica sociale.

Allo stato attuale la nautica da diporto è disciplinata dal DPR n.509/1997, che detta le procedure per la realizzazione delle infrastrutture dedicate ed il D.lgs. 171/2005 oggetto della presente revisione e dal relativo regolamento di attuazione Decreto 29 Luglio 2008 n.146

La normativa in questione, da un lato disciplina le unità da diporto e dall'altro le strutture per la nautica: in pratica è stata definita la classificazione delle unità e delle strutture e la loro realizzabilità nel rispetto del territorio, ma non vi alcuna definizione tecnica della c.d. Nautica Sociale.

Tale classificazione emerge nella sua criticità nell'ambito della gestione amministrativa in quanto spesso viene confusa con quella dei "residenti", spesso riuniti in associazioni senza fine di lucro, con posti barca a prezzi bassi e minimali servizi (alaggio e varo, ormeggio) quindi legata.

In mancanza di parametri legali, la definizione di Nautica sociale è stata legata non tanto ad un dato tecnico, ma alle necessità sociali del territorio e quindi ricondotta alla pianificazione urbanistica dei piani dei porti.

Il problema si è però acuito in relazione alle esigenze connesse alla applicazione della direttiva 2006/123/CE c.d. Bolkestein per l'assegnazione delle concessioni demaniali marittime, il cui recepimento è avvenuto per tramite del D.Lgs. 26 marzo 2010 non vigente all'epoca dell'adozione del D.Lgs. 18 luglio 2005.

Al fine quindi di permettere la organizzazione di strutture dedicate alla nautica sociale secondo parametri riferiti alla realtà locale, tenendo però conto di parametri omogenei sul territorio nazionale al fine di evitare sperequazioni ingiustificate tra le medesime fattispecie, è opportuno prevedere almeno un parametro tecnico con il quale definire la nautica sociale, individuato nei soli natanti fino a sei metri dello scafo, misurato con le metodologie standard disposte dal decreto stesso cioè le norme standard.

Per quanto concerne la modifica proposta con all'articolo 3 con la introduzione del comma < c- quater (, è utilizzata, **fermo restando la disciplina specifica di uso dei beni demaniali marittimi**, nel rispetto della normativa europea, nazionale e regionale di settore, per l'esercizio dell'attività itinerante di somministrazione di cibo e bevande e di commercio al dettaglio,») si rende opportuno precisare due limiti oggettivi di cui tenere conto riguardo alla possibilità di esercitare l'attività commerciale itinerante.



In primo luogo, i vincoli dei porti ed approdi o comunque delle strutture presso le quali si prevede di ormeggiare per svolgere l'attività: non tutti i porti ed approdi sono di libero uso ma spesso in concessione a privati i quali sono responsabili del loro esercizio e delle attività sviluppate in esso.

Ci sono specifici piani di ormeggio da rispettare oltre che potenziali vincoli di tipo contrattuale con gli utilizzatori dei posti barca a cui parametrare le attività commerciali rese possibili con la nuova normativa.

In secondo luogo, è necessario introdurre anche il rinvio alle normative regionali in materia di commercio che disciplinano le modalità di svolgimento dell'attività di commercio itinerante cui fare riferimento tanto più necessario in relazione al quadro costituzionale delineato ormai con la riforma del Titolo V fin dal 2001.





IL GARANTE PER LA PROTEZIONE DEI DATI PERSONALI

Nella riunione odierna, in presenza del dott. Antonello Soro, presidente, della dott.ssa Augusta Iannini, vice presidente, della prof.ssa Licia Califano e della dott.ssa Giovanna Bianchi Clerici, componenti e del dott. Giuseppe Busia, segretario generale;

Visto l'articolo 36, par. 4, del Regolamento (UE) 2016/679, del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la direttiva 95/46/CE (Regolamento generale sulla protezione dei dati, di seguito Regolamento);

Visto il Codice in materia di protezione dei dati personali, recante disposizioni per l'adeguamento dell'ordinamento nazionale al Regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la direttiva 95/46/CE (decreto legislativo n. 196 del 2003, come modificato dal decreto legislativo 10 agosto 2018, n. 101, di seguito Codice);

Vista la richiesta di parere del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

Vista la documentazione in atti;

Viste le osservazioni formulate dal segretario generale ai sensi dell'art. 15 del regolamento del Garante n. 1/2000;

Relatore il dott. Antonello Soro;

PREMESSO

1. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha richiesto il parere del Garante su uno schema di decreto legislativo contenente disposizioni integrative e correttive del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, recante codice della nautica da diporto ed attuazione della direttiva 2003/44/CE, così come modificato dal decreto legislativo 3 novembre 2017, n. 229.

Il c.d. "Codice della nautica da diporto", infatti, era stato riformato, in attuazione della delega di cui alla legge 7 ottobre 2015, n. 167, dal decreto legislativo n. 229/2017 sul cui schema il Garante si è già espresso col parere del 19 ottobre 2017, n. 420 (*doc. web n. 7273618*).

L'articolo 1, comma 5, della predetta legge-delega autorizza il Governo ad adottare uno o più decreti legislativi contenenti disposizioni correttive e integrative del predetto codice entro trenta mesi della data di entrata in vigore del medesimo decreto legislativo n. 229/2017 e cioè il 13 agosto 2020 (scadenza così modificata dalla legge 6 agosto 2019, n. 84). Lo schema di decreto oggetto del presente parere rinvia in tale norma il suo fondamento giuridico.

1/19

Infatti, successivamente all'entrata in vigore del decreto n. 229/2017, in considerazione della necessità di risolvere alcune problematiche operative derivanti dall'applicazione delle nuove norme, nonché dell'opportunità di recepire il parere n. 1754 del Consiglio di Stato – Commissione speciale del 12 ottobre 2017, espresso sullo schema di decreto, è sorta l'esigenza di intervenire nuovamente sul testo del predetto codice usufruendo della facoltà prevista, appunto, dall'articolo 1, comma 5, della legge n. 167 del 2005.

RILEVATO

2. Il provvedimento mira ad aggiornare i procedimenti amministrativi in materia di nautica da diporto alle previsioni del sistema telematico centrale della nautica da diporto (SISTE), a disporre l'istituzione dell'Ufficio di conservatoria centrale delle unità da diporto (UCON), conferire maggiore completezza, sistematicità e chiarezza normativa al codice, semplificarne il quadro dei decreti attuativi e, infine, attuare la regolamentazione dell'attività di locazione dei natanti e delle moto d'acqua.

Lo schema di decreto, che si compone di 29 articoli, adotta disposizioni correttive e integrative delle attuali disposizioni sul diporto nautico, sia tramite norme di coordinamento o di semplificazione amministrativa, sia con modifiche sostanziali.

Tra queste si annoverano le norme che prevedono la possibilità di utilizzo commerciale delle unità da diporto per attività di somministrazione di cibo e bevande o attività di commercio al dettaglio (art. 2), la possibilità dei cantieri di immatricolare a proprio nome le unità di nuova costruzione rimaste invendute (art. 5), il recepimento della distinzione tra natanti da diporto e moto d'acqua (art. 9), l'obbligatorietà della patente nautica per la conduzione di determinate tipologie di motori (art. 12), l'istituzione dell'anagrafe nazionale delle patenti nautiche (art. 13), l'istituzione della figura dell'istruttore professionale di vela (art. 16) e del relativo elenco nazionale (art. 17), l'equiparazione, laddove possibile, della disciplina delle scuole nautiche a quella delle autoscuole (art. 18), la disciplina dei centri di istruzione per la nautica (art. 19), l'istituzione di un archivio informatizzato funzionale al monitoraggio della sicurezza e della qualità dei prodotti correlati al mercato della nautica da diporto (art. 23).

Le disposizioni dello schema che risultano di particolare interesse sotto il profilo della protezione dei dati personali sono, in particolare, l'articolo 12 concernente i dati riportati sulla patente nautica di categoria "D", l'articolo 13 sull'anagrafe nazionale delle patenti nautiche, gli articoli 16 e 17 sugli istruttori professionali di vela e il relativo elenco nazionale.

RITENUTO

3. Il trattamento di dati personali effettuato in applicazione del decreto legislativo è necessario per l'esecuzione di un compito di interesse pubblico o comunque connesso all'esercizio di pubblici poteri, come previsto dall'articolo 6, paragrafo 1, lett. c), del

Regolamento 2016/679. Il predetto Regolamento (che è necessario citare nel preambolo del decreto) ha rafforzato il richiamo al rispetto del principio di liceità del trattamento che impone al legislatore di contemperare il diritto alla protezione dei dati con le specifiche esigenze sottese al trattamento, prevedendo espressamente che nella stessa base giuridica siano individuate disposizioni specifiche in merito, tra l'altro, alle condizioni relative alla liceità e alle finalità del trattamento, ai periodi di conservazione ed alle misure di sicurezza (cfr. art. 6, par. 3, lett. b)).

Ciò premesso, al fine di rendere lo schema di decreto legislativo pienamente conforme ai principi e alle garanzie in materia di protezione dei dati personali, si formulano le seguenti osservazioni.

4. Dati riportati sulla patente nautica.

L'articolo 12 dello schema di decreto, nel modificare l'articolo 39, comma 6-bis, del d.lgs. 171/2005, prevede che sulla patente nautica di categoria "D" ("abilitazione speciale al comando di natanti e imbarcazioni da diporto") siano annotate le "limitazioni alla durata della loro validità, nonché prescrizioni relative all'utilizzo di specifici adattamenti o all'avvalimento di assistenti o mediatori in rapporto allo specifico deficit, oltre alle limitazioni [...] conseguenti all'esito degli accertamenti medici di idoneità psichica e fisica in sede di rilascio, convalida o revisione". Nella relazione illustrativa ciò viene motivato, tra le altre cose, col fatto che "la nuova formulazione ripristina l'allineamento sotto questo profilo della disciplina diportistica a quella stradale, come misura di semplificazione amministrativa a favore degli operatori".

Occorre in proposito rilevare che anche l'articolo 116, comma 4, del Codice della strada (d.lgs. 30 aprile 1992, n. 285) prevede l'annotazione sulla patente di guida delle limitazioni e prescrizioni nei confronti di soggetti affetti da difficoltà psicofisiche, ma specifica che "Le limitazioni devono essere riportate sulla patente utilizzando i codici comunitari armonizzati, ovvero i codici nazionali stabiliti dal Dipartimento per i trasporti, la navigazione e i sistemi informativi e statistici". Quest'ultima previsione rappresenta infatti una forma di tutela degli interessati poiché impedisce la diretta conoscibilità delle informazioni sullo stato di salute, assicurando la minimizzazione dei dati fin dalla progettazione ai sensi dell'articolo 25, paragrafo 1, del Regolamento.

Si suggerisce, pertanto, di integrare l'articolo 39, comma 6-bis, dello schema con la previsione di adeguate misure a tutela degli interessati, in analogia con quanto stabilito nel settore della circolazione stradale.

Si evidenzia, inoltre, che nell'articolo in esame il comma 6-bis non rinvia più al "regolamento di attuazione del presente codice" di cui all'articolo 65 del d.lgs. 171/2005, come invece fa la medesima disposizione nella sua versione attualmente vigente.

Occorre al riguardo tener presente che a tale regolamento di attuazione fanno rinvio numerose disposizioni del codice della nautica da diporto, anche nella versione modificata dallo schema di decreto. L'articolo 65 tuttavia non indica gli aspetti che tale regolamento dovrebbe disciplinare al fine di rendere il trattamento pienamente conforme al Regolamento e al Codice. Ad esempio, nulla stabilisce con riferimento alla disciplina dell'organizzazione e del funzionamento dell'Anagrafe nazionale delle patenti nautiche di cui all'articolo 39-bis del d.lgs. n. 171/2005 (cfr. comma 5, che non viene modificato né abrogato dallo schema di decreto

in oggetto) o dell'Archivio nazionale dei prodotti delle unità da diporto (introdotto con lo schema di decreto ai commi 3-bis e ss. dell'art. 60 del d.lgs. n. 117/2005).

Risulta pertanto opportuno integrare l'articolo 65 prevedendo che il predetto regolamento disciplini altresì gli aspetti relativi alla protezione dei dati personali con particolare riferimento alle misure appropriate e specifiche per tutelare i diritti fondamentali degli interessati di cui agli articoli 2-sexies e 2-octies del Codice, nell'ambito del trattamento di particolari categorie di dati personali e di dati personali relativi a condanne penali e reati di cui agli articoli 9 e 10 del Regolamento. Ciò è infatti necessario per completare la base giuridica del trattamento, individuando gli elementi minimi necessari previsti dal quadro normativo generale in materia di protezione dei dati personali (art. 6, par. 3, lett. b), Reg. e art. 2-ter, Codice).

Si ritiene pertanto opportuno mantenere nell'articolo 39, comma 6-bis, tale rinvio alla normativa secondaria, su cui peraltro deve essere obbligatoriamente richiesto il parere del Garante ai sensi dell'articolo 36, paragrafo 4, del Regolamento.

5. Anagrafe nazionale delle patenti nautiche.

L'articolo 13 dello schema di decreto riscrive l'articolo 39-bis, del d.lgs. 171/2005 integrando le informazioni con cui deve essere popolata l'Anagrafe nazionale delle patenti nautiche.

5.1. Occorre rilevare come nella nuova versione del comma 1 proposta dallo schema di decreto non vi sia più alcun riferimento alla finalità cui è preordinato il trattamento effettuato tramite tale Anagrafe, che invece dovrebbe essere specificata in ossequio ai principi di trasparenza e di limitazione della finalità di cui all'articolo 5, paragrafo 1, lett. a) e b) del Regolamento. In proposito, potrebbe costituire una finalità legittima quella di sicurezza della navigazione, come specificato nella formulazione vigente della norma.

5.2. Le modifiche apportate dallo schema di decreto all'articolo 39-bis presentano, inoltre, delle rilevanti ricadute anche su altri commi di tale articolo non oggetto di modifica. In particolare, il comma 3, già vigente, stabilisce che "l'Anagrafe è completamente informatizzata ed è popolata e aggiornata con i dati raccolti dal Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali e il personale, forniti dalle Capitanerie di porto, dagli Uffici circondariali marittimi e dagli Uffici della motorizzazione civile, dagli organi accertatori, dalle compagnie di assicurazione, che sono tenuti a trasmettere i dati al Centro elaborazione dati della Direzione generale per la motorizzazione del Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali e il personale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti".

Alla luce del rinnovato quadro giuridico generale in materia di protezione dei dati personali, tale previsione risulta indeterminata rispetto all'effettiva fonte delle diverse tipologie di informazioni di cui l'Anagrafe si deve alimentare. È opportuno quindi chiarire quali specifici set di dati debbano essere forniti da ciascuno dei soggetti elencati, nel rispetto dei principi di trasparenza e correttezza del trattamento, anche in considerazione del fatto che tra i soggetti "alimentatori" della banca dati vi sono anche organismi privati come le compagnie di assicurazione (art. 5, par. 1, lett. a) e art. 6, par. 3, lett. b) Reg.; art. 2-ter Codice).

5.3. Alcune informazioni inserite in tale banca dati coincidono con i dati presenti nell'Anagrafe Nazionale della popolazione residente (ANPR), istituita presso il Ministero

dell'Interno ai sensi dell'articolo 62 del d.lgs., 82/2005 (si fa riferimento, in particolare, ai dati anagrafici e ai dati relativi alla residenza). Il nuovo comma 3-bis dell'articolo 39-bis, prevede poi l'annotazione nell'Anagrafe delle patenti nautiche delle variazioni di residenza dei titolari di tale tipo di patente, a tale fine stabilendo che i Comuni trasmettano al CED del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti notizia dell'avvenuto trasferimento di residenza o di domicilio.

A tal proposito si ritiene che tali previsioni comporterebbero una inutile duplicazione dei dati anagrafici dei titolari di patente nautica, che potrebbe portare a numerose incongruenze fra il dato registrato nell'Anagrafe in esame e il dato censito nell'ANPR. Tenuto conto del fatto che quest'ultima garantisce al dato anagrafico certezza e qualità, si ritiene opportuno non duplicare tale tipologia di dati nell'Anagrafe delle patenti nautiche, prevedendo piuttosto un collegamento fra le due banche dati attraverso il codice fiscale del possessore di patente nautica.

In tal modo, si potrebbe altresì evitare il flusso di dati fra Comuni e CED del Ministero il quale, oltre a non riflettere puntualmente l'attuale organizzazione delle anagrafi comunali, presenta diverse criticità relative alla sicurezza delle comunicazioni fra i soggetti indicati, che risulterebbero pertanto non conformi agli obblighi di sicurezza posti in capo ai titolari del trattamento ai sensi dell'articolo 32 del Regolamento.

Si evidenzia quindi l'opportunità di modificare la norma nei termini sopra descritti.

5.4. L'articolo 39-bis come modificato dallo schema prevede il trattamento di dati personali relativi alle condanne penali e ai reati di cui all'articolo 10 del Regolamento, come i "dati relativi a sinistri marittimi [...] che hanno comportato l'irrogazione di sanzioni amministrative accessorie o l'emanazione di sentenza penale di condanna passata in giudicato" (nuova lett. d) del comma 2, dell'art. 39-bis) nonché di dati inerenti la salute di cui all'articolo 9 del Regolamento, come i dati che comportano la sospensione o revoca della patente, a seguito di perdita dei requisiti di idoneità psicofisica (lett. b) del medesimo comma 2, già vigente).

In proposito, considerate la particolari garanzie che il quadro normativo in materia di protezione dei dati personali prevede per queste tipologie di dati (artt. 2-sexies, comma 1, e 2-octies, comma 5 Codice) è opportuno che il comma 5 dell'articolo 39-bis, nel richiamare il regolamento di cui al predetto articolo 65, precisi che tale regolamento dovrà disciplinare i tipi di dati trattati, le operazioni eseguibili, il motivo di interesse pubblico rilevante e le misure di tutela per gli interessati. Dovranno, inoltre, essere indicate garanzie appropriate, anche in termini di idonee misure tecniche di sicurezza, per i diritti e le libertà degli interessati.

6. Istruttori professionali di vela ed Elenco nazionale.

Gli articoli 16 e 17 dello schema di decreto riscrivono interamente gli articoli 49-quinquies e 49-sexies del d.lgs. 171/2005 introducendo una serie di requisiti per consentire l'iscrizione e la permanenza degli istruttori professionali di vela nel relativo elenco nazionale, che rappresenta la condizione per l'esercizio della professione e per l'uso del titolo.

Alcuni dei requisiti proposti comportano il trattamento di dati inerenti allo stato di salute di cui all'articolo 9 del Regolamento e di dati relativi a condanne penali e reati di cui all'articolo 10 del Regolamento (cfr. artt. 49-sexies, comma 2, lett. g) e lett. c), ma anche i comuni

6-11 dell'articolo 49-*quinquies* relativi alle cause che comportano l'irrogazione di sanzioni disciplinari come la sospensione o la radiazione).

6.1. La disciplina dell'Elenco nazionale degli istruttori professionali di vela è rimessa, da parte dell'articolo 49-*quinquies*, comma 12, lett. b), a un apposito regolamento (diverso da quello stabilito dall'art. 65) che, oltre a presentare difetti di coordinamento con l'articolo 49-*sexies*, richiama il "rispetto delle regole e delle garanzie previste in materia di protezione dei dati personali, con particolare riferimento ai principi di necessità, pertinenza e non eccedenza dei dati trattati". Tale riferimento dovrebbe essere aggiornato con il richiamo al principio di minimizzazione dei dati di cui all'articolo 5, paragrafo 1, lett. c), del Regolamento.

Essendo inoltre previsto il trattamento di dati personali di cui agli articoli 9 e 10 del Regolamento, tale regolamento dovrebbe disciplinare i tipi di dati trattati, le operazioni eseguibili, il motivo di interesse pubblico rilevante e le misure a tutela degli interessati, in conformità all'articolo 2-*sexies*, comma 1, e 2-*octies* del Codice. Analoga osservazione va formulata con riferimento ai regolamenti previsti dagli articoli 18 e 19 dello schema di decreto (cfr. art. 49-*septies*, comma 19 e art. 49-*octies*, comma 15) cui viene demandata la disciplina di dettaglio relativa ai requisiti richiesti per l'esercizio dell'attività di scuola nautica, di centro di istruzione per la nautica e di insegnante presso i predetti enti, dal momento che alcuni di tali requisiti comportano ugualmente il trattamento dei dati personali di cui agli articoli 9 e 10 del Regolamento.

6.2. Il comma 5 dell'articolo 49-*sexies*, come modificato dallo schema di decreto, stabilisce che l'iscrizione abbia "efficacia per cinque anni" e sia rinnovata "previo accertamento della persistenza dei requisiti".

Posto che, dal combinato degli articoli in questione, sembra che il possesso dei predetti requisiti debba essere oggetto di dichiarazione da parte dell'aspirante istruttore, non emerge con chiarezza la procedura per il controllo sulla permanenza degli stessi, una volta ottenuta l'iscrizione. L'assenza di tali indicazioni non consente perciò di valutare le operazioni eseguibili e le necessarie garanzie che il legislatore intende assicurare per i diritti e le libertà degli interessati nel trattamento di esame, in ossequio a quanto previsto dagli articoli 9 e 10 del Regolamento e dal Codice.

Non viene specificato, infatti, se sia l'interessato, ogni cinque anni, a dover ripresentare una propria dichiarazione circa il possesso dei requisiti, né se siano previsti specifici controlli (a campione o sistematici) in tale quinquennio da parte dell'amministrazione, ovvero sia presente un meccanismo di comunicazione immediata, da parte dell'autorità giudiziaria competente, analogo a quello già previsto per altre fattispecie nell'ordinamento (cfr. art. 129 disp. att. c.p.p. con riferimento all'avvio dell'azione penale nei confronti di un dipendente pubblico o per reati in materia ambientale; cfr. art. 7-*ter* d.l. 28 gennaio 2019, n. 4, convertito dalla l. 28 marzo 2019, n. 26, il cui comma 4 prevede la comunicazione dall'autorità giudiziaria procedente all'INPS del provvedimento di sospensione dal beneficio del reddito di cittadinanza).

Si ritiene opportuno pertanto un chiarimento al riguardo.

6.3. La pubblicazione *online* dell'elenco nazionale stabilita dal comma 6 deve essere valutata alla luce del principio di proporzionalità, tenuto conto che nell'elenco si

intenderebbero altresì annotare le sanzioni amministrative e disciplinari irrogate (art. 49-*quinquies*, comma 1).

Sarebbe, pertanto, opportuno che il regolamento di attuazione di cui all'articolo 49-*quinquies*, comma 12, lett. b), nel rispetto del principio di minimizzazione dei dati, selezionasse le informazioni da pubblicare *online*, disciplinando altresì i tempi e le modalità di diffusione dell'elenco.

7. Archivio nazionale dei prodotti delle unità da diporto.

L'articolo 23 dello schema di decreto introduce all'articolo 60 del d.lgs. 171/2005 le disposizioni che istituiscono, presso il Ministero, l'Archivio nazionale dei prodotti delle unità da diporto, il quale "registra [...] gli infortuni e i danni alla salute, che possono essere causati dai prodotti" (comma 3-*bis*) sulla base delle informazioni raccolte durante gli accertamenti da parte dell'autorità marittima o consolare a seguito di eventi straordinari (comma 3-*quater*). L'attuazione di questa banca dati è rimessa al regolamento di attuazione di cui all'articolo 65, il quale deve stabilire "l'organizzazione e il funzionamento [...], l'accesso allo stesso e le modalità e i tempi per la trasmissione dei dati da parte delle autorità marittime, della navigazione interna e consolari" (comma 3-*quinquies*).

Al riguardo si richiama l'attenzione dell'Amministrazione sull'effettiva necessità di istituire una siffatta banca dati contenente dati personali identificativi dei soggetti coinvolti nei sinistri e quindi riferiti loro alla salute, alla luce del principio di proporzionalità del trattamento rispetto agli obiettivi di interesse pubblico perseguiti dal legislatore. A questo proposito, peraltro, si fa presente che l'articolo 18 del regolamento CE 765/2008, richiamato dal comma 3-*ter* dell'articolo 60, non prevede l'istituzione di una banca dati in questa materia, ma si limita a richiedere un più generale monitoraggio su infortuni e danni alla salute causati da prodotti in un contesto di vigilanza ricondotto all'Autorità garante della concorrenza e del mercato.

In ogni caso, la predetta disposizione dovrebbe essere integrata, individuando puntualmente, in particolare, la finalità di rilevante interesse pubblico perseguita, i tipi di dati e le operazioni eseguibili e le misure a tutela degli interessati, anche tramite rinvio esplicito al regolamento di attuazione, nel rispetto del principio di minimizzazione e degli obblighi di sicurezza.

8. I trattamenti di dati personali effettuati tramite le banche dati precedentemente descritte, riguardano dati e informazioni anche particolarmente delicati (tra i quali quelli relativi alla salute e quelli concernenti condanne penali e reati) relativi a numerosi soggetti (possessori di patente nautica, istruttori professionali di vela, ecc.). Tali trattamenti, effettuati per l'esecuzione di compiti di interesse pubblico, presentano certamente rischi elevati per i diritti e le libertà degli interessati e richiedono, da parte del titolare, una valutazione di impatto sulla protezione dei dati personali al momento della predisposizione dei previsti decreti di attuazione, al fine di individuare le opportune garanzie da introdurre a tutela dei diritti e delle libertà degli interessati (art. 35, parr. 1 e 3, lett. b), Reg.; art. 2-*quinquiesdecies* Codice).

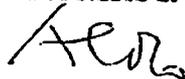
9. Infine, da un punto di vista formale si evidenzia la necessità di sostituire nel testo, ovunque ricorre, il richiamo normativo all'articolo 154, comma 4, del Codice, con quello più corretto all'articolo 36, paragrafo 4, del Regolamento.

TUTTO CIÒ PREMESSO IL GARANTE

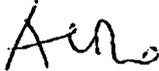
esprime parere nei termini di cui in motivazione sullo schema di decreto legislativo recante disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, recante codice della nautica da diporto, con le osservazioni di cui ai punti da 4 a 9.

Roma, 2 ottobre 2019

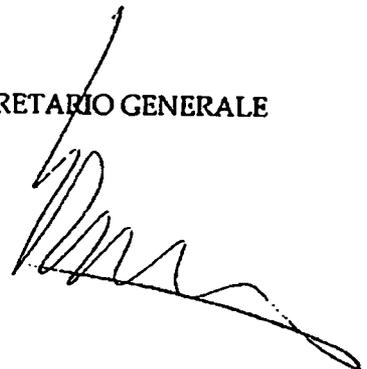
IL PRESIDENTE



IL RELATORE



IL SEGRETARIO GENERALE



Mod. UTL015-CON



Consiglio di Stato
Segretariato Generale

N. 796/2020

Roma, addì 23/04/2020

Risposta a nota del

N. Div.

D'ordine del Presidente, mi prego di trasmettere il numero

1206/2019, emesso dalla SEZIONE NORMATIVA di

questo Consiglio sull'affare a fianco indicato.

OGGETTO:

CODICE:

**SCHEMA DI D.LGS. RECANTE DISP.
INTEGRATIVE E CORRETTIVE AL
D. LGS. 3.11.2017 N. 229,
CONCERNENTE REVISIONE
CODICE DELLA NAUTICA DA
DIPORTO**

Parere emesso in base all'art. 15 della L. 21 luglio 2000, n. 205.

Allegati N.
.....

Segretariato Generale
.....

**MINISTERO DELLE
INFRASTRUTTURE E DEI
TRASPORTI**

(.....)

Gabinetto dell' On. Ministro

ROMA



**FERRARI
GIULIA
23.04.2020
08:45:25
UTC**

00796 2020

23 04 2020

Numero ____/____ e data __/__/____ Spedizione



R E P U B B L I C A I T A L I A N A

Consiglio di Stato

Sezione Consultiva per gli Atti Normativi

Adunanza di Sezione del 26 marzo 2020

NUMERO AFFARE 01206/2019

OGGETTO:

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Schema di decreto legislativo recante disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 3 novembre 2017, n. 229, concernente revisione ed integrazione del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, recante codice della nautica da diporto ed attuazione della direttiva 2003/44/CE, a norma dell'articolo 6 della legge 8 luglio 2003, n. 172, in attuazione dell'articolo 1, comma 5, della legge 7 ottobre 2015, n. 167;

LA SEZIONE

Vista la nota di trasmissione della relazione prot. n. 29658 del 23 luglio 2019, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha chiesto il parere del Consiglio di Stato sull'affare consultivo in oggetto;

Visto il parere interlocutorio del 1 ottobre 2019, n. 2536, reso dalla Sezione;

Visto il parere interlocutorio del 23 gennaio 2020, n. 189, reso dalla Sezione;

Vista la nota ministeriale di adempimento UL n. 7879 del 21 febbraio 2020, con la documentazione allegata;

Esaminati gli atti e uditi i relatori Vincenzo Neri e Michele Pizzi;

Premesso.

1. Con nota prot. n. 29658 del 23 luglio 2019, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso, per il parere, lo schema di decreto legislativo recante disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 3 novembre 2017, n. 229, emanato ai sensi dell'articolo 1, comma 1, della legge delega 7 ottobre 2015, n. 167, recante *“Delega al Governo per la riforma del codice della nautica da diporto”* e sul cui schema questo Consiglio si è già pronunciato, con precedente parere 18 ottobre 2017, n. 2162.

Il successivo comma 5 del medesimo articolo 1 della legge delega n. 167 del 2015 ha previsto la possibilità per il Governo di adottare, nel termine di diciotto mesi dall'entrata in vigore del decreto legislativo (termine successivamente portato a trenta mesi a seguito della novella disposta dall'articolo 1, comma 1, della legge 6 agosto 2019, n. 84), *“uno o più decreti legislativi contenenti disposizioni correttive e integrative dei decreti legislativi medesimi”*, con la precisazione che il decreto legislativo correttivo deve comunque essere adottato *“nel rispetto dei principi e criteri direttivi previsti dal comma 2 e con le modalità di cui al presente articolo”*.

Lo schema di decreto legislativo in esame, approvato in via preliminare dal Consiglio dei Ministri in data 11 luglio 2019, riveste appunto la funzione di apportare modifiche ed integrazioni, ai sensi del predetto articolo 1, comma 5, della legge delega n. 167 del 2015, al precedente decreto legislativo 3 novembre 2017, n. 229, di riforma del Codice della nautica da diporto di cui al decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171.

Con la medesima nota del 23 luglio 2019 indicata in epigrafe, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso, oltre al testo dello schema di decreto

legislativo correttivo in esame, la relazione sottoscritta dal Ministro, la relazione illustrativa, la relazione tecnica, l'analisi tecnico-normativa e l'analisi di impatto della regolamentazione.

2. Con parere interlocutorio n. 2536 del 1° ottobre 2019, la Sezione – ai fini della formulazione del parere richiesto - ha invitato il Ministero referente a trasmettere *“il parere espresso dal Garante per la protezione dei dati personali, nonché l'intesa raggiunta in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, dal momento che entrambi i suddetti atti sono richiamati nel preambolo dello schema di decreto legislativo in esame.*

Inoltre, poiché il comma 5 dell'articolo 1 della menzionata legge n. 167 del 2015, nel delegare il Governo all'adozione di uno o più decreti legislativi correttivi, impone comunque il rispetto delle *“modalità di cui al presente articolo”*, ha invitato *«il Ministero referente a trasmettere il concerto espresso dai Ministri degli affari esteri e della cooperazione internazionale, dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, per gli affari europei, dell'economia e delle finanze, della salute, per la semplificazione e la pubblica amministrazione, della giustizia, dell'istruzione, dell'università e della ricerca, dello sviluppo economico e dei beni e delle attività culturali e del turismo, come richiesto dal comma 1 del medesimo articolo 1 della suddetta legge delega».*

3. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con nota prot. n. 47418 del 4 dicembre 2019, ha trasmesso l'intesa raggiunta in sede di Conferenza unificata nella seduta del 1° agosto 2019, il parere reso sullo schema di decreto legislativo in oggetto dal Garante per la protezione dei dati personali con nota prot. n. 33676 del 3 ottobre 2019, nonché i *“concerti resi dalle altre Amministrazioni”*, ovvero: 1) la nota del Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale-Ufficio legislativo prot. n. 193807 dell'8 novembre 2019; 2) la nota del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare-Ufficio legislativo prot. n. 22316 del 7 ottobre 2019; 3) la nota del Ministero per gli affari europei-Ufficio legislativo prot. n. 340 del 22 novembre 2019; 4) la nota del Ministero

dell'economia e delle finanze-Ufficio del coordinamento legislativo prot. n. 11256 del 9 ottobre 2019; 5) la nota del Ministero della Salute-Ufficio legislativo prot. n. 6467 del 3 dicembre 2019; 6) la nota del Ministero per la pubblica amministrazione-Ufficio legislativo prot. n. 2315 del 5 novembre 2019; 7) la nota del Ministero della giustizia-Ufficio legislativo prot. n. 8005 del 19 luglio 2019; 8) la nota del Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca-Ufficio legislativo prot. n. 4193 del 19 luglio 2019; 9) la nota del Ministero dello sviluppo economico-Ufficio legislativo prot. n. 15953 del 12 luglio 2019; 10) la nota del Ministero delle politiche agricole alimentari, forestali e del turismo-Ufficio legislativo prot. n. 7688 del 18 luglio 2019; 11) la p.e.c. del 19 luglio 2019 inviata da "La Segreteria" su indicazione del Capo dell'Ufficio legislativo del Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo.

In data 6 dicembre 2019 è pervenuta, inoltre, alla Sezione la nota del 5 dicembre 2019 della UCINA-Confindustria nautica, recante osservazioni sullo schema di decreto legislativo in esame.

4. Esaminata la documentazione trasmessa dal Ministero referente con la nota del 4 dicembre 2019, la Sezione, con successivo parere 23 gennaio 2020 n. 189, ha rilevato, in primo luogo, che le molteplici note sopra indicate, provenienti dai diversi Dicasteri che dovevano rilasciare il concerto ai sensi dei commi 1 e 5 dell'articolo 1 della legge n. 167/2015, non potevano essere qualificate quali "concerti" in senso proprio, essendo il "concerto" un atto politico che deve essere rilasciato e sottoscritto dal Ministro o da un soggetto delegato "d'ordine del Ministro". Per tale ragione ha invitato il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti a richiedere a tutti i Dicasteri che dovevano esprimere il concerto – ad eccezione del Ministero dell'economia e delle finanze – il rilascio del prescritto "concerto" a firma del Ministro o di un soggetto delegato "d'ordine del Ministro".

In secondo luogo la Sezione ha rilevato che l'intesa raggiunta in sede di Conferenza Unificata, nella seduta del 1° agosto 2019, ha suggerito modifiche agli

articoli 1, 2 e 3 dello schema di decreto legislativo in esame (trasmesso dal Ministero referente con precedente nota prot. n. 29658 del 23 luglio 2019) e che sia il parere del Garante per la protezione dei dati personali-Servizio affari legislativi e istituzionali prot. n. 33676 del 3 ottobre 2019, sia la nota del Ministero della salute-Ufficio legislativo prot. n. 6467 del 3 dicembre 2019 contenevano numerose osservazioni di merito al testo dello schema di decreto legislativo in oggetto.

Conseguentemente ha invitato il Ministero a trasmettere il testo aggiornato dello schema di decreto legislativo, corredato nuovamente della documentazione necessaria (relazione illustrativa, relazione tecnica, AIR e ATN) che desse conto delle modifiche eventualmente apportate o delle ragioni a sostegno del mancato recepimento di tutte o di parte delle osservazioni stesse.

5. Con nota 21 febbraio 2020, prot. n. 0007879, il Ministero richiedente ha inviato i concerti e la documentazione da ultimo richiesta, segnalando altresì che non si è reso necessario l'aggiornamento della relazione AIR.

All'adunanza del 26 marzo 2020, la Sezione ha deliberato definitivamente sull'affare in oggetto.

Considerato.

Osservazioni di carattere generale.

Riferisce l'Amministrazione che, successivamente all'entrata in vigore del decreto legislativo n. 229 del 2017 e in considerazione di alcune problematiche sorte in sede applicativa delle nuove disposizioni, si è reso necessario avvalersi dell'autorizzazione di cui all'articolo 1, comma 5, della legge n. 167 del 2015, predisponendo disposizioni integrative e correttive del codice della nautica da diporto. In particolare, a seguito dell'entrata in vigore delle nuove disposizioni, si è registrato quanto segue:

- le articolazioni periferiche dell'Amministrazione, altre Amministrazioni ed Enti locali hanno avanzato numerose richieste di parere su questioni interpretative e applicative, talvolta di non facile soluzione;
- analogamente, imprese e cittadini hanno avanzato numerosi quesiti e richieste di

chiarimenti sull'interpretazione di alcune delle nuove disposizioni;

- le consultazioni svolte dalla competente Direzione generale con le province e le città metropolitane, nonché con le associazioni e gli enti maggiormente rappresentativi del settore nautico diportistico, hanno confermato la necessità di modificare alcune delle vigenti disposizioni;

- è emersa la necessità di delineare con maggiore compiutezza i limiti degli effetti retroattivi delle novelle legislative e l'incidenza del principio di legittimo affidamento.

Lo schema di decreto, pertanto, interviene sul testo vigente del codice della nautica da diporto al fine di:

a) aggiornare i procedimenti amministrativi in materia di nautica da diporto, tuttora previsti nel codice vigente, alle previsioni del sistema telematico centrale della nautica da diporto (SISTE) di cui al decreto del Presidente della Repubblica 14 dicembre 2018, n. 152, recante le norme per l'attuazione del sistema telematico centrale della nautica da diporto e al decreto delle infrastrutture e dei trasporti 9 aprile 2019, recante istituzione dell'Ufficio di conservatoria centrale delle unità da diporto (UCON) nell'ambito del Sistema telematico centrale della nautica da diporto. Il tutto anche al fine di rendere il codice compatibile con le misure di rango inferiore, coerentemente con quanto espresso in merito dal Consiglio di Stato (punto 4.3 del parere n. 1745/2017);

b) dotare l'articolato, nelle parti oggetto dell'intervento correttivo, di una maggiore completezza, sistematicità e chiarezza normativa, consone al processo di riforma complessiva, riordino normativo, codificazione e semplificazione, in linea con le finalità della delega legislativa e con quanto espresso in merito da questo Consiglio (punto 4.1 del parere n. 1745/2017);

c) accogliere ulteriori osservazioni formulate dal Consiglio, che raccomandava di demandare il recepimento delle indicazioni che richiedevano maggiore approfondimento tecnico giuridico alla sede dei decreti correttivi" (punto 4.1 del

richiamato parere);

d) semplificare il quadro dei decreti attuativi, per rendere più celere il completamento della riforma;

e) attuare la regolamentazione dell'attività di locazione dei natanti e delle moto d'acqua, secondo criteri di semplificazione e nel rispetto dei requisiti generali di sicurezza, anche ai fini della salvaguardia delle persone trasportate, come previsto all'articolo 1, comma 2, lettera e) della legge n. 167 del 2005.

Più in generale l'Amministrazione ricorda che:

a) la riforma del codice della nautica operata del 2017 rientrava nel programma di governo di rilancio del settore della nautica da diporto, negli ultimi anni particolarmente colpito dalla crisi economica, per favorire la competitività, la produzione e la costruzione delle unità da diporto e, quindi, l'occupazione, oltre alla crescita di tutto il settore connesso alla filiera del diporto, con il conseguente sviluppo nel lungo periodo – altro scopo fondamentale dell'intervento legislativo – delle potenzialità del turismo costiero. Ciò anche per il conseguimento di benefici economici, in termini sostenibili per l'ambiente, in adesione alla comunicazione della Commissione europea del 20 febbraio 2014 n. 86 (punto 1 del parere del Consiglio di Stato);

b) tra gli strumenti necessari al raggiungimento dei citati obiettivi rientra anche la semplificazione dei procedimenti amministrativi nel settore, per favorire la competitività e la capacità di attrazione di capitali da investire e, quindi, la crescita del volume commerciale nel settore della nautica da diporto (punto 1 del parere);

c) la riforma operata mirava a rilanciare in modo organico un settore importantissimo per il sistema Paese, in un'ottica di lungo periodo ma con misure efficaci anche nel breve e medio termine (punto 4 del parere).

Con particolare riferimento alla semplificazione operata rispetto ai provvedimenti attuativi, lo schema opera in una duplice direzione:

1. unificazione in un unico provvedimento attuativo della molteplicità di decreti e di direttive attuativi previsti per una medesima materia da alcuni articoli del testo

vigente;

2. stralcio dalla revisione del regolamento di attuazione del codice della nautica da diporto dei provvedimenti attuativi inerenti materie di competenza esclusiva di questa Amministrazione, per i quali, pertanto, il concerto con altre amministrazioni, oltre che improprio, costituisce un inutile aggravio dei relativi iter procedurali, anche in relazione ad iter di emanazione e di futura modifica.

Nelle valutazioni effettuate, si è inoltre tenuta in considerazione l'osservazione di questo Consiglio di Stato in base alla quale la concreta realizzazione delle finalità di crescita, sviluppo e competitività del settore della nautica da diporto, che costituisce la finalità della riforma, dipende anche dalla fiducia degli investitori nella stabilità del quadro regolatorio e nell'efficienza degli apparati pubblici, temi ai quali si collegano quelli della qualità della legislazione, della certezza dei rapporti giuridici, della semplificazione amministrativa e della completezza delle risorse organiche (punto 3.2 del parere). Coerentemente, l'importanza dell'intervento correttivo risiede anche in una sistematica razionalizzazione dei provvedimenti attuativi, che comporta la possibilità pratica di una loro più rapida emanazione, a completamento del processo di riforma. Si fa riferimento, in particolare, a:

- a) la facoltà di emanare un unico regolamento attuativo per la disciplina dell'attività di scuola nautica, a chiaro vantaggio degli operatori e dell'amministrazione. Sul tema, è infatti da tempo in corso una proficua collaborazione tra la competente Direzione generale e le Province e le Città metropolitane, dalla quale è scaturita la completa revisione sia delle disposizioni contenute nell'articolo 49-septies che del collegato schema di regolamento attuativo;
- b) la possibilità di emanare un unico regolamento attuativo per la disciplina dell'attività dei centri di istruzione per la nautica;
- c) la definizione della figura professionale dell'istruttore di vela, che la svincoli da quella degli istruttori di vela sportivi e dilettantistici e dal relativo regime fiscale,

nonché la redazione di uno schema di regolamento attuativo della figura professionale dell'istruttore di vela e del relativo elenco nazionale conforme alle direttive comunitarie in materia;

d) una maggiore flessibilità e rapidità di risposta normativa nella regolamentazione di nuove forme di utilizzo commerciale delle unità da diporto, in linea con la dinamicità del settore e con le raccomandazioni espresse dal Consiglio di Stato (punto 5 del parere) e dalla (COM (2014) 86 in tema di Strategia europea per una maggiore crescita e occupazione nel turismo costiero e marittimo (paragrafo 3.1, Stimolare efficienza e competitività);

e) una disciplina delle patenti nautiche più coerente con la finalità di inclusione sociale, nel settore della nautica da diporto, delle persone diversamente abili o con particolari patologie e degli anziani, che è la ratio dell'istituzione della patente nautica speciale di categoria D sul modello della corrispondente patente speciale stradale. Dalla suddetta disciplina dipendono infatti i termini del confronto da avviare con il Ministero della salute per la revisione dei requisiti psichici e fisici di idoneità al conseguimento delle patenti nautiche e per la semplificazione delle modalità di accertamento e certificazione;

f) il supporto di una norma di rango primario all'inclusione nel decreto attuativo in materia di programmi e di modalità di esame per il conseguimento delle patenti nautiche di misure personalizzate (compensative e dispensative) per lo svolgimento delle prove di esame in caso di candidati con handicap o con disturbi specifici dell'apprendimento (DSA). Tale decreto attuativo, già elaborato, è stato positivamente licenziato dall'apposito gruppo di lavoro istituito presso la competente Direzione generale;

g) la ricezione delle condivisibili osservazioni pervenute dall'Ufficio legislativo del Ministero della difesa con lettera n. 18854 del 18 maggio 2018, nella quale si lamentava l'esclusione dall'articolo 52 del codice della nautica da diporto, istitutivo della "Giornata del mare", del contributo e dell'apporto che la Marina militare può offrire alle iniziative e ai progetti formativi per la diffusione della cultura del mare;

h) la soluzione delle criticità rappresentate dalle Regioni in materia di organizzazione del corso annuale teorico-pratico per l'accesso alla professione di mediatore del diporto;

i) il completamento dell'intervento di razionalizzazione e di semplificazione amministrativa di cui ai principi e criteri direttivi della legge 167 del 2015 a beneficio di utenti e imprese, anche in una logica di competitività internazionale della bandiera italiana.

Osservazioni sul testo.

Lo schema di decreto si compone di trenta articoli. Tutto ciò premesso, rilevato che la relazione tecnica allo stato non è "bollinata" dalla Ragioneria generale dello Stato, e che pertanto il Ministero dovrà provvedere all'acquisizione della verifica positiva onde ottenere la certificazione circa la sostenibilità finanziaria dell'intervento, si precisa che si prenderanno in considerazione esclusivamente gli articoli sui quali la Sezione reputa di dover esprimere osservazioni, nei termini che seguono.

Articolo 2

La disposizione in questione inserisce all'articolo 1 del Codice, dopo il comma 2, il seguente comma: "*2-bis. Per nautica sociale si intende quella finalizzata a soddisfare un'esigenza collettiva di interesse locale di ormeggio e di resa di servizi essenziali per natanti da diporto e agevolare la diffusione della cultura nautica.*". Specifica la relazione che la disposizione è stata inserita successivamente all'approvazione in via preliminare, in accoglimento di specifica osservazione della Conferenza Unificata, che ha chiesto di inserire nelle definizioni del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, anche quella di "nautica sociale", intesa quale nautica finalizzata a soddisfare un'esigenza collettiva di interesse locale di ormeggio e resa di servizi essenziali per natanti da diporto ed agevolare la diffusione della cultura nautica.

Tale previsione si collega, peraltro, a quanto stabilito dall'articolo 4 del correttivo

che, dopo il comma 1 dell'articolo 3 Codice, aggiunge il seguente: "*1-bis. Appartengono alla nautica sociale le costruzioni destinate alla navigazione da diporto di cui al comma 1, lettera g), con qualunque propulsione e scafo di lunghezza, misurata secondo la norma armonizzata UNI/EN/ISO/8666, pari o inferiore a sei metri*".

Nel prenderne atto la Sezione tuttavia invita l'Amministrazione ad adottare una formulazione che renda meno evanescente la nozione di "*nautica sociale*" di cui al comma 2-*bis*, individuata, allo stato, sulla base di finalizzazioni del tutto eterogenee e non sempre comprensibili.

Articolo 3

La disposizione modifica l'articolo 2 del Codice aggiungendo, in particolare, un'ulteriore forma di utilizzo commerciale delle unità da diporto: "*l'esercizio di attività in forma itinerante di somministrazione di cibo e di bevande e di commercio al dettaglio*", colmando in tal modo (almeno così afferma la Relazione ministeriale) una lacuna normativa, in relazione – è da ritenersi – ad una realtà economica emergente. La disposizione è strettamente connessa alle modifiche apportate anche all'articolo 57-*bis* del codice.

In questo modo, però, continuano ad essere inseriti nel Codice della nautica da diporto aspetti di tipo eterogeneo, connotati è vero da profili di tipo commerciale, ma comunque sempre più lontani invero, data anche la loro specificità, da quello che era lo spirito iniziale fenomenologico della "*nautica da diporto*", cosicché viene da pensare se non sia il caso, prendendo spunto anche dall'evoluzione normativa che ha portato ad inserire con pari dignità la finalità commerciale nell'impianto fondamentale del codice e del suo ambito di applicazione (v. art. 1, commi 1 e 2 del Codice), di recedere dalla scelta definitoria dell'unità da diporto utilizzata a fini commerciali di cui all'articolo 2, comma 1, con un'elencazione che sembrerebbe per di più di portata tassativa e che pertanto continuerebbe ad andare incontro, come nel caso di specie, a continui e non esaustivi aggiornamenti.

Tanto si rimette alle valutazioni di spettanza del Governo.

Il tutto tenendo anche in considerazione la difficoltà di operare un inquadramento sistematico per l'attività, ad esempio, di impiego di unità "in conto proprio" per finalità "strettamente connesse" all'attività imprenditoriale di soggetti commerciali (v. già art. 25 legge n. 472 del 1999); nonché rilevano le permanenti difficoltà, alla luce anche di pronunzie giurisdizionali sul territorio, di inquadrare bene i rapporti tra la contrattualistica speciale (in specie locazione e sublocazione) e la contrattualistica del turismo, con soggetti ingaggiati dagli stessi operatori turistici.

Articolo 4

L'articolo 4, comma 1, lett. b), del correttivo aggiunge al comma 1 dell'articolo 3 Codice, dopo la lettera h), la seguente: "*h-bis) unità da diporto a controllo remoto: unità da diporto priva a bordo di personale adibito al comando, a comando remoto.*"

Il Collegio condivide le ragioni sottese alla scelta, vista la necessità di aggiornare l'impianto normativo alla nuova, e sempre più diffusa, tecnologia dei droni marini anche se, anche in questo caso, può apparire *prima facie* estranea alla materia della nautica da diporto.

In ogni caso si suggerisce di riformulare la disposizione in questione in questi termini: "*h-bis) unità da diporto a controllo remoto: unità da diporto a comando remoto priva a bordo di personale adibito al comando*".

Valuti, altresì, il Governo l'opportunità di inserire all'articolo 3, lett. *h-bis*), del Codice un richiamo esplicito alle disposizioni attuative che verranno introdotte in virtù della nuova previsione della lettera *bb-bis*) dell'articolo 59 del decreto legislativo 3 novembre 2017, n. 229, inserita dal presente decreto legislativo, nonché, non da ultimo, se arricchire quest'ultima disposizione con alcuni criteri direttivi utili ad orientare l'attività regolamentare, tenuto conto anche della possibile finalità di salvataggio marittimo.

Articolo 5

L'articolo 5 del decreto correttivo sostituisce la lettera a) del comma 3 dell'articolo

15-ter del Codice, prevedendo, tra i documenti di navigazione per le navi che effettuano noleggio esclusivamente per finalità turistiche: “a) *la licenza per navi destinate esclusivamente al noleggio per finalità turistiche redatta su modulo conforme al modello approvato con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*”.

Ricorda l'Amministrazione che le navi adibite in navigazione internazionale esclusivamente al noleggio per finalità turistiche possono essere iscritte nel registro internazionale di cui all'articolo 1 del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30, ed essere assoggettate alla relativa disciplina. L'articolo 15-ter del Codice della nautica da diporto (rubricato *Iscrizione delle navi destinate esclusivamente al noleggio per finalità turistiche*) introduce alcune semplificazioni amministrative relative ai libri e ai documenti di bordo per tale tipologia di navi. In particolare, è stata introdotta la facoltà di sostituire l'atto di nazionalità di cui all'articolo 150 del codice della navigazione con un'apposita licenza di navigazione, il ruolo di equipaggio di cui all'articolo 170 del medesimo codice con il ruolino di equipaggio diportistico e il giornale nautico previsto dall'articolo 173 del codice con un libro unico di bordo. Le navi destinate esclusivamente al noleggio per finalità turistiche esulano dall'applicabilità delle norme sul sistema telematico centrale della nautica da diporto (SISTE) e delle relative procedure. Pertanto, la modifica apportata al comma 3 dell'articolo 15-ter del codice della nautica da diporto riguarda la correzione, appunto, dell'errato riferimento, presente alla lettera a) del testo vigente, alla licenza di navigazione delle unità da diporto, rilasciata ex articolo 22 del Codice della nautica attraverso lo STED. È pertanto introdotta una specifica licenza di navigazione dedicata unicamente alle navi destinate esclusivamente al noleggio per finalità turistiche, redatta su modulo conforme al modello approvato con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Conseguentemente, sono state aggiornate le previsioni di cui ai commi 4 e 5.

Prendendo atto di quanto sopra, ciò tuttavia non esclude, ad avviso della Sezione, che la nuova disciplina debba meglio essere coordinata con la disciplina di carattere generale dettata dall'articolo 22 del Codice, disposizione che resterebbe priva allo stato di un richiamo, anche a fini di salvezza, alla disciplina speciale introdotta dal menzionato articolo 15-ter.

Articolo 6

All'articolo 19 del Codice la lettera a) inserisce il comma 1-bis, colmando una lacuna del codice vigente, che non consente al cantiere costruttore di un'unità da diporto, ove non riesca a concluderne la vendita di una unità di nuova costruzione, di poterla immatricolare a proprio nome, in quanto privo del titolo di proprietà. Pertanto, nell'ottica della semplificazione amministrativa, si prevede che il cantiere che intende iscrivere un'unità da diporto dallo stesso costruita presenta, in luogo del titolo di proprietà, una dichiarazione sostitutiva dell'atto di notorietà.

Senz'altro apprezzabile, ad avviso della Sezione, è la finalità di consentire, anche nel mercato della nautica, l'immatricolazione e la vendita da parte del costruttore di mezzi "a km zero" come per il mercato automobilistico. La Sezione osserva, dal punto di vista formale, che andrebbe specificato in norma il contenuto dello stato che si va a dichiarare con la dichiarazione sostitutiva di atto di notorietà.

Articolo 10

L'articolo 10 del correttivo sostituisce l'articolo 27 del Codice, disposizione quest'ultima recante la disciplina dei natanti da diporto e delle moto d'acqua.

Riferisce l'Amministrazione che l'intervento correttivo sull'articolo 27 del Codice si è reso necessario per due ordini di ragioni. In primo luogo l'articolo 3 (Definizioni) del codice, come modificato dal decreto legislativo n. 229/2017, al comma 1 ha recepito la distinzione tra natanti da diporto di cui alla lettera g) e moto d'acqua di cui alla lettera h), rendendo pertanto necessario riprodurre, anche ai fini della coerenza normativa, la medesima distinzione nell'articolo 27, ora rubricato "*Natanti da diporto e moto d'acqua*". In secondo luogo, le disposizioni in materia di noleggio e di locazione di tali tipologie di unità da diporto mancavano di

sistematicità e hanno recentemente dato luogo a numerosi e complessi contenziosi amministrativi. Pertanto, oltre al citato aggiornamento della rubrica, il comma 1 recepisce la distinzione tra natanti da diporto e moto d'acqua di cui all'articolo 3, comma 1, del Codice, come modificato dal decreto legislativo n. 229/2017. Il comma 2 specifica, per maggiore chiarezza normativa, il regime giuridico assunto dai natanti da diporto (nello specifico, quello delle imbarcazioni, ossia quello di beni mobili registrati) una volta iscritti, su richiesta dell'interessato, nell'Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN). Il comma 3 disciplina la navigazione che può essere effettuata con i natanti da diporto, omettendo il riferimento alle moto d'acqua, in coerenza con la distinzione tra le due tipologie di unità, sopra richiamata. Il comma 4 definisce il limite massimo della navigazione, in termini di distanza dalla costa, che può essere effettuata con i natanti, chiarendo che questa, in ogni caso, deve avvenire non oltre le dodici miglia di distanza dalla costa. Il comma 5 stabilisce, invece, la distanza massima dalla costa a cui possono navigare le moto d'acqua (un miglio). Il comma 6 corregge, rispetto al precedente testo, la distinzione in termini di competenza territoriale tra autorità marittime e autorità della navigazione interna. Il comma 7, sulla base dell'esperienza maturata, mira a dettare una disciplina unitaria a livello nazionale dell'utilizzo a fini commerciali dei natanti da diporto e delle moto d'acqua, rinviandone la disciplina ad un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e limitando la facoltà di regolamentare la materia da parte delle competenti autorità marittime o della navigazione interna, per quegli ulteriori aspetti di carattere locale e attraverso lo strumento dell'ordinanza, da emanarsi d'intesa con gli enti locali e sentite le associazioni nautiche nazionali maggiormente rappresentative, solo per quanto non previsto dalle predette disposizioni generali. Si tende, pertanto, a rendere le norme specifiche di settore più omogenee e con meno differenziazioni a livello territoriale, in applicazione dei principi di coordinamento e armonizzazione della normativa e di semplificazione del regime amministrativo e degli adempimenti relativi alla

navigazione da diporto, anche ai fini commerciali, previsti dalla legge di delega. Il comma 8 specifica i requisiti che deve possedere l'utilizzatore ai fini dell'esercizio commerciale di natanti da diporto e moto d'acqua e gli obblighi ricadenti in capo allo stesso. Il comma 9 risponde alla necessità di assicurare sistematicità e chiarezza normativa. I contenuti dell'ultimo periodo del comma 6 e il comma 6-ter del testo vigente sono stati riuniti e rielaborati, per una migliore comprensibilità. Si è inoltre provveduto alla sostituzione del termine di conduttore con quello di locatario, sia perché il termine risulta di maggiore coerenza nell'ambito del codice, sia per evitare confusioni semantiche (nel linguaggio nautico il termine conduttore indica il soggetto al timone di un'unità navale).

La Sezione ritiene apprezzabile che le moto d'acqua ricevano una disciplina autonoma, anche per evidenti profili di sicurezza, ed in tal senso escano dal novero generico dei natanti senza marcatura CE di cui al comma 3, pur mantenendo opportunamente il limite di navigazione entro un miglio dalla costa.

Va, tuttavia, meglio precisato, in tema di disposizioni attuative, cosa è rimesso alla regolamentazione con decreto ministeriale e soprattutto cosa è riservato alle ordinanze della competente autorità marittima, di contenuto residuale ma eccessivamente generico (comma 7).

Articolo 11

In relazione all'articolo 11 del correttivo, onde evitare ambiguità nella disciplina, la Sezione suggerisce la riformulazione del comma 11 dell'art. 29 del Codice, nei termini seguenti: *“Per le imbarcazioni e le navi da diporto in navigazione oltre le dodici miglia dalla costa è altresì obbligatoria l'installazione a bordo di un apparato elettronico per la rilevazione satellitare, o con strumento equivalente, della posizione”*.

Tale modifica si rende necessaria per garantire che gli strumenti utilizzati diano la stessa garanzia di “sicura tracciabilità” che oggi è assicurata dalla rilevazione satellitare.

Articolo 14

La disposizione modifica l'articolo 39-*bis* del Codice, in tema di Anagrafe nazionale delle patenti nautiche. Il Consiglio prende atto del recepimento delle osservazioni formulate dal Garante per la protezione dei dati personali. Tuttavia reputa che il comma 5 debba essere riformulato nei termini che seguono, per meglio assicurare quanto suggerito dal Garante: *“5. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri dell'interno, per l'innovazione tecnologica e la digitalizzazione e per la pubblica amministrazione, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, previa acquisizione del parere del Garante per la protezione dei dati personali ai sensi dell'articolo 36, paragrafo 4, del regolamento (UE) 2016/679, sono stabiliti l'organizzazione e il funzionamento dell'Anagrafe nazionale delle patenti nautiche, assicurando la protezione dei dati personali degli interessati attraverso misure appropriate e specifiche e prevedendo idonee misure tecniche di sicurezza, nonché le modalità di accesso e le modalità e i tempi per la trasmissione dei dati da parte dei soggetti di cui al comma 3.”*

Articolo 15

L'articolo 15 del correttivo, aggiunge all'articolo 47, comma 1, Codice, dopo le parole *“l'unità da diporto”* le parole *“o parte di essa”*. Con tale modifica si rende possibile il noleggio anche parziale dell'unità da diporto. Riferisce l'Amministrazione che si sostanzia nel recepimento di mutamento delle modalità di offerta sul mercato del noleggio delle unità da diporto, che, oltre al noleggio dell'intera unità, vedono ora l'offerta di imbarchi *“a la cabina”*, fermi restando i limiti dei dodici passeggeri trasportabili previsti dalla disciplina del noleggio da diporto. La novella regolamenta pertanto questo tipo di noleggio, molto diffuso fra le unità di minori dimensioni.

La Sezione reputa, tuttavia, opportuno che la disciplina del noleggio parziale venga meglio delineata, per evitare che si possa configurare attività di trasporto, sanzionata *ex art. 55*.

Articolo 16

Al comma 2 dell'articolo 49-*bis* del Codice, in tema di noleggio occasionale di imbarcazioni da diporto, è stato aggiunto il requisito del possesso della patente nautica da almeno cinque anni in capo a colui che voglia assumere il comando e la condotta dell'imbarcazione stessa.

Al riguardo nella relazione illustrativa viene richiamato il medesimo requisito previsto per l'insegnamento teorico presso le scuole nautiche. Tuttavia, oltre a non risultare chiara la *ratio* sottesa al citato parallelismo con l'insegnamento teorico presso le scuole nautiche, si invita il Governo a voler valutare la proporzionalità di un siffatto requisito temporale, introdotto per la prima volta e senza alcuna disposizione transitoria, in un contesto normativo che non ha previsto finora alcun requisito di tale natura ai fini del noleggio occasionale.

Articolo 17

La disposizione sostituisce l'articolo 49-*quinquies* del Codice, a seguito di una rivisitazione organica delle disposizioni all'attualità contenute negli articoli 49-*quinquies* e 49-*sexies*. In sintesi:

- a) per sistematicità sono state accorpate nell'articolo 49-*quinquies* le disposizioni inerenti specificamente la figura dell' "istruttore professionale di vela" e nell'articolo 49-*sexies* le disposizioni inerenti la disciplina dell' "elenco nazionale degli istruttori professionali di vela". In dettaglio, la lettera h) del comma 2, e i commi da 4 a 10 della versione vigente dell'articolo 49-*sexies* sono stati traslati al novellato articolo 49-*quinquies*; i commi da 4 a 7 della versione vigente dell'articolo 49-*quinquies* sono stati traslati al novellato articolo 49-*sexies*;
- b) per completezza del testo normativo sono state aggiunte una serie di disposizioni caratterizzanti le professioni regolamentate, qual è la figura dell'istruttore professionale di vela;
- c) su indicazione del Dipartimento per le politiche europee della Presidenza del Consiglio dei Ministri sono state aggiunte norme sulla libera circolazione dei lavoratori in ambito UE e sulle procedure di riconoscimento dell'equipollenza dei

brevetti e delle qualifiche professionali comunitari, ivi compresi quelli nazionali diversi da quelli rilasciati dalla Marina militare, dalla Lega navale italiana e dalla Federazione italiana vela (ai sensi del decreto legislativo 9 novembre 2007, n. 206) e di Stati terzi (ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 31 agosto 1999, n. 394);

d) la disciplina sanzionatoria è stata revisionata. Per maggiore completezza del testo normativo sono state previste le fattispecie dell'esercizio abusivo e dell'esercizio irregolare dell'attività di istruttore professionale di vela con le relative sanzioni amministrative;

e) a vantaggio anche degli operatori, il decreto previsto nel testo vigente dell'articolo 49-*sexies*, comma 10, è stato reso omnicomprensivo delle materie che riguardano l'istruttore professionale di vela e la gestione del relativo elenco nazionale.

Fin dalla rubrica si è voluto sottolineare la natura di professione dell'attività regolamentata e la distinzione, con connesse conseguenze di carattere giuridico e fiscale, tra istruttore professionale di vela e istruttore di vela che opera in ambito sportivo e dilettantistico. Coerentemente, il comma 2 ridefinisce la figura dell'istruttore professionale di vela, chiarendo la natura di professione regolamentata dell'istruttore professionale di vela, il conseguente scopo di lucro della prestazione professionale, gli ambiti e le modalità di esercizio dell'attività, identificati nella preparazione dei candidati agli esami per il conseguimento delle patenti nautiche e nell'attività libero professionale. La principale ratio di tale ridefinizione è l'introduzione di una netta distinzione, fortemente sostenuta dal CONI e dalla Federazione italiana vela, tra la disciplina dell'istruttore professionale di vela, normata dal codice della nautica da diporto, e la disciplina degli istruttori di vela sportivo-dilettantistici, che rientra nella competenza del CONI, essendo tale attività caratterizzata da un peculiare regime normativo, formativo e fiscale, con particolare riferimento all'articolo 67, comma 1, lettera m), del decreto del

Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, espressamente richiamato nella disposizione. L'inclusione dell'istruzione pratica tra le attività proprie dell'istruttore professionale di vela colma una lacuna del testo vigente, mentre l'uso della locuzione "nelle sue diverse specializzazioni" è funzionale alla strutturazione dell'elenco nazionale degli istruttori di vela.

In via preliminare la Sezione osserva che, a fronte della apprezzabile scelta di creare una figura professionale *ad hoc* per l'istruzione delle tecniche di base della navigazione a vela, rimane comunque non compiutamente delineata la distinzione concettuale tra l'istruttore professionale di vela, di cui al novellato articolo 49-*quinquies*, sottoposto all'obbligo di iscrizione e permanenza nel relativo elenco nazionale ai fini dell'esercizio della professione e dell'uso del titolo *de quo*, e la diversa figura – pur contemplata dal medesimo articolo 49-*quinquies* – dell'istruttore non professionale di vela, indicato come colui che svolge "*esercizio diretto di attività sportive dilettantistiche ai sensi dell'articolo 67, comma 1, lettera m), del decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n.917*".

Una maggiore chiarezza definitoria della figura dell'istruttore non professionale di vela, con riferimento altresì al perimetro delle attività che questi può compiere, risulta viepiù necessaria dal momento che solo agli istruttori professionali di vela, iscritti nel relativo elenco nazionale, è riservata l'attività di insegnamento teorico e di istruzione pratica delle tecniche di base della navigazione a vela, sia presso le scuole nautiche sia presso i centri di istruzione per la nautica, ai sensi degli articoli 49-*septies*, commi 11 e 12, e 49-*octies*, comma 9, del novellato decreto legislativo.

Al comma 3, in caso di esercizio della professione di istruttore di vela in mancanza di iscrizione nel relativo elenco, occorre eliminare il riferimento alla sanzione della "*interdizione dallo svolgimento dell'attività*", essendo evidente che una qualunque attività professionale abusiva non possa essere svolta non già perché vi è una sanzione accessoria di interdizione, ma perché l'abusività di per sé osta all'esercizio della professione stessa, come accade qualora manchi a monte un requisito previsto dalla legge, con conseguente irrogazione della sanzione

amministrativa pecuniaria, salvo che il fatto non costituisca reato.

Al comma 5, laddove si fa riferimento alla “*violazione degli obblighi di comunicazione stabiliti dal regolamento di cui al comma 12*”, si suggerisce di specificare che tali obblighi di comunicazione sono quelli di cui alla lettera c) del citato comma 12.

Al comma 8, in tema di sospensione facoltativa dell'istruttore professionale di vela nelle ipotesi di esercizio dell'azione penale per fatti inerenti la professione, la Sezione, oltre a suggerire un maggior coordinamento con le ipotesi di sospensione obbligatoria di cui al precedente comma 7, reputa inadeguato, quale termine *ad quem* di efficacia della suddetta sospensione, il mero riferimento temporale alla “*sentenza che definisce il grado di giudizio*”.

Infatti, in primo luogo, non è chiaro se il potere disciplinare di sospensione facoltativa possa intervenire per la prima volta quando il processo penale sia già giunto a gradi superiori al primo; in secondo luogo rimane incerta la questione concernente la sussistenza del potere disciplinare in capo all'amministrazione qualora la sentenza che definisce il grado di giudizio, soggetta eventualmente ad impugnazione, sia di assoluzione o di condanna, potendosi porre il problema se nelle more del successivo grado di giudizio, soprattutto qualora il precedente grado si sia concluso con una sentenza di assoluzione, l'amministrazione possa comunque disporre nuovamente la sospensione facoltativa.

Inoltre, con riguardo al riparto di competenze tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e le Capitanerie di Porto, si suggerisce di indicare nel testo normativo quanto evidenziato nella relazione illustrativa, in punto di competenza del Ministero qualora il fatto-reato sia avvenuto nelle acque interne, con conseguente competenza delle Capitanerie di Porto qualora il fatto-reato sia stato commesso nelle acque marittime, con l'ulteriore precisazione che la competenza territoriale tra le Capitanerie di Porto si radica nel luogo ove è stata commessa la violazione, similmente a quanto previsto nel successivo comma 11.

Sotto il profilo redazionale, al comma 12, dopo le parole “49-*sexies*” aggiungere una virgola;

al comma 12, lett. b), dopo le parole “*lettera c)*” aggiungere una virgola.

Articolo 18

Come sopra accennato, nel novellato articolo 49-*sexies* sono raggruppate le disposizioni inerenti specificamente l’elenco nazionale degli istruttori professionali di vela. Nel dettaglio, i commi articoli dal 4 al 7 della versione vigente dell’articolo 49-*quinquies* sono traslati al novellato articolo 49-*sexies*.

Al comma 2, lettera b), si ritiene opportuno sostituire, quale requisito per l’iscrizione nell’elenco nazionale degli istruttori professionali di vela, la locuzione “*hanno assolto l’obbligo di istruzione di cui all’articolo 1, comma 622 della legge 27 dicembre 2006 n. 296*” con la più corretta formulazione “*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*”, in modo da rendere conforme tale disposizione con quanto previsto dal successivo articolo 49-*septies*, comma 13, lettera b), richiamato anche dal comma 9 dell’articolo 49-*octies*, ove si consente l’attività di insegnamento teorico e di istruzione pratica, presso le scuole nautiche e presso i centri di istruzione per la nautica, solo ai soggetti “*in possesso di diploma di istruzione secondaria di secondo grado o di titolo di studio estero riconosciuto o dichiarato equipollente dalle competenti autorità italiane*”.

Diversamente, con l’attuale formulazione del comma 2, lettera b), dell’articolo 49-*sexies*, che ai fini dell’iscrizione nell’elenco nazionale fa riferimento al solo assolvimento dell’obbligo di istruzione, a prescindere dal conseguimento del relativo titolo di studio, si può verificare il caso in cui un soggetto, che abbia assolto l’obbligo di istruzione ma non abbia conseguito il titolo di studio, possa contraddittoriamente iscriversi nell’elenco nazionale degli istruttori professionali di vela, senza poter tuttavia svolgere attività di insegnamento né presso le scuole nautiche, né presso i centri di istruzione per la nautica.

Inoltre la successiva lettera f) del medesimo comma 2 dell'articolo 49-*sexies*, fa riferimento al “*diploma di cui alla lettera b)*”, dovendosi pertanto riformulare la suddetta lettera b) nel senso di prevedere il possesso del menzionato titolo di studio.

Al comma 2, lettera c), si ritiene opportuno specificare se, per i reati espressamente indicati dalla norma (condanne per uno dei delitti previsti dal decreto del Presidente della Repubblica 9 ottobre 1990, n. 309, ovvero per esercizio abusivo della professione, per delitto contro la moralità pubblica e il buon costume) l'effetto ostativo discenda automaticamente dalla sentenza di condanna, a prescindere dalla pena in concreto irrogata.

Al comma 5, non risulta chiaro se, al momento del rinnovo dell'iscrizione nell'elenco nazionale degli istruttori professionali di vela, debba o meno provvedersi nuovamente anche al pagamento del diritto di cui al precedente comma 4.

Inoltre, come rilevato nel parere espresso dal Garante per la protezione dei dati personali, non si comprende quale sia la modalità per rinnovare, dopo cinque anni, l'iscrizione nell'elenco *de quo*, in quanto la dizione “*previo accertamento*” lascia ritenere che non basti a tal fine una mera dichiarazione sottoscritta dall'interessato sulla persistenza dei requisiti posseduti all'atto della prima iscrizione, con possibile rischio di un ingiustificato aggravio procedimentale in capo al privato.

Sotto il profilo redazionale, sempre all'articolo 49-*sexies*:

al comma 2, lett. b), dopo le parole “*n. 296*” aggiungere una virgola;

al comma 2, lett. g), dopo le parole “*lettera e)*” aggiungere una virgola;

al comma 3, dopo le parole “*dell'Unione europea*” aggiungere una virgola;

al comma 4, prima delle parole “*ai fini della copertura*” aggiungere una virgola.

Articolo 19

Sostituisce l'articolo 49-*septies* del Codice, in tema di scuole nautiche, e persegue una finalità di semplificazione normativa secondo criteri di completezza,

sistematicità e chiarezza del testo normativo, raccomandati da questo Consiglio di Stato (parere 1745/2017). Ove possibile, la disciplina delle scuole nautiche è stata allineata alla disciplina delle autoscuole, con particolare riferimento all'articolo 123 del codice della strada (decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285), come ulteriore misura di semplificazione amministrativa, anche in considerazione del fatto che nella maggioranza dei casi la medesima impresa svolge attività sia di autoscuola sia di scuola nautica.

Al comma 1, si ritiene opportuno sostituire l'endiadi *“la formazione e l'istruzione dei candidati agli esami”* con la più ampia espressione *“la formazione e la preparazione dei candidati agli esami”*, essendo la nozione di *“istruzione”* già ricompresa in quella di *“formazione”*.

La medesima osservazione vale anche per i successivi commi 9 e 19, lettera f).

Al comma 2, in tema di vigilanza amministrativa e tecnica sulle scuole nautiche, si reputa opportuno inserire, mediante apposito inciso, il riferimento alla vigilanza ordinaria mediante controllo con *“cadenza almeno triennale”*, così come indicato nella relazione illustrativa, similmente a quanto previsto dal comma 3 del successivo articolo 49-*octies*, altrimenti potendo sorgere dubbi in merito alla tempistica di svolgimento di tale attività; inoltre, nel secondo periodo, concernente l'attività di vigilanza straordinaria, si suggerisce di modificare la formulazione nel seguente modo: *“Le province, le città metropolitane e le province autonome stabiliscono comunque l'esecuzione di idonei controlli sull'esercizio dell'attività e sulla permanenza dei requisiti prescritti da parte delle scuole nautiche a seguito della ricezione di notizie circostanziate circa l'irregolare esercizio dell'attività.”*.

Al comma 3, in tema di SCIA per l'esercizio di una scuola nautica, nella relazione istruttoria si manifesta l'intendimento, in caso di apertura di sedi secondarie, di imporre l'obbligo di presentazione della SCIA alla provincia o alla città metropolitana competente per territorio con riguardo al luogo di ubicazione della sede secondaria. Tuttavia dalla formulazione della norma tale obbligo non traspare. Inoltre risulta superfluo fare riferimento alle *“società”* ed agli *“enti”*, in quanto

entrambe le nozioni rientrano nella più ampia categoria di “*persona giuridica*”. Si suggerisce pertanto di riformulare il comma 3 nel seguente modo: “*La segnalazione certificata di inizio attività (SCIA) per l’esercizio di una scuola nautica è presentata da persone fisiche o giuridiche, anche raggruppate in consorzi, per il tramite dello Sportello Unico per le Attività Produttive di cui al decreto del Presidente della Repubblica 7 settembre 2010, n. 160, alla provincia o alla città metropolitana o alla provincia autonoma di Trento o di Bolzano competente per territorio in relazione al luogo ove è ubicata la sede principale o ciascuna ulteriore sede secondaria*”.

Al comma 6, occorre specificare che le condizioni ostative ivi previste, in caso di SCIA presentata da una persona giuridica, valgono per il solo legale rappresentante.

Alla lettera c), si suggerisce di specificare se, per i reati espressamente indicati dalla norma (ad esempio i reati in materia di stupefacenti), l’effetto ostativo discenda automaticamente dalla sentenza di condanna, a prescindere dalla pena in concreto irrogata.

Al comma 7, terzo periodo, occorre sostituire l’oscura nozione di “*collaboratore familiare*” con la chiara indicazione dei soggetti che possono assumere il ruolo di responsabile didattico.

Inoltre si richiama l’attenzione su quanto previsto dalla disposizione novellata, ove si afferma che il responsabile didattico può essere preposto fino ad un massimo di “*tre ulteriori sedi*”, con ciò consentendosi al medesimo soggetto di essere preposto fino a quattro sedi della scuola nautica.

Al comma 13, lettera e), si suggerisce di ricondurre la conoscenza della lingua italiana al livello B1 per l’attività di insegnamento, potendosi altrimenti verificare la contraddittoria situazione di un istruttore professionale di vela con conoscenza della lingua italiana a livello B1, il quale, pur potendosi iscrivere all’elenco nazionale ai sensi dell’articolo 49-*sexies*, comma 2, lettera f), non potrebbe

comunque svolgere l'attività didattica.

Al comma 16, in tema di conseguenze discendenti dalla gestione di una scuola nautica "*in mancanza dei requisiti di cui al comma 4*", occorre coordinare le sanzioni disciplinari ivi previste, in particolar modo il provvedimento disciplinare di interdizione dall'esercizio dell'attività, con quanto analogamente già previsto nel precedente comma 14, al fine di evitare conflitti normativi e dubbi interpretativi sul tipo di sanzione da irrogare.

Sotto il profilo redazionale, sempre all'articolo 49-*septies*,

al comma 2, sostituire "*in cui*" con "*nelle quali*";

al comma 3, secondo periodo, dopo "*nel caso di*" aggiungere "*di apertura di*";

al comma 3, secondo periodo, dopo "*per ciascuna*" aggiungere "*di esse*";

al comma 3, secondo periodo, dopo "*capacità finanziaria*" aggiungere una virgola;

al comma 3, secondo periodo, sostituire "*sede centrale*" con "*sede principale*";

al comma 4, lettera c), secondo periodo, dopo le parole "*lettera b*" aggiungere una virgola;

al comma 6, lettera d), prima di "*dichiarazione di fallimento*" aggiungere "*la*";

al comma 9, dopo "*dall'articolo 39, comma 6*" aggiungere "*del presente codice,*";

al comma 11, primo periodo, dopo le parole "*dalla costa*" aggiungere una virgola;

al comma 11, secondo periodo, dopo le parole "*49-quinquies*" aggiungere "*del presente codice*";

al comma 12, dopo le parole "*49-quinquies*" aggiungere "*del presente codice*";

al comma 13, alinea, in fine, aggiungere "*devono presentare i seguenti requisiti*"

al comma 13, lettera d), correggere "*e dalle*" con "*delle*";

al comma 13, lettera d), dopo "*n. 33*" aggiungere una virgola;

al comma 13, lettera e), dopo le parole "*lettera b)*" aggiungere una virgola;

al comma 14, secondo periodo, dopo le parole "*n. 285*" aggiungere una virgola;

al comma 15, secondo periodo, dopo le parole "*n. 285*" aggiungere una virgola;

al comma 16, dopo le parole "*comma 4*" aggiungere una virgola;

al comma 16, dopo le parole "*dell'attività*" aggiungere una virgola.

Articolo 20

Sostituisce l'articolo 49-*octies* del Codice, riprendendo, per la disciplina dei centri di istruzione per la nautica, le previsioni di cui all'articolo 49-*septies* in tema di scuole nautiche. Riferisce l'Amministrazione che, oltre alle richiamate finalità di completezza, sistematicità, semplificazione e codificazione, la revisione intende disporre una più efficiente attività di vigilanza amministrativa e tecnica sui centri di istruzione per la nautica da parte dell'Amministrazione, a tutela degli interessi pubblici della sicurezza della navigazione e della salvaguardia della vita umana in mare, prevenire turbative della concorrenza a danno delle scuole nautiche, garantire il rispetto dell'assenza dello scopo di lucro, ribadire il carattere non commerciale dei centri di istruzione per la nautica, prevenire forme di pubblicità ingannevole. Il comma 1 riformula la disciplina dei centri di istruzione per la nautica. Punti centrali della novella sono la previsione espressa del necessario preventivo riconoscimento da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dell'assenza dello scopo di lucro nell'esercizio dell'attività di formazione e di istruzione dei candidati agli esami per il conseguimento delle patenti nautiche. È espunta dal testo la parola "scuole" per non ingenerare confusione con le "scuole nautiche", oggetto dell'articolo 49-*septies*.

Al comma 1, si ritiene opportuno sostituire l'endiadi "*attività di formazione e di istruzione dei candidati agli esami*" con la più ampia espressione "*attività di formazione e di preparazione dei candidati agli esami*", essendo la nozione di "*istruzione*" già ricompresa in quella di "*formazione*".

La medesima osservazione vale anche per i successivi commi 8 e 15, lett. g).

Al comma 3, primo periodo, in tema di attività di vigilanza straordinaria sui centri di istruzione per la nautica, si ritiene opportuno eliminare la frase "*ovvero su incarico del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*", in quanto non solo tale vigilanza già spetta al predetto Ministero, ma anche perché l'attività di vigilanza straordinaria deve avvenire a fronte di circostanze oggettive, già previste dalla

norma, similmente a quanto avviene in tema di vigilanza straordinaria sulle scuole nautiche ai sensi del novellato articolo 49-*septies*, comma 2.

Al comma 7, la Sezione invita il Governo a riformulare la norma in quanto non si comprende se “*le Capitanerie di porto competenti per territorio*”, destinatarie delle comunicazioni ivi previste, siano le Capitanerie in cui hanno sede tutte le articolazioni e le affiliazioni locali dei centri di istruzione per la nautica, o se si debba intendere che l’unica destinataria della comunicazione sia la Capitaneria di porto ove ha sede il centro di istruzione per la nautica che effettua la comunicazione stessa.

Al comma 12, in tema di conseguenze discendenti dall’esercizio dell’attività di centro di istruzione per la nautica in “*mancaza dei requisiti di cui al comma 5*”, occorre coordinare le sanzioni disciplinari ivi previste, in particolar modo il provvedimento disciplinare di interdizione dall’esercizio dell’attività, con quanto analogamente già previsto al comma 10, al fine di evitare conflitti normativi e dubbi interpretativi sul tipo di sanzione da irrogare.

Sotto il profilo redazionale,

al comma 3, sostituire “*fondato sospetti*” con “*fondati sospetti*”;

al comma 4, secondo periodo, sostituire “*detto legale rappresentante*” con “*il legale rappresentante*”;

al comma 5, lettera e), dopo le parole “*49-septies, comma 6*” aggiungere “*del presente codice*”;

al comma 7, dopo la parola “*didattici*” aggiungere una virgola;

al comma 9, dopo le parole “*49-septies, commi 11, 12 e 13*” aggiungere “*del presente codice*”;

al comma 10, secondo periodo, dopo le parole “*n. 285*” aggiungere una virgola;

al comma 11, primo periodo, dopo le parole “*49-septies, commi 11, 12 e 13*” aggiungere “*del presente codice*”;

al comma 11, secondo periodo, dopo le parole “*n. 285*” aggiungere una virgola;

al comma 12, prima delle parole “*nei casi*” aggiungere una virgola;

al comma 13, dopo le parole “*49-septies, comma 6,*” aggiungere “*del presente codice*”.

al comma 15, lett. a), sostituire “*Ministero delle infrastrutture portuali*” con “*Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*”.

Articolo 23

Al comma 1 dell’articolo *57-bis*, in materia di vendita e somministrazione di cibi e bevande, viene ad essere recepita l’osservazione formulata dal Ministero della salute nella nota del 3 dicembre 2019, con l’inserimento del riferimento espresso al Regolamento CE n. 852/2004 sull’igiene dei prodotti alimentari.

Al secondo periodo si reputa opportuno sostituire la dizione “*la disciplina tiene in maggiore considerazione*” con la più corretta formulazione “*vengono tenute in maggiore considerazione*”.

Articolo 29

Si segnalano i seguenti erronei riferimenti normativi:

articolo *49-quinquies*, comma 14: sostituire con comma 12, in quanto il comma 14 non esiste.

articolo *49-septies*, comma 20: sostituire con comma 19, in quanto il comma 20 non esiste;

articolo *49-octies*, comma 16: sostituire con comma 15, in quanto il comma 16 non esiste.

P.Q.M.

Nei termini esposti, con le osservazioni riportate, è il parere della Sezione.

GLI ESTENSORI
Vincenzo Neri, Michele Pizzi

IL PRESIDENTE
Gerardo Mastrandrea

N. 01206/2019 AFFARE

IL SEGRETARIO

Cesare Scimia