

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

A) Premessa

L'art. 1, comma 217, della legge 24 dicembre 2012, n. 228 ("legge di stabilità 2013") ha istituito, nell'ambito del Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione ed i Sistemi Informativi e Statistici (di seguito: Dipartimento Trasporti) del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il Sistema Telematico Centrale della Nautica da Diporto (di seguito: SISTE). L'adozione delle relative norme attuative è stata demandata, dall'articolo 1, comma 219, della medesima legge n. 228/2012, ad apposito regolamento da emanarsi ai sensi dell'articolo 17, comma 2, della legge n. 400/1988.

In ottemperanza a detta delega, il presente schema di decreto del Presidente della Repubblica persegue la finalità di regolamentare le modalità di attuazione del SISTE, disciplinando la progressiva informatizzazione della tenuta dei registri di iscrizione delle unità da diporto e la digitalizzazione del rilascio dei documenti di navigazione. In particolare, intende introdurre una radicale semplificazione e razionalizzazione:

- delle modalità di tenuta dei registri di iscrizione delle unità da diporto, attualmente gestiti in formato cartaceo in ciascun circondario marittimo, attraverso la loro completa informatizzazione e la devoluzione delle relative competenze ad un'unica autorità centrale competente su tutto il territorio nazionale;

- delle modalità di iscrizione e cancellazione delle unità da diporto nei relativi registri e delle modalità di rilascio dei documenti di navigazione, avvalendosi di sportelli a tal fine dedicati, dislocati su tutto il territorio nazionale ed in collegamento telematico con una banca dati centrale;

- delle modalità di assegnazione dei numeri di iscrizione delle unità da diporto, istituendo una nuova sequenza di caratteri alfanumerici, suscettibile anche di personalizzazione, generata su base nazionale.

Al contempo, corrispondendo anche all'esigenza avvertita dallo stesso legislatore di introdurre misure volte ad arginare fenomeni fraudolenti, si persegue altresì la finalità di instaurare un efficace rapporto sinergico tra P.A. ed operatori del settore (produttori ed importatori di unità da diporto), volto a garantire l'acquisizione di elementi conoscitivi, anche di natura tecnica, utili a conferire certezza giuridica alla identificazione delle unità da diporto sia in sede di iscrizione nei relativi registri sia in sede di rilascio dei relativi documenti di navigazione.

Per le medesime finalità, è prevista come misura di semplificazione la dematerializzazione dei contrassegni relativi ai contratti di assicurazione per la responsabilità civile verso i terzi per i danni derivanti dalla navigazione delle unità da diporto e la loro sostituzione con la comunicazione telematica dei relativi dati all'ATCN, in parziale analogia con quanto previsto per il settore delle assicurazioni RCA a norma dell'art. 31 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n.1, convertito con modificazioni in legge 24 marzo 2012, n. 27.

Tenuto conto della struttura del SISTE, che coinvolge non solo le competenze specifiche del Dipartimento Trasporti ma anche del Corpo delle Capitanerie di Porto e degli operatori di settore, il presente decreto è stato proposto dal tavolo tecnico, costituito con Decreto dirigenziale n. 13 del 15 marzo 2013, al quale hanno preso parte rappresentanti del Dipartimento Trasporti, del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, dell'Unione Nazionale dei



Cantieri e delle Industrie Nautiche ed Affini (UCINA), dell'Associazione Italiana Leasing (ASSILEA) e delle Associazioni di categoria maggiormente rappresentative sul piano nazionale del settore della consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto (UNASCA e CONFARCA). Pertanto, costituisce una sintesi condivisa delle analisi e del confronto svolto da tutte le parti interessate partecipanti al predetto tavolo tecnico.

Lo schema di provvedimento è stato approvato, in via preliminare, nella riunione del Consiglio dei Ministri dell'8 novembre 2013.

In data 27 marzo 2014 il Consiglio di Stato ha espresso parere favorevole, condizionatamente all'accoglimento di una serie di condizioni/osservazioni che possono riassumersi come segue.

Ha rilevato primariamente come l'istituzione dell'Ufficio di conservatoria delle unità da diporto (UCON), disposta dall'articolo 4, non risulti esplicitamente prevista dalla delega di cui all'articolo 1, comma 219, della legge n. 228 del 2012, ribadendo come detto Organo non rientri nella previsione normativa di cui ai commi 217 e 219 dell'art. 1 della legge di stabilità 2013. A fronte delle considerazioni espresse dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti volte a sottolineare la centralità dell'Ufficio di conservatoria ai fini del corretto funzionamento del Sistema telematico centrale, il Consiglio di Stato ha ritenuto che il predetto Ufficio possa trovare, transitoriamente, adeguata collocazione all'interno dell'articolazione funzionale dell'archivio telematico centrale della nautica da diporto (ATCN), in attesa di un puntuale intervento legislativo che lo preveda come ufficio funzionalmente autonomo.

In secondo luogo, ha osservato che, sebbene la norma primaria faccia esplicito riferimento alle "associazioni nazionali dei costruttori, importatori e distributori di unità da diporto", lo schema contempla esclusivamente le associazioni dei costruttori e importatori maggiormente rappresentative sul piano nazionale, escludendo, quindi, le associazioni dei distributori, ed ha richiesto, per tali ragioni, l'inserimento del riferimento alle associazioni nazionali dei distributori, in conformità con quanto disposto dalla precitata normativa primaria.

In terzo luogo, per quanto concerne la possibilità - demandata dalla legge delega allo schema di atto normativo in esame - di apportare le necessarie modifiche alle "norme di cui all'articolo 3, comma 1, lettere b) e c) del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171 in materia di registri e licenza di navigazione" ed alle "correlate disposizioni amministrative", il Consiglio di Stato ha osservato che lo schema di regolamento, all'articolo 12, comma 1, reca una serie di modifiche, integrazioni ed abrogazioni della normativa primaria prevista dal decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171 (Codice della nautica da diporto), volte ad adeguare le terminologie e le procedure vigenti alle innovazioni introdotte con l'istituzione del Sistema telematico centrale della nautica da diporto e, all'articolo 12, comma 2, reca le conseguenti modifiche alla normativa regolamentare attuativa del predetto codice, contenuta nel decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 29 luglio 2008, n. 146. In proposito, il Consiglio di Stato ha rilevato come il predetto articolo 12, comma 1, vada ad incidere sull'impianto del codice della nautica da diporto, lasciando peraltro immutate le lettere b) e c) del citato articolo 3, comma 1, e ponendosi, quindi, in contrasto con il comma 219 dell'art. 1 della legge di stabilità 2013 che consente esclusivamente



di apportare le modifiche ritenute necessarie alle "norme di cui all'art. 3, comma 1, lettere b) e c) del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171". In ragione dell'osservazione, lo schema è stato adeguato.

Infine, con riferimento alla richiesta avanzata dal Ministero dell'interno, il quale, come innanzi detto, ha chiesto l'espunzione dell'art. 3, comma 1, lettera r) e comma 2, lettera b) dello schema di regolamento in esame, ritenendolo sostanzialmente ripetitivo di quanto già previsto dall'art. 8-bis del decreto-legge 23 maggio 2008, n. 92; convertito nella legge 24 luglio 2008, n. 125, il quale prevede che gli ufficiali e agenti di polizia giudiziaria appartenenti al Corpo delle capitanerie di porto, per finalità di sicurezza portuale e dei trasporti marittimi, possono accedere ai dati e alle informazioni del Centro elaborazione dati (CED) di cui al primo comma dell'articolo 9 della legge 1° aprile 1981, n. 121, il Consiglio di Stato ha rilevato che, al fine di evitare duplicazioni di competenze e, al contempo, di assicurare un'organica articolazione del Sistema telematico centrale, sia necessario, senza procedere all'espunzione della parte richiesta dal Ministero dell'Interno, precisare, nelle disposizioni dell'atto normativo relative all'immissione di dati nell'archivio telematico (ATCN), come detta attività debba limitarsi esclusivamente ai dati "correlati alle funzioni attribuite" agli agenti ed agli ufficiali del Corpo delle Capitanerie di Porto, così come previsto dal citato art. 8 bis del decreto-legge 23 maggio 2008, n. 92, convertito nella legge 24 luglio 2008, n. 125.

Le condizioni del Consiglio di Stato sono state recepite nello schema di decreto, anche alla luce dei pareri espressi in seno alle competenti Commissioni Parlamentari, in proseguo meglio illustrati.

Lo schema di decreto, munito del predetto parere del Consiglio di Stato, è stato successivamente trasmesso, in data 15 aprile 2014, alle Camere, ai fini dell'emissione del prescritto parere delle Commissioni parlamentari (8^a Commissione Lavori pubblici e Comunicazioni del Senato e IX Commissione Trasporti della Camera).

In particolare l'8^a Commissione Lavori pubblici e Comunicazioni del Senato, nella seduta del 28 maggio 2014, ha condizionato il proprio parere favorevole alle seguenti condizioni, che sono state accolte nel provvedimento:

- lo schema sia riformulato accogliendo le citate osservazioni contenute nel parere del Consiglio di Stato, relativamente all'articolo 4, commi 1 e 2, per quanto riguarda l'assetto dell'ufficio centrale di conservatoria, e all'articolo 3, comma 3, circa l'inserimento di dati nell'archivio telematico centrale da parte degli ufficiali e degli agenti di polizia giudiziaria del Corpo delle capitanerie di porto;
- sia mantenuto nel testo dello schema il riferimento alle sole associazioni dei costruttori e degli importatori di unità da diporto maggiormente rappresentative sul piano nazionale, prevedendo nel contempo criteri oggettivi per valutare tale rappresentatività e individuare i soggetti in questione;
- all'articolo 13, comma 1, il termine di tre anni per il trasferimento dei dati dagli archivi cartacei a quelli informatici sia ridotto a ventiquattro mesi dall'entrata in vigore del regolamento contenuto nello schema in esame.

La stessa Commissione ha inoltre osservato come, con riferimento alle modifiche di coordinamento al Codice della nautica da diporto di cui all'articolo



12, comma 1, dello schema di decreto in esame, indispensabili per la corretta attuazione del nuovo Sistema telematico centrale della nautica da diporto, sia necessario il mantenimento della suddetta norma, in quanto non sarebbe coerente intervenire unicamente sul versante amministrativo, lasciando invariate le corrispondenti disposizioni legislative con i riferimenti ormai obsoleti e non rispondenti al nuovo assetto del sistema. La medesima Commissione ha chiesto al contempo di valutare una riformulazione che ne espliciti più chiaramente la rispondenza alla delega legislativa di cui all'articolo 1, comma 219, della legge n. 228 del 2012. A tal riguardo, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sta valutando un intervento di implementazione della citata norma in un prossimo veicolo normativo utile.

Anche la IX Commissione (Trasporti, Poste e Telecomunicazioni) della Camera ha espresso sullo schema di decreto parere favorevole condizionatamente al mantenimento del comma 1 dell'articolo 12 dello stesso, al fine di assicurare il pieno coordinamento della normativa dettata dal codice della nautica da diporto, di cui di cui al decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, con la disciplina del sistema telematico centrale della nautica da diporto, di cui allo schema di regolamento di delegificazione in esame, La Commissione ha inoltre espresso le seguenti osservazioni:

- con riferimento alle disposizioni di cui al comma 2, lettera b), dell'articolo 3, al comma 2 dell'articolo 8 e al comma 5 dell'articolo 12, sia necessario mantenere la formulazione che si riferisce alle «associazioni dei costruttori e importatori maggiormente rappresentative sul piano nazionale», sebbene la norma primaria faccia riferimento alle «associazioni nazionali dei costruttori, importatori e distributori di unità da diporto»;
- con riferimento al comma 1 dell'articolo 4, sia valutata l'opportunità di prevedere che l'Ufficio di conservatoria centrale delle unità da diporto sia istituito presso l'Archivio telematico centrale delle unità da diporto;
- in fase di attuazione della disciplina del sistema telematico centrale della nautica da diporto si adottino tutte le misure utili ad eliminare quanto più rapidamente possibile il ricorso ai documenti cartacei, ad assicurare la disponibilità on line della modulistica di cui all'articolo 7 dello schema di decreto, a facilitare lo svolgimento in via informatizzata delle procedure di iscrizione, trascrizione e annotazione degli atti relativi alle unità da diporto soggetti a pubblicità e di rilascio dei documenti di navigazione, a consentire il più agevole e ampio accesso a tali procedure, nonché ai dati contenuti nell'archivio telematico delle unità da diporto, e, più in generale, ad adeguare progressivamente le modalità di funzionamento del sistema, di tenuta del pubblico registro delle unità da diporto e di rilascio dei documenti di navigazione ai principi recati dal codice dell'amministrazione digitale, di cui al decreto legislativo n. 82 del 2005, e successive modificazioni, con particolare riferimento ai principi di interoperabilità e cooperazione applicativa.

Nello schema di decreto considerando le predette condizioni ed osservazioni espresse dalle competenti Commissioni parlamentari, si era inizialmente ritenuto di mantenere l'articolo 12, comma 1, relativo alle modifiche del codice della nautica da diporto (D.lgs n. 171/2005), onde conservare l'equilibrio nel complessivo assetto normativo di settore a seguito della riforma cui mira il provvedimento. Quanto sopra per coerenza intervenendo sia sul versante



amministrativo (Decreto Ministero delle infrastrutture e dei trasporti n. 146/2008) sia sulle corrispondenti disposizioni legislative. Infatti l'articolo 1, comma 219, della legge n. 228 del 2012, demanda al provvedimento regolamentare di cui trattasi anche le necessarie modifiche alle *"norme di cui all'articolo 3, comma 1, lettere b) e c) del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171 [...] in materia di registri e licenza di navigazione"*. Invece l'articolo 3, comma 1, lettere b) e c), del Codice della nautica da diporto si limita a dettare mere definizioni; segnatamente, indica cosa deve intendersi per *"nave da diporto"* e per *"imbarcazione da diporto"*. Quanto sopra anche tenendo conto che il comma 217 del medesimo articolo 1 della citata norma, nell'istituire il nuovo Sistema telematico centrale della nautica da diporto, ha precisato che il Sistema stesso include *"l'archivio telematico centrale contenente informazioni di carattere tecnico, giuridico, amministrativo e di conservatoria riguardanti le navi e le imbarcazioni da diporto di cui all'articolo 3, comma 1, lettere b) e c) del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171"* e che la norma contenuta nel richiamato comma 219 può essere interpretata considerandola unitamente al richiamo all'articolo 3, comma 1, lettere b) e c), del Codice della nautica da diporto, compare anche l'inciso *"in materia di registri e licenza di navigazione"*.

Anche per quanto concerne il riferimento alle relative attività svolte dalle associazioni nazionali maggiormente rappresentative in materia di unità da diporto nell'ambito del provvedimento di cui trattasi, appariva condivisibile quanto espresso dalle Commissioni parlamentari circa il mantenimento delle previste attività in capo alle sole associazioni dei costruttori e degli importatori, in quanto effettivi soggetti in grado di attestare la provenienza del *"prodotto finito"* (unità da diporto) alla fonte, a differenza invece dei distributori che in virtù della particolare conformazione della filiera della nautica da diporto, rivestono, in questo caso, un ruolo marginale.

Purtuttavia, ad ogni buon fine, onde scongiurare possibili profili di illegittimità in alcune parti del provvedimento tali da pregiudicare l'ulteriore iter del provvedimento, è risultato necessario ed opportuno accogliere tutte le osservazioni espresse dal Consiglio di Stato, ed in particolare quindi, recependo al contempo apposita condizione espressa in sede parlamentare, si prevede che un decreto ministeriale provvederà ad individuare le associazioni dei costruttori, importatori e distributori di unità da diporto maggiormente rappresentative sul piano nazionale, Infatti il riferimento alle associazioni nazionali di distributori di unità da diporto è necessario in quanto previsto nella stessa norma primaria.

Inoltre era stato espunto, l'articolo 11, comma 1, in aderenza a quanto chiesto in sede di parere dal Consiglio di Stato, il quale prevedeva modifiche al codice della nautica da diporto (D.lgs n. 171/2005), nelle more di un successivo intervento normativo di implementazione della citata norma primaria che consentirà una puntuale modifica delle relative norme del Codice della nautica da diporto per adattarlo al nuovo sistema.

Si rappresenta infine che nelle premesse del provvedimento, è stata aggiornata la denominazione del competente Dipartimento del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, alla luce del D.P.C.M. 11 febbraio 2014, n. 72, relativo alla nuova struttura del Ministero. Inoltre laddove sono previsti, nell'ambito del regolamento, successivi provvedimenti volti ad individuare, a titolo esemplificativo, modalità di trasmissione dati, requisiti e caratteristiche tecniche, ecc., si è fatto riferimento al Ministero ai fini della competenza per la relativa



adozione evitando cristallizzazioni in capo a strutture interne suscettibili di eventuali future nuove riorganizzazioni.

Pertanto in data 8 agosto 2014 lo schema di decreto del Presidente della Repubblica veniva approvato in via definitiva nella seduta del Consiglio dei Ministri.

Nelle more del perfezionamento del provvedimento regolamentare oggetto della presente relazione, è entrato in vigore il decreto legge n.133 del 2014, convertito nella legge n. 164 del 2014, che all' articolo 32, rubricato "Marina resort e implementazione sistema telematico centrale nautica da diporto", è intervenuto sui citati commi 217 e 219 dell'articolo 1 della legge n. 228 del 2012. In particolare, la modifica ha specificato gli articoli del decreto legislativo n. 171 del 2005 da modificare in attuazione dell'istituzione del sistema telematico in parola. Il medesimo articolo 32, ha inoltre individuato, nell'ambito del Sistema telematico centrale, l'Ufficio di conservatoria centrale delle unità da diporto, che nella versione approvata è stata prevista quale articolazione interna della struttura dell'Archivio telematico centrale delle unità da diporto.

In sede di riunione del Consiglio dei Ministri del giorno 1 dicembre 2014 veniva quindi annunciata la necessità di ritirare il provvedimento per consentire gli adeguamenti e le integrazioni dello schema di DPR alla luce dei successivi predetti sviluppi normativi.

Lo schema di D.P.R. ha tenuto conto delle modifiche normative agli articoli 4 e 11, restando per la restante parte immutata.

In particolare:

- l'articolo 4, comma 1, prevede l'UCON quale articolazione autonoma nell'ambito del Sistema telematico centrale della nautica da diporto;
- l' articolo 12, comma 1, prevede puntuali modifiche al Codice della nautica da diporto (D.lgs n. 171/2005). Inoltre al comma 2 sono previste modifiche più puntuali al D.M. n. 146/2008 allo scopo di meglio coordinarlo con le modifiche apportate al codice della nautica da diporto.

Infine l'articolo 3 è stato parzialmente modificato a seguito di coordinamento con il Ministero dell'interno nella parte relativa alle informazioni inerenti ai controlli di sicurezza della navigazione effettuati sulle unità da diporto anche al fine di rendere stabile il processo di razionalizzazione dei controlli di cui all'articolo 9 della legge 8 luglio 2003, n. 172.

In data 17 febbraio 2016, l'Ufficio legislativo del Ministro per la semplificazione e la pubblica amministrazione ha richiesto di riformulare l'articolo 4, precisando la natura e il livello dirigenziale dell'ufficio. Al riguardo, si rappresenta che è stata apportata la modifica, precisando che l'UCON non è un ufficio dirigenziale, bensì è una unità organizzativa, gestita dal personale del Dipartimento trasporti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il funzionamento dell'UCON avverrà con il personale di qualifica non dirigenziale. E' ipotizzabile che il personale da adibire all'UCON dovrà prevedere tre funzionari di Area III, vale a dire la figura del Conservatore e due funzionari vicari, e tre addetti all'inserimento dati di Area II, la cui individuazione e destinazione potrà



essere agevolmente effettuata, appunto, tra le risorse di personale disponibile nell'ambito dello stesso Dipartimento dove sarà istituito l'UCON.

B) Quadro normativo di riferimento e contenuti della delega

I principi generali che regolano il nuovo istituto sono contenuti nell'articolo 1, commi da 217 a 222 e dell'art. 1 della citata legge n. 228/2012.

Tali norme (commi 217 e 218) stabiliscono preliminarmente che il SISTE, di cui il Dipartimento Trasporti è titolare, include:

- l'Archivio Telematico Centrale (di seguito: ATCN), contenente le informazioni di natura giuridica, tecnica, amministrativa e di conservatoria delle unità da diporto (art. 3, comma 1, lett. b) e c) del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171);

- l'Ufficio di conservatoria centrale delle unità da diporto (UCON);

- lo Sportello Telematico del Diportista (di seguito: STED), la cui istituzione, a norma del successivo comma 220, persegue lo scopo di semplificare i procedimenti di iscrizione e di abilitazione alla navigazione delle imbarcazioni e delle navi da diporto.

Ciò posto, i commi 219 e 220 rinviano ad apposito regolamento:

1. la disciplina delle modalità di attuazione del SISTE, con particolare riguardo:
 - a) al trasferimento dei dati contenuti nei registri di iscrizione cartacei, tenuti dalle Capitanerie di Porto, dagli Uffici Circondariali Marittimi e dagli Uffici Motorizzazione Civile;
 - b) alla conservazione della documentazione, alla elaborazione e alla fornitura dei dati delle unità iscritte;
 - c) alle modalità per la pubblicità degli atti, anche ai fini antifrode;
 - d) ai tempi di attuazione delle nuove procedure;
 - e) alle puntuali modifiche delle norme del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171 (codice della nautica da diporto);
2. la disciplina del funzionamento dello STED, con particolare riguardo:
 - a) alle modalità di iscrizione e cancellazione delle unità da diporto;
 - b) al rilascio della licenza di navigazione e alla attribuzione delle sigle di individuazione;
 - c) alle procedure di trasmissione dei dati all'ATCN;
3. la disciplina delle modalità di partecipazione alle attività di servizio nei confronti dell'utenza da parte di associazioni nazionali dei costruttori, importatori e distributori di unità da diporto, le quali forniscono anche i numeri identificativi degli scafi e i relativi dati tecnici al fine dell'acquisizione delle informazioni utili al funzionamento del SISTE, nonché dei raccomandatari marittimi e dei soggetti autorizzati all'esercizio dell'attività di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto (legge 8 agosto 1991, n. 264).

Infine, i commi 221 e 222 prevedono che, fino alla completa attuazione del nuovo sistema, continua ad applicarsi la normativa vigente e la invarianza di spesa.

C) Contenuti del provvedimento

Lo schema di DPR si compone di 14 articoli e di un allegato.



Articolo 1 ("Oggetto e definizioni")

Individua l'oggetto del provvedimento che, in ossequio alla delega contenuta nella richiamata legge n. 228/2012, è riferita alla disciplina dell'istituzione e del funzionamento del SISTE (**comma 1**) e, al solo fine di semplificare la lettura del testo, introduce definizioni ed acrostici (**comma 2**).

Articolo 2 ("Sistema telematico centrale della nautica da diporto (SISTE)")

Individua, nel rispetto delle regole tecniche adottate ai sensi dell'articolo 71 del Codice dell'amministrazione **digitale**, la struttura organizzativa del SISTE, costituita da:

- a) l'Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN), contenente le informazioni di carattere tecnico e giuridico delle unità da diporto;
- b) l'Ufficio di conservatoria centrale delle unità da diporto (UCON);
- c) lo Sportello telematico del diportista (STED), presso il quale sono espletate, mediante collegamento telematico con il CED, le formalità di iscrizione e cancellazione delle unità da diporto e di rilascio ed aggiornamento delle licenze di navigazione.

Tenuto conto delle finalità di semplificazione e razionalizzazione dello schema di provvedimento, l'architettura del nuovo Sistema prevede quindi:

- a) una banca dati centralizzata (ATCN), interamente informatizzata, che sostituisce i registri cartacei tenuti attualmente dalle Capitanerie di Porto, dagli Uffici Circondariali Marittimi e dagli Uffici Motorizzazione Civile;
- b) un organo centrale (UCON), con competenza su tutto il territorio nazionale, cui sono demandate le funzioni di conservatoria attualmente svolte dalle Capitanerie di Porto, dagli Uffici Circondariali Marittimi e dagli Uffici Motorizzazione Civile;
- c) una pluralità di sportelli (STED), dislocati su tutto il territorio nazionale, che costituiscono lo strumento operativo attraverso il quale il SISTE eroga i propri servizi all'utenza.

Articolo 3 ("Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN)")

Regolamenta la struttura ed il funzionamento dell'Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN), gestito dal Centro Elaborazione Dati del Dipartimento trasporti, e le relative modalità di accesso.

A tal fine, in particolare:

- al **comma 1** sono elencati i dati identificativi e tecnici che, per ciascuna unità da diporto, formano oggetto della banca dati, nonché i dati identificativi dei relativi proprietari e utilizzatori, armatori e costruttori e le informazioni inerenti i controlli effettuati dalle competenti autorità di polizia. Ciò allo scopo di rendere certezza giuridica, anche per finalità antifrode ed a tutela della sicurezza della navigazione, in ordine alle vicende giuridiche di ciascuna unità da diporto, alle caratteristiche tecniche e di sicurezza delle stesse ed alle consequenziali verifiche periodiche di idoneità alla navigazione. Conseguentemente, la sussistenza in archivio dei predetti dati costituisce il presupposto essenziale al fine dell'emissione dei documenti di navigazione;

- al **comma 2** è disciplinata la struttura dell'archivio, articolato in 2 Sezioni:

- la "Sezione dati RID e RND", popolata dalle Capitanerie di porto, dagli Uffici Circondariali Marittimi e dagli Uffici Motorizzazione Civile attraverso il trasferimento dei dati presenti nei Registri delle imbarcazioni e delle navi da diporto, dagli stessi tenuti; tale Sezione costituisce lo strumento di popolamento dell'archivio attraverso il quale viene gestita la fase transitoria



di acquisizione dei dati presenti nei registri cartacei, così come prevista dall'articolo 12, comma 1, al fine di garantire la piena operatività a regime della nuova banca dati costituita dalla "Sezione dati SISTE";

- la "Sezione dati SISTE", popolata ed aggiornata con i dati raccolti dal CED in sede di prima immatricolazione delle unità da diporto e di rilascio dei documenti di navigazione relativi alle unità da diporto già immatricolate, con le informazioni trasmesse dal Corpo delle Capitanerie di porto e dalle Forze di polizia ai sensi del successivo comma 4 e con i dati tecnici trasmessi, dalle associazioni maggiormente rappresentative sul piano nazionale, da individuarsi con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

- al **comma 3** è regolamentato l'accesso alle informazioni presenti in archivio, il quale è sempre consentito alle autorità pubbliche, secondo la disciplina speciale contenuta nel decreto del Presidente della Repubblica 28 settembre 1994, n. 634, nonché ai soggetti privati nel rispetto della legislazione vigente in materia di accesso alla documentazione amministrativa ed alle Forze di polizia, agli ufficiali di pubblica sicurezza, per il tramite del centro elaborazione dati di cui all'articolo 8 della legge n. 121 del 1981, e agli ufficiali e agenti di polizia giudiziaria appartenenti al Corpo delle capitanerie di porto;

- al **comma 4**, al fine di rendere stabile il processo di razionalizzazione dei controlli svolti in mare dagli organi di polizia in materia di sicurezza della navigazione da diporto, anche in aderenza a quanto previsto dall'articolo 9, comma 2, della legge 8 luglio 2003, n.172, si prevede che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti può stipulare appositi Protocolli di intesa con il Dipartimento di pubblica sicurezza per la Polizia di Stato e con i rispettivi Comandi generali per l'Arma dei carabinieri e per il Corpo della Guardia di Finanza per definire le specifiche procedure e modalità operative relative alla acquisizione, esclusivamente in sede locale, delle informazioni inerenti ai controlli di sicurezza della navigazione effettuati sulle unità da diporto..

Il comma 5 stabilisce che l'ATCN, a decorrere dal 1 ottobre 2017, anche a seguito del suo popolamento da parte degli Uffici marittimi, curerà gli adempimenti di cui agli articoli 6 e 7 del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 605 nei confronti dell'Amministrazione finanziaria.

Articolo 4 (*"Ufficio di conservatoria delle unità da diporto (UCON)"*)

Disciplina le competenze dell'Ufficio di conservatoria delle unità da diporto (UCON), incardinato all'interno della struttura funzionale dell'ATCN, e ne individua i criteri organizzativi. Al riguardo, si rappresenta che l'UCON non è un ufficio dirigenziale, bensì è una unità organizzativa, gestita dal personale del Dipartimento trasporti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il funzionamento dell'UCON avverrà con il personale di qualifica non dirigenziale.

L'UCON costituisce lo strumento di raccordo tra l'ATCN e gli STED. A tale ufficio, infatti, sono attribuiti non solo compiti inerenti le iscrizioni, le trascrizioni e le annotazioni degli atti soggetti a pubblicità navale, ivi compresi gli atti costitutivi di garanzie sulle unità da diporto, ma anche compiti funzionali alla regolare operatività dell'ATCN e degli STED. In particolare, l'UCON cura i rapporti con tutti i soggetti abilitati al popolamento e all'aggiornamento dell'ACTN e vigila sul corretto utilizzo del sistema; abilita gli STED e vigila sul corretto utilizzo dei collegamenti telematici; effettua le operazioni di popolamento, aggiornamento conservazione e validazione delle informazioni contenute nell'ATCN nonché il



rilascio della relativa documentazione in caso di violazione dei termini del procedimento da parte degli STED; compie ogni altra attività necessaria alla gestione del SISTE.

Per quanto attiene all'organizzazione dell'ufficio, dovendosi provvedere utilizzando le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente, **il comma 3** rinviano a successivi provvedimenti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, anche al fine di individuare le figure professionali, con adeguate competenze informatiche e giuridiche, addette alla gestione del nuovo sistema. E' ipotizzabile che il personale da adibire all'UCON dovrà prevedere tre funzionari di Area III, vale a dire la figura del Conservatore e due funzionari vicari, e tre addetti all'inserimento dati di Area II, la cui individuazione e destinazione potrà essere agevolmente effettuata, appunto, tra le risorse di personale disponibile nell'ambito dello stesso Dipartimento dove sarà istituito l'UCON.

Articolo 5 ("Sportello telematico del diportista (STED)")

Disciplina lo Sportello telematico del diportista (STED), individuandone l'ambito di operatività ed i soggetti presso i quali è attivato. In particolare, affida alla competenza dello STED il rilascio delle licenze di navigazione e l'aggiornamento delle stesse, il rilascio dei duplicati delle licenze in caso di sottrazione, smarrimento, distruzione o deterioramento degli originali, al rilascio del certificato di sicurezza, del certificato di idoneità, delle autorizzazioni alla navigazione temporanea e delle licenze provvisorie di navigazione. La possibilità di accesso allo STED anche tramite il SID-Portale del Mare è dettata dalla necessità di razionalizzare gli accessi al sistema e utilizzare i canali di condivisione con il SID, già attivi con il Ministero dell'economia e delle finanze, Agenzia delle entrate, Autorità di Sistema portuali, Regioni, Comuni e Capitanerie di porto. Ciò anche al fine di facilitare l'interoperabilità tra il SID e lo STED, nonché di agevolare e razionalizzare l'attività di controllo, soprattutto nei porti, approdi turistici e punti di ormeggio da parte delle autorità competenti. L'interoperabilità tra i due sistemi avverrà ad invarianza di costi. per finalità antifrode, dispone che lo STED provveda al rilascio dei predetti documenti previa verifica, in via telematica, della sussistenza di eventuali iscrizioni, trascrizioni o annotazioni, inclusi i fermi amministrativi a qualsiasi titolo disposti, gravanti sull'unità da diporto (**comma 2**); prevede che lo STED sia attivato, mediante collegamento telematico con il CED, presso le Capitanerie di porto, gli Uffici Circondariali Marittimi e gli Uffici Motorizzazione Civile, presso i raccomandatari marittimi di cui alla legge 135 del 1977, nonché le imprese e le società esercenti l'attività di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto (legge 8 agosto 1991, n. 264 e ss. modifiche e integrazioni). Al riguardo, si precisa che i raccomandatari marittimi di cui alla legge 4 aprile 1977, n. 135, regolarmente iscritti presso le Camere di Commercio, sono equiparati agli Studi di consulenza, in possesso di autorizzazione in corso di validità rilasciata ai sensi della legge 8 agosto 1991, n. 264, e successive modificazioni. Pertanto, lo STED può essere attivato, mediante collegamento telematico con il CED, anche presso i raccomandatari marittimi. Infatti, come previsto dalla circolare del Ministero dei trasporti e della navigazione-Direzione generale del demanio marittimo e dei porti- protocollo 5201087 del 7 maggio 1998, ai raccomandatari marittimi possono essere affidati, pur trattandosi di una facoltà e non di un obbligo, gli adempimenti relativi alle navi da diporto e alle imbarcazioni da diporto abilitate alla navigazione nelle acque interne e in quelle



marittime senza alcun limite; prevede, infine, che i raccomandatari marittimi e gli operatori della consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto espongano, all'esterno dei locali ove svolgono la propria attività, un apposito logo, il cui modello è riprodotto nell'allegato A al regolamento.

Articolo 6 ("Abilitazione dei Raccomandatari e degli Studi di consulenza")

Disciplina il procedimento di abilitazione dei Raccomandatari e degli Studi di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto ai fini dell'attivazione dello STED.

A fini semplificativi, prevede che la richiesta di abilitazione venga presentata presso l'Ufficio Motorizzazione Civile nel cui ambito territoriale è ubicata la sede del Raccomandatario marittimo e dello Studio di consulenza (**comma 1**).

Il predetto Ufficio, quindi, cura l'istruttoria verificando la sussistenza dei prescritti requisiti e trasmette in via telematica all'UCON il nulla osta alla abilitazione; quest'ultimo, verificato che il richiedente non sia già stato destinatario, da meno di due anni, di un provvedimento di cessazione dell'operatività di una precedente abilitazione, consente il collegamento con il CED dandone comunicazione telematica all'Ufficio Motorizzazione Civile competente per territorio (**comma 2**).

La ratio di tale procedura è da ravvisare, evidentemente, nella necessità di un preventivo accertamento circa l'affidabilità e l'idoneità professionale dei soggetti privati presso cui lo STED può essere attivato, tenuto conto degli interessi pubblici, che attengono in specie alla sicurezza della navigazione, e degli interessi privati, spesso di natura patrimoniale ingente, connessi al rilascio dei documenti di navigazione.

Articolo 7 ("Fornitura e custodia dei materiali")

Per del rilascio dei documenti di navigazione, i soggetti (pubblici e privati) presso cui è attivo lo STED debbono essere muniti della necessaria modulistica, anche in formato digitale. A tal fine, la norma prevede che la fornitura di detta modulistica, che deve avere le caratteristiche tecniche e di sicurezza stabilite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sia curata a livello centrale dal Ministero stesso. E' previsto altresì che il decreto deve prevedere ogni misura necessaria ad assicurare, la conservazione e la custodia della modulistica, anche in formato digitale.

Articolo 8 ("Funzionamento degli STED")

Disciplina i criteri e le modalità di funzionamento dello STED.

Al riguardo, al fine di prevenire fenomeni di abusivo esercizio dell'attività di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto, così come disciplinata dalla legge n. 264 del 1991, il **comma 1** richiama le disposizioni vigenti in materia di accesso agli sportelli delle Capitanerie di Porto, degli Uffici Circondariali Marittimi e degli Uffici Motorizzazione Civile. In tal modo, viene assicurato l'accesso esclusivamente agli utenti che richiedono formalità inerenti le unità da diporto, a soggetti occasionalmente delegati a titolo gratuito ed agli intermediari professionali a ciò autorizzati ai sensi della predetta legge n. 264 del 1991.

Inoltre, nell'intento di prevenire azioni fraudolente nell'ambito della compravendita di unità da diporto, il **comma 2** prescrive che lo STED prenda in carico l'istanza dell'utente dopo aver preventivamente verificato, in via telematica,



la sussistenza di eventuali iscrizioni, trascrizioni o annotazioni, inclusi i fermi amministrativi a qualsiasi titolo disposti, gravanti sull'unità da diporto. Lo STED procede quindi alla verifica della regolarità e della completezza della domanda e della documentazione presentata a corredo, ivi compreso l'esatto versamento delle imposte e dei diritti dovuti.

Ricevuta l'istanza, è previsto che lo STED trasmetta in via telematica al CED le informazioni necessarie al rilascio dei documenti di navigazione. Inoltre, allo scopo di semplificare le procedure amministrative, lo STED trasmette in formato elettronico, nel rispetto delle disposizioni contenute nel Codice dell'Amministrazione Digitale, tutta la documentazione prodotta a corredo dell'istanza, realizzando in tal modo un processo di dematerializzazione, a fini semplificativi e di contenimento della spesa, che verrà nel dettaglio disciplinato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (**comma 3**).

Acquisite le informazioni e le documentazioni, il CED attribuisce, in modo automatico, un numero progressivo che vale ad individuare l'ordine cronologico di presentazione delle istanze, verifica la congruenza dei dati ricevuti con quelli presenti nell'ATCN, e richiede all'UCON la validazione dell'istanza; quindi consente allo STED la stampa dei documenti di navigazione richiesti. (**comma 4**).

In via di autotutela, laddove successivamente alla emissione dei documenti di navigazione sia accertata la sussistenza di irregolarità, è previsto che l'UCON disponga la cancellazione motivata dei documenti stessi dall'ATCN ed il ritiro per il tramite degli organi di polizia rispettivamente qualora l'irregolarità sia stata commessa rispettivamente presso uno Sted gestito da un Raccomandario marittimo o uno Studio di consulenza, quindi privato o presso un ufficio pubblico. Se l'irregolarità è imputabile ad uno STED gestito da un Raccomandario o uno Studio di consulenza, l'UCON provvede altresì a segnalare l'accaduto alla competente autorità, al fine della eventuale applicazione delle sanzioni previste dall'articolo 9 della legge 8 agosto 1991, n. 264 (**comma 5**).

Si rinvia, infine, ad un decreto del Ministero per la fissazione in dettaglio dei criteri, delle modalità e della tempistica per lo scarto d'archivio, da parte degli STED, delle documentazioni trasmesse in formato elettronico ai sensi del comma 3 (**comma 6**).

Articolo 9 ("Vigilanza")

A rafforzamento e completamento delle competenze territoriali affidate alle Capitanerie di porto ed agli Uffici Motorizzazione Civile, la norma affida a questi poteri di vigilanza sul corretto funzionamento degli STED attivi presso i Raccomandari e gli Studi di consulenza abilitati; cosicché, in caso di accertate irregolarità, i predetti uffici ne danno comunicazione all'UCON per l'adozione delle iniziative previste dall'articolo 10, comma 2. Infine, allo scopo di impedire l'insorgenza di conflitti di competenza, sono individuati i criteri per il regolamento della competenza territoriale delle Capitanerie di Porto e degli Uffici Motorizzazione Civile, assegnando prevalenza alle prime nell'ambito delle circoscrizioni provinciali nelle quali le Capitanerie di porto hanno sede.

Articolo 10 ("Sospensione e decadenza dell'operatività degli STED")

Poiché la natura regolamentare del provvedimento non consente la previsione di norme sanzionatorie, l'articolo 10 disciplina strumenti di autotutela a fronte dell'accertamento di irregolarità da parte degli STED. In particolare è prevista la sospensione dell'operatività degli STED attivi presso i Raccomandari



e gli Studi di consulenza abilitati per un periodo di 30 giorni, la prima volta, e per un periodo di 90 giorni, la seconda volta, nonché la cessazione dell'operatività degli STED al verificarsi, per la terza volta nell'arco di un anno delle condizioni di sospensione, laddove siano accertate gravi irregolarità o di abusi nel rilascio dei documenti di navigazione ovvero nel funzionamento degli STED medesimi (**commi 1 e 2**); l'operatività dei predetti STED è altresì sospesa in caso di sospensione dell'autorizzazione all'esercizio dell'attività di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto disposta dalla competente autorità ai sensi dell'articolo 9, comma 2, della legge 8 agosto 1991, n. 264; ciò in quanto la predetta autorizzazione costituisce il primo requisito essenziali al fine dell'ottenimento della abilitazione ai collegamenti telematici. Per la medesima ragione, l'operatività dello STED cessa in caso di revoca della citata autorizzazione. (**comma 3**); è prevista, infine, la possibilità che i Raccomandatari e gli Studi di consulenza interessati possano riproporre istanza di abilitazione ai collegamenti telematici trascorsi non meno di due anni dalla data di avvenuta notifica della cessazione dell'operatività (**comma 4**).

Articolo 11 (*"Nuovo sistema di iscrizione delle unità da diporto"*)

Disciplina i criteri che regolano il nuovo sistema di iscrizione delle unità da diporto, prevedendo che, a decorrere dalla entrata in vigore del regolamento, a ciascuna unità da diporto è assegnato, in sede di immatricolazione, un numero di iscrizione costituito da caratteri alfanumerici, generati automaticamente dal CED su base nazionale, composto, in sequenza, da quattro caratteri alfabetici e da quattro caratteri numerici seguiti dalla lettera D, nel caso di imbarcazione da diporto, ovvero dalle lettere ND, nel caso di navi da diporto (**comma 1**); il numero di iscrizione può, a richiesta, essere personalizzato purché la combinazione alfanumerica prescelta non sia già stata utilizzata per l'identificazione di altra unità da diporto e che non risulti contraria all'ordine pubblico, alla moralità pubblica e al buon costume (**comma 2**); i proprietari delle unità da diporto immatricolate anteriormente alla data di entrata in vigore del regolamento hanno facoltà di conservare i numeri di iscrizione già assegnati, a condizione che, al fine di agevolare le attività di polizia, applichino la lettera "X" di seguito ai predetti numeri di iscrizione (**comma 3**).

Articolo 12 (*"Modifiche al decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171 e al decreto ministeriale 29 luglio 2008, n. 146"*)

Dispone le necessarie modifiche al vigente codice della nautica da diporto ed al relativo regolamento di attuazione, al fine di allinearne i contenuti alle nuove disposizioni che vengono introdotte con il regolamento in esame.

Articolo 13 (*"Norme transitorie e finali"*)

Contiene norme di chiusura finalizzate alla regolamentazione della fase transitoria di passaggio dalla disciplina previgente al nuovo sistema di gestione telematica delle procedure amministrative inerenti la nautica da diporto.

A tal fine, il **comma 1** prevede che, entro il 1 ottobre 2019 la "Sezione dati RID e RND" dell'ATCN deve esse popolata attraverso l'invio telematico dei dati presenti nei registri cartacei tenuti dalle Capitanerie di Porto, dagli Uffici Circondariali Marittimi e dagli Uffici Motorizzazione Civile.

Il **comma 2** contiene una previsione transitoria di salvaguardia, riferita ai i casi in cui l'utenza richieda il rilascio di documenti di navigazione relativi ad



unità da diporto già immatricolate ma i cui dati contenuti nei registri di iscrizione cartacei non siano ancora stati trasferiti all'ATCN; in tale ipotesi, infatti, è prescritto che l'Autorità competente provveda comunque a comunicare i predetti dati all'Archivio, al fine di allineare la posizione delle singole unità da diporto al nuovo regime. A tale scopo, nelle ipotesi considerate è altresì prescritto che agli interessati venga in ogni caso rilasciata anche una nuova licenza di navigazione, emessa secondo le nuove procedure telematiche disciplinate dal regolamento.

Ferme restando le funzioni e le competenze in materia di polizia e sicurezza della navigazione, attribuite dalla legislazione vigente alle autorità marittime, è quindi stabilito che dal 1 ottobre 2017 cessano le iscrizioni effettuate sui registri cartacei del diporto tenuti dalle Capitanerie di Porto, dagli Uffici Circondariali Marittimi e dagli Uffici Motorizzazione Civile (**comma 3**).

Il **comma 4** conformandosi alle finalità antifrode perseguite dal legislatore, statuisce che il rilascio delle nuove licenze di navigazione, sia relative alle unità da diporto immatricolate dal 1 ottobre 2017 sia relative a quelle immatricolate anteriormente, nonché il rilascio delle autorizzazioni alla navigazione temporanea, delle licenze provvisorie, del certificato di idoneità e del certificato di sicurezza avvenga sulla base della presentazione della Dichiarazione di Costruzione o di Importazione (DCI) rilasciata dalle associazioni nazionali maggiormente rappresentative sul piano nazionale di cui all'articolo 3, comma 2, lett. b). Conseguentemente, il comma 5 prescrive che i produttori o gli importatori, ovvero i loro mandatari autorizzati, di unità da diporto superiori a 2,5 metri comunichino alle associazioni maggiormente rappresentative sul piano nazionale di cui all'articolo 3, comma 2, lett. b), i dati tecnici delle stesse nel rispetto delle disposizioni di dettaglio che verranno stabilite dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Analoghe esigenze di prevenzione di azioni fraudolente costituiscono la ratio della previsione contenuta nel comma 5, ultimo capoverso, laddove si rinvia ad apposito decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, da adottare di concerto con il Ministro dello Sviluppo Economico, sentito l'IVASS, l'individuazione di nuove procedure preordinate alla progressiva dematerializzazione dei contrassegni relativi ai contratti di assicurazione per la responsabilità civile verso i terzi per i danni derivanti dalla navigazione delle unità da diporto e la loro sostituzione con la comunicazione telematica dei relativi dati all'ATCN. In tal modo, la norma intende realizzare un sistema di certificazione telematica che ricalca in parte quello in corso di realizzazione in materia di assicurazione RCA, in attuazione dell'art. 31 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n.1, convertito con modificazioni in legge 24 marzo 2012, n. 27. Il **comma 6**, allo scopo di consentire agli operatori di settore e agli uffici pubblici coinvolti di adottare le necessarie misure organizzative, nonché di assicurare i tempi tecnici necessari per l'adozione delle disposizioni operative di dettaglio, prevede che le disposizioni del regolamento si applicano dal 1 ottobre 2017.

Articolo 14 ("Disposizioni finanziarie")

L'articolo ribadisce il limite di copertura finanziaria stabilito dall'art. 1, comma 222, della legge n. 228/2012, recando la clausola di invarianza finanziaria.

ALLEGATO A

L'allegato consiste in un modello di logo che i raccomandatari marittimi e gli operatori della consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto devono esporre all'esterno dei locali ove svolgono la propria attività.



RELAZIONE TECNICA
(ai sensi dell'articolo 17 della legge 31 dicembre 2009, n. 196 - Circolare del Ministero dell'economia e delle finanze 13.09.2010, n. 32)

Descrizione dell'innovazione normativa

Sezione I

A) Titolo del provvedimento: SCHEMA DI DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA CONCERNENTE REGOLAMENTO RECANTE NORME PER L'ATTUAZIONE DEL SISTEMA TELEMATICO CENTRALE DELLA NAUTICA DA DIPORTO

B) Amministrazione e altro soggetto proponente: Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

C) Tipologia dell'atto: schema di decreto del Presidente della Repubblica emanato in attuazione della dell'articolo 1, comma 219, della Legge 24 dicembre 2012, n. 228 "Legge di stabilità 2013".

D) Indice delle disposizioni (articolo e commi) rilevanti ai fini della relazione tecnica: Il provvedimento non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica ed è stata redatta la clausola di neutralità finanziaria (articolo 14).

PER LE CONSEGUENZE FINANZIARIE: //

PER LA COPERTURA: //

PER LA CLAUSOLA DI SALVAGUARDIA: //

PER LA CLAUSOLA DI INVARIANZA FINANZIARIA: //

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

SEZIONE II

QUANTIFICAZIONE DEGLI EFFETTI FINANZIARI

L'istituendo Ufficio di conservatoria centrale (UCON) opererà esclusivamente attraverso l'utilizzo di strutture informatiche, ricevendo dall'Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN) le istanze e le documentazioni in formato elettronico provenienti dagli Sportelli telematici del diportista (STED), e trasmettendo a sua volta allo stesso ATCN le validazioni delle istanze stesse affinché quest'ultimo possa accordare agli STED la possibilità di procedere alla stampa ed al rilascio dei vari atti alle unità da diporto. Pertanto, mentre l'istruttoria "amministrativa" di ciascuna istanza, implicando valutazioni di merito, dovrà essere riservata alla competenza di funzionari di Area III, le operazioni di ricezione ed inserimento dati da e verso l'ATCN potranno essere affidate a personale di Area II.

Per quanto concerne gli aspetti legati all'interconnessione degli STED all'interno del nuovo Sistema telematico della nautica da diporto non ricorrono costi aggiuntivi. Infatti, gli STED che saranno operativi presso le Capitanerie di Porto, gli Uffici Circondariali Marittimi e gli Uffici Motorizzazione Civile potranno avvalersi del sistema pubblico di connettività (SPC) già in uso per la gestione di altre procedure informatizzate; per quanto concerne invece gli STED che saranno attivati presso i Raccomandatari marittimi e gli Studi di consulenza privati, gli stessi si avvarranno dei collegamenti con il Centro elaborazione dati della Direzione generale della motorizzazione (CED) già in uso per la gestione di procedure amministrative semplificate in materia di conducenti e di veicoli. Si evidenzia



inoltre che il Sistema telematico della nautica da diporto potrà essere e realizzato e gestito nell'ambito del contratto per l'affidamento in *out-sourcing* della conduzione del sistema informatico del CED del Dipartimento. Infatti, non si rende necessaria l'acquisizione di nuovo hardware, né di nuove licenze software, né di nuovi sistemi di *storage* rispetto a quelle già disponibili per lo svolgimento dei compiti di istituto attribuiti dalla legislazione vigente. L'attuale sistema informatico del CED ha, inoltre, potenzialità tali da poter sostenere agevolmente l'impatto dovuto alla richiesta di ulteriore capacità elaborativa, peraltro di entità modesta se paragonata a quella derivante dalla gestione dei volumi degli archivi relativi ai veicoli a motore ed ai loro conducenti. Infine, l'Amministrazione dispone già di un adeguato sistema di c.d. "*disaster recovery*", ad ulteriore garanzia dell'integrità e della sicurezza delle informazioni presenti in banca dati. In tal senso, l'ATCN potrà far fronte con le risorse disponibili relativamente agli adempimenti di cui agli articoli 6 e 7 del DPR 29 settembre 1973, n. 605 verso l'Amministrazione finanziaria. Per quanto concerne l'accesso allo STED anche tramite il SID-Portale del Mare si evidenzia che verranno utilizzati i canali di condivisione già attivi con il Ministero dell'economia e delle finanze, Agenzia delle entrate, Autorità di Sistema portuali, Regioni, Comuni e Capitanerie di porto. Ciò proprio allo scopo di impiegare le infrastrutture esistenti, facilitare il reimpiego e l'interoperabilità tra i sistemi.

Pertanto, l'intervento normativo non necessita di potenziamenti della rete esistente che è già in grado di supportare le complesse attività riguardanti la nautica.

Le risorse disponibili a legislazione vigente permettono la copertura di tutti gli oneri necessari al corretto funzionamento del sistema e non si rilevano nuovi o maggiori oneri derivanti da un non richiesto processo di adattamento, ovvero di formazione del personale che già ha le capacità di elaborazione dei dati e di espletamento delle pratiche amministrative in forma cartacea.

Ne discende che dall'attuazione del presente decreto non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica e che le Amministrazioni provvedono ai compiti derivanti dal presente regolamento con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

A) Descrizione sintetica degli articoli citati nella sezione I.

Nessun articolo del provvedimento è stato citato nella sezione I in quanto lo stesso non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica ed è stata redatta la clausola di neutralità finanziaria (art. 14).

B) Effetti finanziari a carico dello Stato

Nuove o maggiori oneri.

Il provvedimento non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica ed è stata redatta la clausola di invarianza finanziaria (articolo 14).

Nuove o maggiori entrate.

Sulla base dello studio di settore condotto dall'Ufficio di statistica della Direzione generale dei Sistemi informativi e Statistici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti risulta che la consistenza delle nuove iscrizioni di unità da diporto, superiori ai 12 metri e quindi soggette ad iscrizione, alla data del 31 dicembre 2012, ammonta ad alcune centinaia di unità. Appare, quindi, prevedibile che le operazioni annuali relative alle unità da diporto saranno verosimilmente circoscritte ad un numero inferiore alle 5.000, equivalenti a circa 20/25 pratiche giornaliere.

Il funzionamento dell'UCON, che non è un ufficio dirigenziale, bensì una unità organizzativa all'interno del Sistema telematico centrale della nautica da diporto, avverrà con il personale non di qualifica dirigenziale del Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti. E' ipotizzabile che il personale da adibire all'UCON dovrà prevedere tre funzionari di Area III, vale a dire la figura del Conservatore e due funzionari vicari,



e tre addetti all'inserimento dati di Area II, la cui individuazione e destinazione potrà essere agevolmente effettuata, appunto, tra le risorse di personale disponibile nell'ambito dello stesso Dipartimento dove sarà istituito l'UCON.

Il nuovo sistema consentirà di ridurre notevolmente il numero di ore lavoro in considerazione che il sistema telematico sostituisce integralmente il sistema cartaceo che oggi assorbe un elevato numero di unità lavorative su tutto il territorio nazionale. Inoltre, solo nella parte iniziale di migrazione si può stimare il medesimo carico di lavoro per gli uffici periferici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Gradualmente quando si giungerà a regime si avranno notevoli vantaggi, sia in termini di costi sia in termini di efficientamento di sistema. La stima del risparmio della spesa pubblica è supportata dalla riduzione sostanziale delle unità di personale impiegato alla trattazione dei dati ed all'accorpamento di procedure amministrative oggi obsolete.

Si evidenzia in particolare che all'articolo 12, comma 1, lettera s, numero 4, del provvedimento oggetto della presente relazione, si prevede, nell'ambito delle modifiche al Decreto legislativo n. 171/2005 recante codice della nautica da diporto, che gli introiti derivanti dai diritti previsti per le prestazioni e servizi erogati attraverso il Sistema telematico centrale della nautica da diporto, affluiranno ad un apposito capitolo dello stato di previsione dell'entrata del bilancio dello Stato. Tali introiti saranno interamente riassegnati, con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, su specifico capitolo di spesa del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per il funzionamento del Sistema telematico centrale della nautica da diporto (SISTE).

A tal riguardo, si precisa che il Ministero dell'economia e delle finanze Dipartimento della Ragioneria Generale dello Stato (nota prot. 8414 del 04/02/2015), ha già provveduto all'istituzione del CAP 2454, art. 22 rubricato "Diritti dovuti per gli adempimenti di conservatoria e per le operazioni tecnico-amministrative di rilascio dei documenti di navigazione attraverso il sistema telematico centrale della nautica da diporto (SISTE), da riassegnare al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

C) Effetti finanziari a carico delle altre pubbliche amministrazioni.

Nuovi o maggiori oneri.

Il provvedimento non comporta nuovi o maggiori oneri per le altre amministrazioni pubbliche. A garanzia di ciò, è stata redatta la clausola di invarianza finanziaria (articolo 14).

Nuove o maggiori entrate.

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

Allegato

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

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

La verifica della presente relazione tecnica, effettuata ai sensi e per gli effetti dell'art. 17, comma 3, della legge 31 dicembre 2000, n. 196 ha avuto esito



[Handwritten signature]

POSITIVO

INIZIATIVO

Il Ragioniere Generale dello Stato

26 GEN. 2017

[Handwritten signature]

Amministrazione: Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

**Titolo: SCHEMA DI DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA CONCERNENTE
REGOLAMENTO RECANTE NORME PER L'ATTUAZIONE DEL SISTEMA TELEMATICO
CENTRALE DELLA NAUTICA DA DIPORTO**

Referente: Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Ufficio legislativo

PARTE I. ASPETTI TECNICO-NORMATIVI DI DIRITTO INTERNO.

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

Lo schema di provvedimento, composto da quattordici articoli, prevede norme per l'attuazione del Sistema telematico centrale della nautica da diporto, disciplinando la progressiva informatizzazione della tenuta dei registri di iscrizione delle unità da diporto e la digitalizzazione del rilascio dei documenti di navigazione. Il Regolamento si rende necessario, in quanto l'articolo 1, comma 217, della legge 24 dicembre 2012, n. 228 ("legge di stabilità 2013") ha istituito, nell'ambito del Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione ed i Sistemi Informativi e Statistici del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (che, alla luce del D.P.C.M. 11 febbraio 2014, n. 72, relativo alla nuova struttura del Ministero, ha assunto la denominazione di Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale) il Sistema Telematico Centrale della Nautica da Diporto. A tal fine, l'adozione delle relative norme attuative è demandata, dall'articolo 1, comma 219, della medesima legge n. 228/2012, ad apposito regolamento da emanarsi ai sensi dell'articolo 17, comma 2, della legge n. 400/1988. Tale norma, inoltre, autorizzando le modifiche all'art. 3, comma 1, lett. b) e c) del d.lgs. 171/2005, punta al coordinamento tra la disciplina regolamentare e la normativa primaria speciale contenuta nel codice della nautica (d.lgs n. 171/2005) e del relativo regolamento di esecuzione (D.M. n. 146/2008).

Lo schema di d.P.R. costituisce coerente attuazione del programma di Governo relativamente alla necessità di promuovere il rilancio del diporto nautico, trattandosi di un settore oggi particolarmente afflitto dalla nota congiuntura economica generale. Inoltre lo schema di decreto si colloca nell'ambito degli obiettivi previsti dal programma di Governo volti a proseguire l'azione di revisione della spesa pubblica, in un'ottica di migliore riallocazione delle risorse disponibili per favorire una maggiore efficienza delle pubbliche amministrazioni e potenziare l'efficacia della loro azione. Lo schema di decreto presidenziale proposto è inoltre in coerenza con il programma di governo, in quanto prevede una radicale semplificazione, peraltro pienamente rispondente alle recenti innovazioni del Codice dell'Amministrazione Digitale, dei procedimenti amministrativi inerenti al rilascio dei documenti di navigazione, a supporto degli interventi governativi per il rilancio del settore della nautica da diporto.

2) Analisi del quadro normativo nazionale.

Il quadro normativo nazionale di rango primario di riferimento si compone dei seguenti provvedimenti legislativi:

- legge 23 agosto 1988, n. 400, e successive modificazioni, recante disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei Ministri;
- decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164, recante misure urgenti per l'apertura dei cantieri, la realizzazione delle opere pubbliche, la digitalizzazione del Paese, la semplificazione burocratica, l'emergenza del dissesto idrogeologico e per la ripresa delle attività produttive;
- legge 24 dicembre 2012, n. 228, e successive modificazioni, recante legge di stabilità 2013;
- decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, e successive modificazioni, recante norme generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche;

- decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196, e successive modificazioni, recante codice in materia di protezione dei dati personali;
- legge 8 luglio 2003, n. 172, e successive modificazioni, recante disposizioni per il riordino e il rilancio della nautica da diporto e del turismo nautico;
- legge 4 aprile 1977, n. 135, e successive modificazioni, recante disciplina della professione di raccomandatario marittimo;
- legge 1 aprile 1981, n. 121, e successive modificazioni, recante nuovo ordinamento dell'Amministrazione della pubblica sicurezza;
- legge 8 agosto 1991, n. 264, e successive modificazioni, recante disciplina dell'attività di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto;
- decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82, e successive modificazioni, recante codice dell'amministrazione digitale;
- decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, e successive modificazioni, 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;
- decreto legislativo 21 gennaio 2006, n. 36, e successive modificazioni, recante attuazione della direttiva 2003/98/CE relativa al riutilizzo dei documenti nel settore pubblico;
- regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio n. 765/2008 del 9 luglio 2008, recante norme in materia di accreditamento e vigilanza del mercato per quanto riguarda la commercializzazione dei prodotti e che abroga il regolamento CEE n. 339;
- regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, recante codice della navigazione;
- decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, recante approvazione del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione marittima;
- **decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 605, recante disposizioni relative all'anagrafe tributaria e al codice fiscale dei contribuenti;**
- decreto del Presidente della Repubblica 28 settembre 1994, n. 634, recante regolamento per l'ammissione all'utenza del servizio di informatica del centro di elaborazione dati della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione;
- decreto del Presidente della Repubblica 18 aprile 2000, n. 135, e successive modificazioni, recante regolamento concernente l'approvazione della nuova tabella delle circoscrizioni territoriali marittime;
- decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 2000, n. 445, e successive modificazioni, recante testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di documentazione amministrativa;
- decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 29 luglio 2008, n. 146, recante regolamento di attuazione dell'articolo 65 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, recante il codice della nautica da diporto.

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

Lo schema di d.P.R. interviene in maniera mirata negli ambiti normativi del settore del diporto nautico e su atti di natura legislativa vigenti.

Il decreto, infatti, tende ad operare modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171 e al decreto 29 luglio 2008, n. 146, al fine di adeguare terminologie e procedure vigenti alle innovazioni introdotte con l'istituzione del Sistema Telematico Centrale della Nautica da Diporto.

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

Lo schema di decreto presidenziale è coerente con i principi costituzionali che disciplinano l'efficienza e la legittimità dell'azione della Pubblica Amministrazione. Non si rilevano comunque profili di incompatibilità con i principi costituzionali.

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

L'intervento regolamentare è stato predisposto nel rispetto della ripartizione delle competenze legislative, delineate dall'articolo 117 della Costituzione, fra Stato e Regioni e nel rispetto delle attribuzioni degli Enti locali. Non si rilevano profili di incompatibilità con le competenze e le funzioni delle regioni ordinarie e a statuto speciale nonché degli enti locali.

L'intervento normativo riguarda aspetti attinenti l'esclusiva competenza statale riconducibile all'ordinamento civile, e non invade le funzioni attribuite alle Regioni e agli Enti locali.

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

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

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

Non sono previste rilegificazioni di norme delegificate.

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

Non sussistono, allo stato, all'esame del Parlamento, progetti di legge disciplinanti materia analoga.

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

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

PARTE II. CONTESTO NORMATIVO DELL'UNIONE EUROPEA E INTERNAZIONALE.

10) Analisi della compatibilità dell'intervento con l'ordinamento dell'Unione europea.

Le disposizioni del provvedimento non si pongono in contrasto con la normativa comunitaria.

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

Non esistono procedure di infrazione da parte della Commissione europea sul medesimo o analogo oggetto.

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

Il provvedimento non presenta profili di incompatibilità con gli obblighi internazionali.

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

Non sussistono giudizi pendenti innanzi alla Corte di giustizia dell'Unione europea sul medesimo o analogo oggetto.

14) Indicazione delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte europea dei diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.

Non sussistono giudizi pendenti innanzi alla Corte europea dei diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.

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

Non sussistono indicazioni sulle linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo o analogo oggetto da parte di altri Stati membri dell'Unione europea.

PARTE III. ELEMENTI DI QUALITÀ SISTEMATICA E REDAZIONALE DEL TESTO.

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

Il provvedimento introduce le seguenti nuove definizioni normative all'articolo 2:

- CED;
- Documento di navigazione;
- Studi di consulenza.

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

I riferimenti normativi contenuti nel provvedimento sono corretti.

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

Il provvedimento in esame fa ricorso alla tecnica della novella legislativa, introducendo modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171 e al decreto 29 luglio 2008, n. 146, al fine di adeguare terminologie e procedure vigenti alle innovazioni introdotte con l'istituzione del Sistema Telematico Centrale della Nautica da Diporto.

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

Non è previsto un effetto abrogativo implicito ma è prevista espressamente la modifica delle disposizioni su cui i nuovi articoli vanno ad incidere.

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

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

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

Non sussistono altre deleghe aperte aventi il medesimo oggetto del provvedimento in trattazione

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

A seguito dell'entrata in vigore del decreto in esame, dovranno essere adottati atti amministrativi finalizzati al concreto funzionamento del Sistema Telematico Centrale della Nautica da Diporto e concernenti, in particolare:

- decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per individuare le associazioni dei costruttori e importatori maggiormente rappresentative sul piano nazionale, che devono trasmettere i dati tecnici per il popolamento dell'Archivio Telematico Centrale delle unità da diporto (articolo 3, comma 2);
- provvedimento del Ministero per stabilire le modalità per il trattamento, la conservazione e la gestione informatizzata dei dati per la gestione dell'archivio (articolo 4, comma 2);
- provvedimento del Ministero per individuare il personale, con adeguate competenze professionali informatiche e giuridiche, per la gestione del SISTE, nonché quelle da assegnare all'UCON, anche per le attività di validazione dei dati comunicati dagli STED (articolo 4, comma 3);

- decreto del Ministero per stabilire le caratteristiche tecniche e di sicurezza della modulistica e le misure di per la conservazione e la custodia della stessa (articolo 7);
- decreto del Ministero per disciplinare le modalità e la tempistica per lo scarto d'archivio della documentazione informatica, trasmessa all'UCON in formato elettronico ai sensi del comma 3 (articolo 8);
- decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, adottato di concerto con il Ministro delle economia e delle finanze, per il pagamento dei diritti previsti per alcune prestazioni e i servizi erogati attraverso il Sistema telematico centrale della nautica da diporto (articolo 12);
- decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, per riassegnare su specifico capitolo di spesa del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per il funzionamento del Sistema telematico centrale della nautica da diporto (SISTE) gli introiti derivanti da alcune prestazioni e i servizi erogati attraverso il Sistema telematico centrale della nautica da diporto (articolo 12);
- decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico, sentito l'Istituto per la vigilanza sulle assicurazioni, per stabilire le modalità per la progressiva dematerializzazione dei contrassegni relativi ai contratti di assicurazione per la responsabilità civile verso i terzi per i danni derivanti dalla navigazione delle unità da diporto, prevedendo la loro sostituzione con la comunicazione telematica dei relativi dati all'ATCN. (articolo 13).

Sarà inoltre necessario diramare istruzioni operative dirette a tutti i soggetti presso i quali sarà attivo lo "Sportello Telematico del Diportista (STED), vale a dire le Capitanerie di Porto, gli Uffici Circondariali Marittimi, gli Uffici Motorizzazione Civile, i Raccomandatori marittimi e gli Studi di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264.

Al riguardo, la norma primaria, in forza della quale viene predisposto il decreto in esame, non impone termini espressi per l'adozione dei necessari atti attuativi delle disposizioni regolamentari, limitandosi ad indicare il termine di sei mesi per la realizzazione del nuovo Sistema Telematico Centrale della Nautica da Diporto. Tuttavia, il provvedimento prevede che le disposizioni si applicano a decorrere dal 1 ottobre 2017 proprio per consentire all'Amministrazione lo svolgimento di tutte le attività prodromiche al concreto funzionamento del nuovo sistema, non coincidente con la stagione estiva-balneare dell'anno 2017. L'applicazione delle disposizioni del decreto in piena stagione estiva 2017 potrebbe creare difficoltà operative agli Uffici marittimi del Corpo delle Capitanerie di porto. L'Amministrazione stessa dovrà provvedere all'adozione degli atti successivi attuativi entro il 1 ottobre 2017.

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

Sono stati ritenuti sufficienti ed utilizzati i dati statistici già in possesso dell'Amministrazione.

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

Titolo: Schema di decreto del Presidente della Repubblica concernente regolamento recante norme per l'attuazione del sistema telematico centrale della nautica da diporto.

Referente: Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. – Ufficio legislativo –

SEZIONE I - Contesto e obiettivi dell'intervento di regolamentazione

Il regolamento, composto da quattordici articoli, trae origine dal disposto dell'articolo 1, comma 217, della legge 24 dicembre 2012, n. 228 ("legge di stabilità 2013") che ha istituito, nell'ambito del Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione ed i Sistemi Informativi e Statistici del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il Sistema Telematico Centrale della Nautica da Diporto. L'adozione delle relative norme attuative relative a tale sistema è stata demandata, dall'articolo 1, comma 219, della medesima legge n. 228/2012, ad apposito regolamento da emanarsi ai sensi dell'articolo 17, comma 2, della legge n. 400/1988, oggetto della presente AIR.

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

L'intervento regolatorio mira, attraverso la semplificazione dei procedimenti amministrativi di iscrizione delle unità da diporto e del rilascio dei relativi documenti di navigazione, ad introdurre elementi di modernizzazione, anche attraverso l'esternalizzazione degli adempimenti burocratici presso le imprese private che svolgono attività di consulenza e di intermediazione nel disbrigo delle pratiche nautiche, a sostegno del rilancio del settore. Quello della nautica da diporto è, infatti, un settore economico che, anche in congiuntura con la crisi internazionale, ha fatto registrare sensibili flessioni delle economie legate agli specifici indotti, a favore di aree europee in cui vigono standard regolamentari caratterizzati da sistemi di burocrazia più snella. E, in tal senso, si registra una forte concorrenza internazionale, in specie da parte di Paesi europei quali soprattutto la Francia, per l'area Tirrenica, la Slovenia e la Croazia per il versante Adriatico.

Il settore soffre, inoltre, delle deleterie conseguenze economiche derivanti dalla perpetrazione di frodi, prevalentemente in danno delle imprese che esercitano attività di leasing, certamente agevolato dall'obsoleto sistema di iscrizione attualmente vigente, il quale si avvale ancora di registri cartacei radicati, oltretutto, ad ambiti territoriali di competenza limitati alle circoscrizioni marittime. Cosicché, l'assenza di una banca dati nazionale che, avvalendosi degli strumenti informatici, sia in grado di registrare in tempo reale le vicende giuridiche di ciascuna unità da diporto, consente agevolmente di procedere alla iscrizione di una stessa nave od imbarcazione da diporto in capo a soggetti diversi. Al riguardo, appare significativo quanto riportato dalla cronaca giornalistica circa l'ingente truffa posta in essere, peraltro da un solo Dealer (Rimini Yacht), nell'arco del biennio 2006/2008, in danno di 19 imprese di leasing italiane e di alcune imprese di leasing di San Marino, per complessivi 50 milioni di euro.

Il permanere della tenuta in formato cartaceo dei registri di iscrizione impone, altresì, che tutti gli adempimenti amministrativi richiesti dalla legislazione vigente in materia, al fine della regolare navigazione, debbano essere necessariamente espletati soltanto presso l'Ufficio di iscrizione della unità da diporto, imponendo pertanto costi e disagi aggiuntivi all'utenza. Inoltre, l'assenza di una banca dati nazionale ed informatizzata non consente di coordinare, in modo efficiente ed efficace, le attività di controllo in mare effettuate dagli organi di polizia.

L'ambito entro il quale interverrà l'intervento regolatorio in oggetto, interessa, secondo i dati relativi all'anno 2011, divulgati dal Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture nell'ultima edizione del Conto Nazionale dei Trasporti e delle Infrastrutture Il diporto nautico in Italia 2011, un totale di unità immatricolate pari a quasi 105 mila unità. Tale dato comprende sia le

registrazioni presso gli uffici marittimi (Capitanerie di Porto e Uffici Circondariali Marittimi) sia le registrazioni presso gli Uffici Provinciali della Motorizzazione Civili (ex MCTC).

Nell'anno 2012, sempre secondo i dati tratti dall'ufficio di statistica del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, per quanto riguarda i soli uffici marittimi è risultato quanto segue:

- iscrizioni del naviglio da diporto negli uffici marittimi: 926;
- cancellazioni del naviglio da diporto negli uffici marittimi: 2474;
- consistenza del naviglio da diporto iscritto negli uffici marittimi al 31.12.2012: 81.405 -

Analizzando i dati per lunghezza delle unita, è possibile riportare la seguente ripartizione :

- natanti (fino a 10 metri), pari al 54,7% del totale (55% circa nel 2010);
- imbarcazioni sino a 12 metri, 22,1% (in linea rispetto al 22,4% del 2010);
- imbarcazioni tra 12,01 e 18 metri, 19,6% nel 2011 e 19,7% nel 2010;
- imbarcazioni fino a 24 metri, 3,4% nel 2011 e 2,7% nel 2010;
- navi da diporto, 0,2% dato pressoché uguale al 2010.

Attualmente quindi, secondo dati dell'ufficio di statistica del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per quanto concerne le tempistiche medie per il rilascio, in particolare, delle licenze di navigazione (documento che abilita alla navigazione), emerge quanto segue:

| | |
|-----------------------------------|-----------|
| Capitaneria di porto di Livorno | 20 gg. |
| Capitaneria di porto di Fiumicino | 10/15 gg. |
| Capitaneria di porto Viareggio | 30 gg. |
| Capitaneria di porto Genova | 30 gg. |
| Capitaneria di porto Venezia | 20 gg. |
| Capitaneria di porto Chioggia | 25 gg. |
| Capitaneria di porto Gaeta | 10 gg. |
| Motorizzazione di Como | 5/10 gg. |

Le differenti tempistiche dipendono da diversi fattori legati soprattutto al numero di pratiche da espletare, di impiegati/funzionari addetti ed naturalmente dal tipo di località a maggiore o minore propensione diportistica.

Col nuovo sistema telematico si prevede invece di impiegare, per lo stesso tipo di documento, complessivamente in media circa 5 giorni lavorativi, tenendo conto che la trasmissione dei dati in via telematica avverrà in tempo reale da parte dello sportello telematico all'UCON, che invece necessiterà di tempi tecnici volti a controllare e validare l'atto; per ciascuna pratica infatti sarà avviata presso l'UCON un'istruttoria attraverso l'esame della domanda e della documentazione trasmessa in formato elettronico dagli STED.

Ulteriore elementi per inquadrare il settore su cui interverrà il provvedimento in esame, è rappresentato dal numero dei posti barca. Quest'ultimi, sulla base dell'ultimo dato rilevabile dal sopraddetto Conto nazionale delle infrastrutture e dei trasporti del 2011, sono stati calcolati in 151.632 posti barca, così suddivisi:

- 41.700 circa nei marina turistici;

- 97.000 nei porti pubblici;
- 18.000 costituiti da boe e ormeggi provvisori.

Nel 2011 risultavano inoccupati il 15% del totale degli ormeggi (rilevazione Osservatorio Nautico Nazionale), cioè 22.740 posti barca. Nel 2012, a seguito di diversi fattori, il tasso di abbandono è stato del 26% (rilevazione Osservatorio Nautico Nazionale), liberando altri 35.480 ormeggi. Attualmente sono dunque da ritenersi disponibili sul mercato circa 58.000 posti barca, pari a un terzo dell'offerta complessiva delle infrastrutture diportistiche italiane. Per quanto concerne l'aspetto produttivo del comparto delle unità da diporto, secondo i dati prodotti dall'UCINA (*La Nautica in cifre. Analisi del mercato per l'anno 2012*), come riportato nella seguente tabella, la Lombardia è la regione con il maggior numero di aziende (oltre un quarto) ed è quarta per numero di addetti. La seconda posizione in termini di aziende presenti sul territorio è occupata dalla Sicilia, regione tuttavia soltanto settima in termini di addetti. Segue la Campania che ospita nel suo territorio una percentuale di aziende pari circa alla percentuale del numero di addetti, a testimonianza della maggior diffusione di piccole imprese. Situazione inversa si riscontra invece in Emilia Romagna (prima tra le regioni per numero di addetti) e in Piemonte ove le aziende a carattere industriale sono maggiormente diffuse. Infatti per tali regioni le percentuali relative al numero di addetti sono di molto superiori a quelle relative al numero di aziende.

Comparto delle unità da diporto: distribuzione percentuale del numero di aziende e di addetti per regione, anno 2011

| Regione | Aziende | Addetti |
|----------------|---------|---------|
| Lombardia | 25,9% | 11,2% |
| Sicilia | 10,7% | 2,6% |
| Campania | 9,8% | 10,0% |
| Toscana | 8,9% | 20,0% |
| Emilia Romagna | 8,0% | 30,3% |
| Lazio | 8,0% | 1,0% |
| Liguria | 8,0% | 4,9% |
| Piemonte | 5,4% | 16,3% |
| Veneto | 4,5% | 0,6% |
| Calabria | 3,6% | 1,2% |
| Puglia | 3,6% | 0,4% |
| Friuli V.G. | 2,7% | 1,2% |
| Sardegna | 0,9% | 0,2% |

Per quanto concerne la suddivisione delle imprese in base all'appartenenza alle categorie delle micro-imprese, piccole imprese o medie imprese, si evidenzia che soltanto il 2% delle aziende non appartengono alla categoria delle Piccole e Medie Imprese (PMI). All'interno delle aziende classificabili come PMI, oltre un terzo sono microimprese e oltre la metà sono piccole imprese.

Infine, si riporta a titolo riassuntivo, una tabella indicante i numeri di potenziali soggetti interessati dal provvedimento oggetto della presente AIR:

| Beneficiari diretti | UCINA | Aziende Charter Noleggio/Locazione | ASSILEA | UNASCA |
|---------------------|------------------------------|---------------------------------------|--------------------------|---|
| tot. 1968 | 450 imprese di produzione | 483 | 35 società di leasing | circa 1000 studi di consulenza e agenzie pratiche |

Beneficiari indiretti per macro settore: 546 Porti e Approdi turistici

Totale complessivo: 1968+546 = 2514 aziende - -

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

L'adottando provvedimento persegue l'obiettivo di introdurre semplificazioni, correttivi e strumenti agili di controllo che incentivino positivamente le dinamiche concorrenziali di mercato e, al contempo, rafforzino sia la tutela degli interessi di ordine pubblico sia la tutela degli interessi economici di tutti gli operatori del settore. E ciò attraverso:

- L'istituzione di un Ufficio di conservatoria centrale delle unità da diporto (UCON) che consentirà di riferire ad un unico organismo nazionale le competenze in materia di iscrizione delle unità da diporto e che andrà, conseguentemente, anche ad uniformare le prassi amministrative in uso. Si evidenzia che il suddetto Ufficio di conservatoria centrale delle unità da diporto (UCON), che era stato inizialmente previsto nell'ambito del competente Dipartimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, a seguito delle osservazioni espresse dal Consiglio di Stato, in sede del previsto parere, è ora previsto, nel provvedimento in oggetto, all'interno dell'articolazione funzionale dell'Archivio telematico centrale della nautica da diporto (ATCN), in attesa di un puntuale intervento legislativo che lo preveda come ufficio funzionalmente autonomo.
- L'istituzione di un Archivio telematico centrale della nautica da diporto (ATCN), depositario di tutti i dati tecnici e giuridici riferiti a ciascuna unità da diporto, popolato inizialmente attraverso le informazioni contenute negli attuali registri cartacei di iscrizione e, a regime, attraverso le informazioni che verranno man mano acquisite in occasione delle nuove iscrizioni e del rilascio dei nuovi documenti di navigazione, nonché attraverso i dati tecnici trasmessi dalle associazioni dei costruttori, importatori e distributori di unità da diporto maggiormente rappresentative sul piano nazionale, come richiamate nel regolamento, e dalle informazioni fornite dagli organi di polizia in ordine ai controlli in mare effettuati. In ordine, in particolare, a tale ultima tipologia di informazioni va precisato che la comunicazione effettuata dagli organi di polizia sarà limitata, a seguito del parere espresso dal Consiglio di Stato che ha tenuto conto di osservazioni al riguardo che aveva partecipato il Ministero dell'interno, ai soli controlli effettuati rientranti nelle funzioni attribuite al personale del Corpo delle Capitanerie di Porto. Poiché a tali informazioni possono contribuire ed aver accesso tutte le autorità di polizia, la norma consentirà un miglior coordinamento delle attività di controllo, una più incisiva opera di prevenzione e di repressione degli illeciti, evitando inoltre la duplicazione di controlli stessi e comunque nello spirito di evitare duplicazione di archivi.
- L'istituzione dello Sportello telematico del diportista (STED), che sarà operativo presso tutte le Capitanerie di Porto, presso tutti gli Uffici Circondariali Marittimi, presso tutti gli Uffici Motorizzazione Civile e presso un migliaio di Agenzie di pratiche nautiche, e che consentirà una presenza più capillare sul territorio degli sportelli presso i quali gli utenti potranno richiedere l'iscrizione di navi ed imbarcazioni da diporto ed il rilascio, senza più vincoli territoriali di competenza, dei documenti di circolazione;
- L'introduzione di numeri di iscrizione su base nazionale, costituiti da sequenze alfanumeriche personalizzabili a richiesta degli interessati, che consentiranno una più agevole identificazione delle unità da diporto e dei relativi dati presenti in Archivio.

Attraverso l'intervento regolatorio, si potranno razionalizzare i tempi per lo svolgimento delle pratiche amministrative e fornire all'utenza un servizio più efficiente ed efficace. Con le nuove disposizioni, anche destinate a semplificare l'emissione dei certificati riguardanti il mezzo nautico si tenterà, fermo restando l'obiettivo della salvaguardia della vita umana in mare, di attivare un processo di armonizzazione delle informazioni che miri allo sviluppo e miglioramento dei livelli di conoscenza e di controllo riducendo il numero di documenti irregolari o falsificati.

L'analisi delle variazioni dei dati indicati nella precedente lettera A), osservate successivamente all'entrata in vigore dell'intervento regolatorio, potrà costituire un valido indicatore di interesse.

In generale anche la diminuzione dei posti barca liberi o la creazione di nuovi posti barca, potrà rappresentare un ulteriore indicatore degli auspicati positivi effetti dell'intervento regolatorio, in termini di aumento di unità con conseguente occupazione di posti barca altrimenti lasciati liberi.

Il decreto, che rispetta i principi di sussidiarietà e proporzionalità, origina inoltre dalla necessità di assicurare anche al settore della nautica nuove procedure al pari del settore automobilistico, tenendo conto delle esigenze riconducibili agli interessi degli operatori del settore e dei diportisti in termini di miglioramento dei rapporti con la pubblica amministrazione.

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

Gli indicatori del grado di raggiungimento degli obiettivi saranno costituiti principalmente da:

- numero immatricolazioni delle unità da diporto;
- numero di richieste di abilitazione allo Sportello telematico del diportista (STED);
- numero di atti annotati dall'Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ACTN);
- numero iscrizioni, trascrizioni e annotazione degli atti soggetti a pubblicità navale presso l'Ufficio di conservatoria delle unità da diporto (UCON);
- numero di iscrizioni, trascrizioni o annotazioni, nonché di rilascio di documenti da parte degli STED;
- tempistica di espletamento delle pratiche e dei procedimenti amministrativi;
- comparazione dei costi e degli oneri a carico degli uffici della pubblica amministrazione, in particolare di quelli sede di STED;
- numero delle irregolarità e delle frodi;
- grado di soddisfazione dell'utenza rilevabile a mezzo di questionari;
- analisi dati e statistiche inerenti l'andamento generale del settore del diporto nautico.

I dati esistenti prima dell'entrata in vigore del decreto del Presidente della Repubblica costituiranno un valido indicatore per valutare l'incremento ed il soddisfacimento dell'utenza attratta dalla velocizzazione delle procedure amministrative, che sarà verificabile attraverso l'analisi dei dati statistici la cui raccolta ed elaborazione sarà resa più facile ed immediata dallo stesso sistema informatizzato.

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

Destinatari diretti delle emanate disposizioni sono il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nella sua articolazione centrale del Dipartimento per i trasporti, la Navigazione ed i Sistemi Informativi e Statistici e periferica individuabile, negli uffici del Corpo delle Capitanerie di porto e della motorizzazione civile. Inoltre, importanti destinatari dei principali effetti dell'intervento regolatorio, l'utenza diportistica nella sua generalità e rappresentata, proprio in occasione dell'elaborazione del testo di d.P.R., dall'Unione Nazionale dei Cantieri e delle Industrie Nautiche ed Affini (UCINA), dall'Associazione Italiana Leasing (ASSILEA) e dalle Associazioni di categoria maggiormente rappresentative sul piano nazionale del settore della consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto (UNASCA e CONFARCA).

SEZIONE 2 - Procedure di consultazione precedenti l'intervento

Al fine dell'acquisizione degli elementi tecnici necessari alla predisposizione del decreto del Presidente della Repubblica sono state interessate le strutture tecniche del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (Dipartimento per i trasporti, la Navigazione ed i Sistemi Informativi e Statistici, Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto e alcune delle principali articolazioni periferiche prese quali polo di riferimento per l'avvio di fasi sperimentali conoscitive) e l'UCINA, organizzazione di riferimento del sistema confindustriale per il comparto

della nautica da diporto, cui aderiscono le associazioni imprenditoriali interessate per i settori di rispettiva competenza, la quale si è fatta portavoce anche degli interessi delle associazioni che aderiscono all'Unione stessa), nonché dell'Associazione Italiana Leasing (ASSILEA) e delle Associazioni di categoria maggiormente rappresentative sul piano nazionale del settore della consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto (UNASCA e CONFARCA). L'apposito tavolo tecnico, che ha proceduto alla predisposizione del testo del decreto in oggetto, è stato formalmente costituito con Decreto dirigenziale n. 13 del 15 marzo 2013; tuttavia, al fine di accelerare i tempi di conclusione dei lavori, i partecipanti hanno avviato le attività di dibattito e confronto già dal 14 febbraio 2013, poi concluse il 24 aprile 2013, al termine dell'ottava riunione, e definitivamente chiuse a giugno 2013 con lo scambio di ultime osservazioni e precisazioni. La scelta dell'intervento regolatorio, dunque, è scaturita a seguito di un costruttivo ed intenso confronto con le strutture tecniche del Ministero su citate, tenuto conto degli interessi delle categorie interessate. In conclusione il testo dell'intervento regolatorio proposto è stato ampiamente condiviso dalle parti. Pertanto, il testo dello schema di d.P.R. in esame costituisce una sintesi condivisa delle analisi e del confronto svolto da tutte le parti interessate partecipanti al predetto tavolo tecnico.

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

L'opzione zero lascerebbe in vita delle regole per la gestione amministrativa delle unità da diporto anacronistiche e soprattutto molto più burocratizzate rispetto agli standard europei ed internazionali e spesso indicate tra le concause della flessione del settore della nautica deducibile dai dati degli ultimi anni su citati.

Dal punto di vista della sicurezza l'opzione zero renderebbe impossibile l'adeguamento a nuovi e più efficaci standard, mantenendo in vita un sistema di controlli cartolare che non consente rapide verifiche incrociate attraverso l'interconnessione di data base elettronici.

SEZIONE 4 - Opzioni alternative all'intervento regolatorio

Si premette che la scelta dell'Amministrazione è stata di fatto vincolata dal criterio individuato dall'articolo 1, comma 219, della legge n. 228 del 2012 che ha ristretto in misura rilevante la discrezionalità amministrativa, fissando lo strumento regolatorio di cui all'articolo 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400. Nel corso delle consultazioni nell'ambito dell'Amministrazione, è comunque emerso che la disciplina individuata è l'unica opzione effettivamente praticabile per conseguire adeguati livelli di efficienza, efficacia, trasparenza ed economicità dei procedimenti posti in essere dalle strutture, tenuto conto della specificità del settore diportistico e che le modificazioni apportate sono volte alla semplificazione attraverso l'informatizzazione del sistema per il raggiungimento degli obiettivi migliorativi delle regole che disciplinano la nautica da diporto.

L'opzione scelta ha innanzitutto tratto origine dalla necessità di assicurare anche al settore della nautica nuove procedure al pari del settore automobilistico, che ha in qualche modo rappresentato la bussola su cui orientarsi inizialmente. Tuttavia è stata anche valutata, per una parte del provvedimento, un'ipotesi alternativa riguardante il rilascio dei documenti di navigazione da parte dello STED, ipotizzando il rilascio del certificato di sicurezza (documento che certifica la navigabilità dell'unità) in capo ai soli uffici pubblici (Capitanerie di porto e motorizzazioni), come avviene nel vigente sistema. Tali certificati sono rilasciati sulla base di visite tecniche effettuate da enti tecnici di classifica esterni alla P.A. (esempio il RINA) attraverso visite ispettive finalizzate alla verifica dell'efficienza e dello stato di manutenzione delle unità da diporto. Considerato che la diversa opzione avrebbe potuto incidere sulla uniformità del sistema telematico e che il rilascio da parte degli STED del certificato di sicurezza comunque non pregiudica le formalità atte a verificare la sussistenza dei verbali di visita tecnici che devono sempre sussistere ai fini del rilascio, è stato valutato di prevedere in capo a tutti gli STED la possibilità del rilascio anche di questa tipologia di atto.

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

Non si ravvisano svantaggi ovvero elementi di criticità ai fini dell'adozione dell'intervento regolatorio. Il nuovo intervento regolatorio tende infatti a modificare le vigenti disposizioni in materia di regime amministrativo delle unità da diporto allo scopo di introdurre una disciplina più idonea rispetto a quella previgente, soprattutto sotto il profilo della semplificazione e snellimento delle procedure amministrative. I vantaggi a favore dei destinatari diretti sia nel breve che nel medio-lungo termine derivanti dell'intervento regolatorio sono quelli derivanti principalmente dalla riduzione della tempistica di espletamento delle pratiche e, indirettamente, dalla maggiore rapidità nella gestione dei rapporti tra autorità preposte ed utenti finali con auspicate positive ricadute anche in termini economici. Il processo di informatizzazione consentirà inoltre alle diverse articolazioni della Pubblica amministrazione di interloquire più efficacemente e velocemente, evitando inoltre duplicazioni di controlli a carico dei cittadini e delle imprese. Infatti nel processo di razionalizzazione delle attività di controllo, le competenti autorità di polizia, avvalendosi dei collegamenti telematici con il CED, trasmetteranno le informazioni relative ai controlli effettuati, a cui potranno accedere tutte le altre autorità pubbliche interessate. Soprattutto in termini di pubblicità navale delle unità da diporto, la velocità delle procedure legate ai passaggi di proprietà potrà stimolare la circolazione dei beni con indubbi favorevoli ricadute sull'intero settore. Si consideri inoltre che nel sistema attuale, nel caso di passaggio di proprietà di unità da diporto iscritta in un registro tenuto da ufficio in località diversa da quello dove avviene la vendita, occorre procedere alla cancellazione dell'unità da un registro per iscriverlo in un altro, con conseguente allungamento dei tempi e delle incombenze da effettuare a carico del richiedente. Con l'archivio telematico centralizzato a regime sarà invece possibile effettuare l'intera procedura in un unico sportello (STED) con conseguente risparmio di tempo e risorse a favore dell'utenza. Pertanto i vantaggi collettivi netti potranno essere misurati attraverso l'analisi dei flussi dei dati informatici che consentiranno quindi a livello centrale di monitorare il generale andamento dell'attività a livello periferico attraverso i collegamenti telematici (fonte di informazione). L'Amministrazione ha valutato gli effetti dell'intervento regolatorio e, all'esito dell'analisi, è pervenuta alla positiva valutazione degli interventi da effettuare con il provvedimento, non comportanti implicazione finanziarie.

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

Il metodo e l'analisi per la valutazione degli effetti sono stati assunti nella parte ascendente della norma che ha dato origine all'intervento regolatorio (articolo 1, commi 217-222, della legge n. 228/2012). Pertanto non si è proceduto ad un'analisi aprioristica per la valutazione degli effetti della stessa.

Effetti positivi della disciplina si riscontreranno nella possibilità offerta all'utenza diportistica di potersi avvalere di diversi e diffusi Sportelli telematici istituiti sia presso strutture pubbliche (Capitanerie di porto, Uffici della motorizzazione) che private (Raccomandatori marittimi e Studi di consulenza). La maggiore distribuzione sul territorio, quindi anche non costiero, di sportelli telematici potrà facilitare le procedure di iscrizione di nuove unità da diporto, formando quindi concreta occasione di sviluppo per nuove imprese ed attività anche in località non a diretta vocazione marinara. Inoltre nel sistema attuale, nel caso di passaggio di proprietà di unità da diporto iscritta in un registro tenuto da ufficio in località diversa da quello dove avviene la vendita, occorre procedere alla cancellazione dell'unità da un registro per iscriverlo in un altro,

con conseguente allungamento dei tempi e delle incombenze da effettuare a carico del richiedente. Il processo di semplificazione potrà consentire la crescita di imprese di piccole e medie dimensioni allo stato operanti in un settore il cui livello di formalità burocratiche risulta particolarmente elevato ed in alcuni casi percepito come freno allo sviluppo del comparto. In particolare si evidenzia che non si introducono ulteriori requisiti sia per i raccomandatari marittimi che per le nuove imprese che volessero intraprendere l'attività dello sportello telematico del diportista, le quali quindi dovranno rispettare la normativa già prevista per le imprese e le società di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264.

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

Non sono previsti obblighi informativi a carico dei destinatari diretti e indiretti in quanto il regolamento non prescrive obblighi ulteriori rispetto a quelli strettamente necessari per l'applicazione delle norme vigenti in materia di nautica da diporto, già individuati nel decreto legislativo n. 171 del 2005 e dal D.M. n. 146 del 2008. Inoltre, non sono rilevabili, a seguito dell'intervento regolatorio, ulteriori oneri informativi a carico di cittadini o imprese connesse alla raccolta, elaborazione, trasmissione, conservazione e produzione di informazioni, ed in ogni caso gli stessi, nella materia, non superano il livello minimo previsto dalla normativa europea. Non sono previsti specifici regimi di esenzione dedicati alle PMI, in quanto comunque il regolamento introduce misure di semplificazione rispetto all'attuale regime, andando pertanto a costituire un indubbio e generalizzato vantaggio in termini di velocità e certezza giuridica dei procedimenti. Le imprese (Raccomandatari marittimi e Studi di consulenza) esistenti o nuovi che vorranno essere abilitate allo STED, potranno farne richiesta, quindi di volontaria iniziativa, all'UCON per il tramite dei competenti uffici periferici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

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

L'intervento regolatorio pur avendo una valenza di novità, presuppone che le strutture esistenti sono già in grado di garantire, dal punto di vista delle risorse umane e strumentali in dotazione, di dare corso alle procedure previste senza ulteriori nuovi oneri per lo Stato. Inoltre, la semplificazione delle procedure, la informatizzazione delle metodologie e la delocalizzazione degli sportelli telematici potrebbe incidere positivamente sui saldi di finanza pubblica. Per quanto concerne gli aspetti legati all'interconnessione degli STED all'interno del nuovo Sistema telematico della nautica da diporto non ricorrono costi aggiuntivi. Infatti, gli STED che saranno operativi presso le Capitanerie di Porto, gli Uffici Circondariali Marittimi e gli Uffici Motorizzazione Civile, potranno avvalersi del sistema pubblico di connettività (SPC) già in uso per la gestione di altre procedure informatizzate; per quanto concerne invece gli STED che saranno attivati presso i Raccomandatari marittimi e gli Studi di consulenza privati, gli stessi si avvarranno dei collegamenti con il Centro elaborazione dati della Direzione generale della motorizzazione (CED) già in uso per la gestione di procedure amministrative semplificate in materia di conducenti e di veicoli, e pertanto nessun costo aggiuntivo è previsto per l'ulteriore abilitazione allo STED. Si evidenzia inoltre che il Sistema telematico della nautica da diporto potrà essere realizzato e gestito nell'ambito del contratto per l'affidamento in *out-sourcing* della conduzione del sistema informatico del CED del Dipartimento. Infatti, non si rende necessaria l'acquisizione di nuovo hardware, né di nuove licenze software, né di nuovi sistemi di *storage* rispetto a quelle già disponibili per lo svolgimento dei compiti di istituto attribuiti dalla

legislazione vigente. Infatti l'attuale sistema informatico del CED ha potenzialità tali da poter sostenere agevolmente l'impatto dovuto alla richiesta di ulteriore capacità elaborativa, peraltro di entità modesta se paragonata a quella derivante dalla gestione dei volumi degli archivi relativi ai veicoli a motore ed ai loro conducenti. Infine, l'Amministrazione dispone già di un adeguato sistema di c.d. "disaster recovery", ad ulteriore garanzia dell'integrità e della sicurezza delle informazioni presenti in banca dati. Inoltre, l'introduzione del nuovo sistema, attraverso l'istituzione di sportelli telematici anche presso strutture private, potrà comportare una diminuzione dei procedimenti amministrativi da istruire da parte degli uffici pubblici con riduzione dei relativi costi amministrativi (utenze energetiche, cancelleria, stampati, ecc.) e conseguenti risparmi di risorse ed una efficiente allocazione di personale. In ogni caso l'istituendo Ufficio di conservatoria centrale (UCON) opererà esclusivamente attraverso l'utilizzo di strutture informatiche, ricevendo dall'Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN), al cui interno esso sarà incardinato, le istanze e le documentazioni in formato elettronico provenienti dagli Sportelli telematici del diportista (STED). Sulla base dello studio di settore condotto dall'Ufficio di Statistica della Direzione Generale dei Sistemi informativi e Statistici del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, risulta che tenendo conto della attuale consistenza delle nuove iscrizioni di unità da diporto, superiori ai 12 metri e quindi soggette ad iscrizione, è stato ipotizzato che le operazioni annuali relative alle unità da diporto saranno verosimilmente circoscritte ad un numero inferiore alle 5.000, equivalenti quindi a circa 20/25 pratiche giornaliere. Pertanto, l'organico di personale da adibire all'UCON sarà comunque contenuto ed in ogni caso soddisfatto con le risorse interne già disponibili presso il Dipartimento per i trasporti del Ministero ove già è incardinato l'analogo sistema per il settore automobilistico. Sarà inoltre necessario diramare istruzioni operative dirette a tutti i soggetti presso i quali sarà attivo lo "Sportello Telematico del Diportista (STED)", vale a dire le Capitanerie di Porto, gli Uffici Circondariali Marittimi, gli Uffici Motorizzazione Civile, i Raccomandatari marittimi e gli Studi di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264. In ogni caso, il provvedimento prevede che le disposizioni si applicano a decorrere dal 1 ottobre 2017 proprio per consentire all'Amministrazione lo svolgimento di tutte le attività prodromiche al concreto funzionamento del nuovo sistema, non coincidente con la stagione estiva-balneare dell'anno 2017. Infatti, l'applicazione delle disposizioni del decreto in piena stagione estiva 2017 potrebbe creare difficoltà operative agli Uffici marittimi del Corpo delle Capitanerie di porto. L'Amministrazione stessa dovrà provvedere all'adozione degli atti successivi attuativi entro il 1 ottobre 2017.

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

L'intervento regolatorio non comporta effetti negativi sul corretto funzionamento concorrenziale del libero mercato e sulla competitività complessiva delle economie legate al settore della nautica da diporto. Le semplificazioni che potranno essere adottate, al contrario, potranno facilitare ed agevolare la competitività dei settori interessati, attraverso l'elaborazione di un sistema più efficace ed efficiente del settore della nautica da diporto. La regolamentazione:

- 1) non limita il numero o la tipologia di fornitori del servizio relativo alla c.d. pubblicità navale in ambito diportistico, ma al contrario allarga i fornitori consentendo anche a strutture private di fornire un servizio a beneficio dell'utenza e della stessa Pubblica amministrazione, che comunque conserva compiti di indirizzo e controllo;
- 2) non riduce le possibilità competitive dei fornitori, ma anzi ne stimola le possibilità di sviluppo e di crescita.

In particolare ogni Sportello telematico avrà connessioni telematiche con l'UCON e non sono previste differenziazioni procedurali tra strutture pubbliche e private. Gli sportelli telematici "privati" (Raccomandatari marittimi e Studi di consulenza) già esistenti per il settore automobilistico saranno incentivati alla competizione attraverso l'estensione della fornitura di servizi anche per il settore diportistico, con possibili incrementi occupazionali per poter soddisfare il conseguente aumento dell'utenza. Per le nuove imprese che intenderanno avviare l'attività non sono previsti requisiti ulteriori o diversi rispetto a quelli normali già contemplati dalla normativa di settore (legge 8 agosto 1991, n. 264), pertanto non si introducono ostacoli o

limitazioni alla leale concorrenza.

Il livello di regolazione previsto, peraltro, è in linea con altri modelli esistenti nell'Unione europea, non essendo prevista l'introduzione e il mantenimento di livelli di regolazione superiore a quelli minimi richiesti dalle disposizioni europee. L'effetto sulla competitività nazionale si concretizzerà con l'implementazione a regime del Sistema telematico centrale della nautica da diporto ed potrà aiutare a superare il gap esistente con sistemi giuridici dei Paesi vicini del Mediterraneo ed in generale dell'Unione Europea.

SEZIONE 7 - Modalità attuative dell'intervento di regolamentazione

A) Soggetti responsabili dell'attuazione dell'intervento regolatorio.

L'attuazione dell'intervento regolatorio è affidata all'iniziativa del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e riguarderà anche l'attività delle articolazioni periferiche del Corpo delle Capitanerie di porto e le Motorizzazioni civili.

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

Le azioni specifiche per la pubblicità e per l'informazione dell'intervento sono state in parte anticipate nell'attività istruttoria e di concertazione dei meccanismi di snellimento e semplificazione che i competenti servizi del Dicastero delle infrastrutture e dei trasporti hanno condotto congiuntamente ai rappresentanti delle categorie professionali e delle associazioni di utenti interessati. Infatti la regolamentazione oggetto della presente AIR, è un provvedimento fortemente auspicato dal settore, soprattutto per gli effetti in termini di velocità dei procedimenti legati ad un circuito informatizzato che segue l'unità da diporto dalla cosiddetta impostazione della chiglia (sorta di nascita dell'unità) fino alla eventuale demolizione (sorta di morte dell'unità). Pertanto è certamente prevedibile che gli stessi soggetti direttamente interessati dalle innovazioni introdotte con il decreto in oggetto, provvederanno essi stessi a dare massima diffusione delle novità attraverso siti internet, stampa di settore, pubblicità, comunicazioni agli associati, ecc. In ogni caso, successivamente alla conclusione dell'iter approvativo del decreto, si darà corso all'inserimento nelle pertinenti pagine web del sito istituzionale del Ministero e degli altri portali tematici istituzionali.

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

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti cura il controllo sistematico dell'intervento regolatorio attraverso un monitoraggio periodico. In particolare saranno posti in essere gli ordinari strumenti di controllo e di monitoraggio effettuati dai competenti organi di amministrazione attiva periferica dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (autorità marittime territoriali ed uffici della motorizzazione civile per gli aspetti ricadenti nelle rispettive attribuzioni di ciascun ufficio). Sul piano della prassi applicativa, saranno posti in essere gli ordinari strumenti di controllo e di monitoraggio effettuati dai competenti organi di amministrazione attiva periferica dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (autorità marittime territoriali ed uffici della motorizzazioni) per gli aspetti ricadenti nelle rispettive attribuzioni di ciascun ufficio. E' prevista, in caso di accertate gravi irregolarità o abusi, l'applicazione di meccanismi che, con gradualità, comportano la sospensione fino alla decadenza dell'operatività degli STED. Nei casi più gravi è previsto inoltre il coinvolgimento dell'ente competente in materia di autorizzazione all'esercizio dell'attività di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto ai sensi dell'articolo 2, comma 3, della legge 8 agosto 1991, n. 264.

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

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

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

Come stabilito dal DPCM 19 novembre 2009, n. 212 recante: Disciplina attuativa della verifica dell'impatto della regolamentazione, ai sensi dell'articolo 14, comma 5, della legge 28 novembre 2005, n. 246" il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti effettuerà la verifica dopo un biennio alla entrata in vigore dell'intervento regolatorio attraverso i periodici controlli sul grado di raggiungimento delle finalità, dei costi e degli effetti prodotti, del livello di osservanza delle prescrizioni.

A cura del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti saranno presi in esame i seguenti indicatori:

- raggiungimento dell'obiettivo di semplificazione delle procedure;
- riduzione degli oneri burocratici per le imprese, gli operatori professionali e l'utenza privata;
- la qualità e l'efficacia dei servizi offerti all'utenza diportistica, anche attraverso la somministrazione di questionari;
- le informazioni relative ai controlli effettuati sulle unità da diporto;
- numero e tipologia di eventuali frodi scoperte successivamente alla piena operatività del sistema.