



Proroga del termine per l'adozione di disposizioni integrative e correttive concernenti la revisione e l'integrazione del codice della nautica da diporto

A.C. 2039

Dossier n° 61 - Elementi per la valutazione degli aspetti di legittimità costituzionale
31 luglio 2019

Informazioni sugli atti di riferimento

A.C.	2039
Titolo:	Modifica all'articolo 1, comma 5, della legge 7 ottobre 2015, n. 167, in materia di proroga del termine per l'adozione di disposizioni integrative e correttive concernenti la revisione e l'integrazione del codice della nautica da diporto
Iniziativa:	Parlamentare
Iter al Senato:	Sì
Numero di articoli:	3
Commissione competente :	IX Trasporti
Stato dell'iter:	in corso d'esame in sede referente

Contenuto

L'**articolo 1** del disegno di legge interviene sul comma 5 della legge delega per la riforma **del codice della nautica da diporto**, [legge n. 167 del 2015](#), prevedendo il diverso termine di **trenta mesi - anziché i diciotto mesi attualmente previsti dalla norma vigente** - per l'adozione di uno o più decreti legislativi contenenti disposizioni correttive e integrative dei decreti legislativi attuativi della delega medesimi del codice della nautica da diporto, sulla base dei medesimi principi e criteri direttivi stabiliti nella legge delega.

Il comma 5 della legge delega - oggetto di novella con il disegno di legge in esame - prevede infatti che entro diciotto mesi dalla data di entrata in vigore dei decreti legislativi attuativi della delega, nel rispetto dei principi e criteri direttivi previsti dalla delega stessa e con le modalità ivi previste, il Governo possa adottare uno o più decreti legislativi contenenti disposizioni correttive e integrative dei decreti legislativi medesimi. Come richiamato in premessa, la delega è stata esercitata con il [decreto legislativo 3 novembre 2017, n. 229](#). Questo ha rivisto ed integrato il [decreto legislativo n. 171 del 2005](#), recante il codice della nautica da diporto. Il [decreto legislativo n. 229 del 2017](#) è entrato in vigore il 13 febbraio 2018 e, dunque, la possibilità di esercitare la delega quanto ai provvedimenti correttivi ed integrativi in base alla norma attualmente vigente è prevista **entro il termine del 13 agosto 2019**.

Considerato che il decreto legislativo n. 229, di attuazione della delega, risulta pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 29 gennaio 2018, n. 2, a seguito della modifica introdotta con l'attuale proposta di legge, l'emanazione dei decreti legislativi integrativi o correttivi sarebbe quindi possibile entro il 13 agosto 2020, e non più entro il 13 agosto 2019.

Resta invariato il restante contenuto del comma 5 della legge delega, quindi il riferimento al rispetto degli stessi principi e criteri direttivi previsti dal comma 2 e con le stesse modalità. Si ricorda che il [decreto legislativo n. 171 del 2005](#) recante il codice della nautica da diporto, è stato emanato sulla base dell'[articolo 6 della legge n. 172/2003](#) che prevedeva anche l'attuazione della [direttiva 2003/44/UE](#) in materia di ravvicinamento delle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative degli Stati membri riguardanti le imbarcazioni da diporto. La relazione illustrativa al disegno di legge evidenzia come il [decreto legislativo n. 229 del 2017](#), recante modifiche al codice della nautica da diporto, sia entrato in vigore il 13 febbraio 2018, dunque a pochi mesi dall'inizio della stagione balneare, allorquando si effettua gran parte dell'attività diportistica, per cui le nuove norme, "da pochissimo entrate in vigore nel corso della passata stagione estiva, non hanno potuto essere pienamente ponderate in sede attuativa, mancando un periodo di tempo congruo al reale apprezzamento degli effetti prodotti dalle stesse, impedendo, di fatto, una ponderata valutazione degli aggiustamenti necessari".

La proroga del termine proposta per l'adozione dei provvedimenti correttivi del codice della nautica da diporto, consentirebbe - secondo quanto evidenziato nella Relazione al provvedimento - anche all'esito delle valutazioni successive all'esperienza applicativa con riguardo anche alla stagione estiva 2019, la formulazione di un correttivo volto a ponderare le esigenze dell'utenza di settore, in relazione ai contenuti del codice del diporto.

Si fa presente al riguardo che l'articolo 60 del decreto legislativo n. 229, attuativo della norma di delega, ha dettato norme in materia di Monitoraggio. Tale disposizione, anch'essa in vigore dal 13 febbraio 2018, stabilisce che la Direzione generale per la vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti cura con cadenza biennale, a decorrere dal 1° gennaio 2018, il monitoraggio del decreto medesimo, tenendo conto di una serie di indicatori. Gli indicatori specificamente previsti per il monitoraggio sono: a) occupati nell'indotto nautico globalmente considerato; b) piccole e medie imprese nel settore della nautica da diporto; c) contenzioso giurisdizionale e ricorsi amministrativi; d) immatricolazioni di nuove unità da diporto; e) violazioni accertate relative al [decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171](#); f) ordinanze-ingiunzione relative al [decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171](#); g) dati e statistiche inerenti l'andamento generale del settore del diporto nautico. Il medesimo articolo 60, al comma 2, stabilisce che ai fini del controllo e del monitoraggio, gli uffici marittimi di cui all'articolo 17 del codice della navigazione, tramite il Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto, forniscono i dati in possesso relativi agli indicatori. L'articolo 17 del codice della navigazione, in materia di Attribuzioni degli uffici locali, prevede che il di-rettore marittimo eserciti le attribuzioni conferitegli dal presente codice stesso, dalle altre leggi e dai regolamenti. Il capo del compartimento, il capo del circondario e i capi degli altri uffici marittimi dipendenti, oltre le attribuzioni conferite a ciascuno di essi dal presente codice, dalle altre leggi e dai regolamenti, esercitano, nell'ambito delle rispettive circoscrizioni, tutte le attribuzioni amministrative relative alla navigazione e al traffico marittimo, che non siano specificatamente conferite a determinate autorità. Si segnala, tra l'altro, che il decreto legislativo n. 229 attuativo della delega ha tra l'altro abolito i riferimenti ai registri cartacei in vista dell'adozione dell'Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN) e dallo Sportello Telematico del Diportista (STED). Dal sito del MIT risulta di recente iniziato, ad aprile, il periodo di sperimentazione del nuovo Sistema Telematico Centrale della nautica da diporto (SISTE) presso la direzione competente del Mit e presso gli sportelli Telematici del diportista, in base al nuovo sistema, istituito con [DpR 152/2018](#) per la progressiva informatizzazione della tenuta dei Registri di iscrizione delle imbarcazioni e navi da diporto e la digitalizzazione del rilascio dei documenti di navigazione delle stesse.

E' opportuno segnalare che **è in corso d'esame presso le Camere l'atto del Governo n. 101** avente ad oggetto uno **schema di decreto legislativo recante disposizioni integrative e correttive al riformato Codice della nautica da diporto** per l'esame dei contenuti del quale **si rinvia al [relativo dossier](#)**.

I principi della legge delega e la procedura di adozione

Si richiama, di seguito, il contenuto della norma di delega in rilievo, atteso che per i decreti correttivi ed integrativi vale la medesima cornice di principi e criteri direttivi.

L'articolo recante la originaria delega **indicava il termine di ventiquattro mesi** dalla data di entrata in vigore della legge perché il Governo adottasse uno o più decreti legislativi di revisione del [decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171](#), recante il codice della nautica da diporto ed attuazione della [direttiva 2003/44/UE](#). Tale delega è stata esercitata, come detto, con il [D. Lgs. 229 del 2017](#).

La **procedura per l'adozione** dei decreti legislativi attuativi prevede la proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con i Ministri degli affari esteri e della cooperazione internazionale, dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, per gli affari europei, dell'economia e delle finanze, della salute, per la semplificazione e la pubblica amministrazione, della giustizia, dell'istruzione, dell'università e della ricerca, dello sviluppo economico e dei beni e delle attività culturali e del turismo.

Più nel dettaglio, la norma di delega indica quale proprio ambito la disciplina delle seguenti materie:

- a) regime amministrativo e navigazione delle unità da diporto;
- b) attività di controllo in materia di sicurezza della navigazione da diporto e di prevenzione degli incidenti in prossimità della costa con l'obiettivo della salvaguardia della vita umana in mare e nelle acque interne, anche in relazione alle attività che si svolgono nelle medesime acque, con particolare riferimento all'attività subacquea;
- c) revisione della disciplina sanzionatoria in relazione alla gravità e al pregiudizio arrecato alla tutela degli interessi pubblici nonché alla natura del pericolo derivante da condotte illecite al fine di garantire comunque l'effettività degli istituti sanzionatori;
- d) aggiornamento dei requisiti psicofisici necessari per il conseguimento della patente nautica;
- e) procedure per l'approvazione e l'installazione di sistemi di alimentazione con gas di petrolio liquefatto (GPL), metano ed elettrici, su unità da diporto e relativi motori di propulsione, di nuova costruzione o già immessi sul mercato.

Il comma 2 della suddetta norma di delega stabiliva che i decreti legislativi fossero adottati in conformità con i criteri di semplificazione delle procedure, tali da consentire la revisione del codice della nautica da diporto, mantenendone fermi l'assetto e il riparto delle competenze nonché al fine di migliorare le condizioni di effettiva concorrenzialità del settore nell'ambito della Strategia europea per una maggiore crescita e occupazione nel turismo costiero e marittimo (COM(2014)86). Per l'adozione degli schemi dei decreti legislativi veniva prevista l'intesa con la Conferenza unificata Stato- Regioni ed autonomie locali.

Vengono indicati i seguenti principi e criteri direttivi:

- a) coordinamento e armonizzazione della normativa in materia di nautica da diporto e di iscrizione delle unità da diporto, coniugando la semplificazione degli adempimenti formali posti a carico dell'utenza e delle procedure amministrative e di controllo;
- b) semplificazione del regime amministrativo e degli adempimenti relativi alla navigazione da diporto, anche ai fini commerciali;

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

d) semplificazione della procedura amministrativa per la dismissione di bandiera;

e) regolamentazione dell'attività di locazione dei natanti, secondo criteri di semplificazione nel rispetto dei requisiti generali di sicurezza anche ai fini della salvaguardia delle persone trasportate;

f) previsione, nell'ambito delle strutture ricettive della nautica, di un numero congruo di accosti riservati alle unità in transito, con particolare attenzione ai posti di ormeggio per i portatori di handicap;

g) regolamentazione puntuale, allo scopo di tutelare l'ecosistema e di vietare l'ancoraggio al fondale nelle aree marine protette all'interno del campo boa, dei campi di ormeggio attrezzati, anche con l'impiego di tecnologie informatiche e telematiche, nelle zone di riserva generale (zone B) o di riserva parziale (zone C), per le unità da diporto autorizzate alla navigazione, prevedendo una riserva di ormeggi alle imbarcazioni a vela;

h) destinazione d'uso per la nautica minore delle strutture demaniali, pontili, arenili e piazzali, che presentino caratteristiche particolarmente idonee per essere utilizzati quali ricovero a secco (dry storage) di piccole imbarcazioni, garantendo comunque la fruizione pubblica delle medesime aree;

i) revisione della disciplina della mediazione nei contratti di costruzione, di compravendita, di locazione, di noleggio di navi e nei contratti di trasporto marittimo al fine di adattarla alle specifiche esigenze e caratteristiche del settore della nautica da diporto;

l) rivalutazione e semplificazione dei requisiti psicofisici, con particolare riferimento a quelli visivi e uditivi, per il conseguimento e il rinnovo delle patenti nautiche e revisione delle procedure di accertamento e certificazione degli stessi;

m) introduzione di una normativa semplificata della mediazione nel diporto;

n) revisione dei titoli professionali del diporto in relazione all'introduzione di un titolo semplificato per lo svolgimento dei servizi di coperta per unità da diporto;

o) previsione di criteri di razionalizzazione ed economia delle risorse istituzionali destinate all'attività di controllo in materia di sicurezza della navigazione e previsione, in tale ottica, del Corpo delle capitanerie di porto - Guardia costiera quale autorità alla quale competono in via esclusiva la pianificazione ed il coordinamento dei controlli, tenuto conto delle vigenti attribuzioni istituzionali in tale settore;

p) pieno adeguamento del [decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53](#), alla [direttiva 2009/16/UE](#) del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, in materia di attività di controllo da parte dello Stato di approdo, con particolare riguardo al corretto recepimento della definizione di «interfaccia nave/porto» e all'ambito di applicazione della normativa riguardante le imbarcazioni da diporto che si dedicano ad operazioni commerciali rispetto agli obiettivi fissati dalla direttiva;

q) revisione della disciplina in materia di sicurezza delle unità e delle dotazioni anche alla luce dell'adeguamento all'innovazione tecnologica;

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

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

t) istituzione della figura professionale dell'istruttore di vela nel rispetto dei principi generali della sicurezza nautica e della salvaguardia della vita umana in mare, fatte salve le prerogative costituzionali delle regioni, prevedendo: l'istituzione di un elenco nazionale, aggiornato, degli istruttori professionali, consultabile nel sito istituzionale della Federazione italiana vela (FIV) e della Lega navale italiana (LNI) e nei siti dei comuni nel cui territorio sono presenti centri velici, nonché che gli istruttori di vela siano in possesso del brevetto della FIV, della Marina militare attraverso le proprie competenti articolazioni o della LNI, rilasciato nel rispetto del Sistema Nazionale di Qualifiche (SNaQ) dei tecnici sportivi del CONI e del Quadro europeo delle qualifiche - European Qualification Framework (EQF) dell'Unione europea;

u) razionalizzazione delle attività di controllo delle unità da diporto attraverso metodologie di verifiche atte ad evitare forme di accertamenti ripetuti a carico delle stesse unità in ambiti temporali limitati nel rispetto della sicurezza nautica;

v) revisione della disciplina sanzionatoria, aumentando l'entità delle sanzioni vigenti di un terzo, sia nel minimo che nel massimo edittale, relativamente alle violazioni, commesse mediante l'utilizzo di un'unità da diporto, concernenti l'inosservanza di una disposizione di legge o di regolamento o di un provvedimento legalmente emanato dall'autorità competente in materia di uso del demanio marittimo, del mare territoriale e delle acque interne, ivi compresi i porti, ovvero l'inosservanza di una disposizione di legge o di un regolamento in materia di sicurezza della navigazione e prevedendo altresì l'inasprimento delle sanzioni relative all'inosservanza dei limiti di velocità, anche da parte delle imbarcazioni commerciali, negli specchi d'acqua portuali, nei pressi di campi boa, di spiagge e di lidi, nel passaggio vicino ad imbarcazioni alla fonda e nella navigazione all'interno degli specchi acquee riservati alla balneazione;

z) nell'ambito della revisione della disciplina sanzionatoria di cui alla lettera v), previsione di sanzioni più severe a carico di coloro che conducono unità da diporto in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di stupefacenti, nonché nei confronti di coloro che utilizzando unità da diporto causano danni ambientali, ovvero determinano una situazione di grave rischio per la salvaguardia dell'ambiente e dell'ecosistema marino, attraverso misure che, a seconda della gravità della violazione, vadano dal ritiro della patente al sequestro dell'unità da diporto;

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

bb) adeguamento alla [direttiva 2013/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 novembre 2013](#);

cc) abrogazione espressa delle norme incompatibili.

Sul **piano della procedura di adozione**, per tali schemi di decreti legislativi veniva prevista:

- la trasmissione alle Camere ai fini dell'espressione dei pareri da parte delle Commissioni parlamentari competenti per materia e per i profili finanziari, con pareri da rendere entro venti giorni dalla data di trasmissione e l'indicazione specificamente di eventuali disposizioni ritenute non conformi ai principi e criteri direttivi indicati;
- la ritrasmissione da parte del Governo, esaminati i suddetti pareri, alle Camere, con osservazioni e eventuali modificazioni, del testo per il parere definitivo delle competenti Commissioni parlamentari, da esprimere entro venti giorni dalla data di trasmissione, termine decorso il quale i decreti possono comunque essere emanati.

Per l'iter di esame di tali schemi attuativi della delega in parola e per l'approfondimento dei contenuti, si veda l'Atto del Governo n. 460 /1 ed il relativo Dossier.

Il comma 5 della delega - oggetto di novella con il disegno di legge in esame - prevede che entro diciotto mesi dalla data di entrata in vigore dei decreti legislativi attuativi della delega, nel rispetto dei principi e criteri direttivi previsti dalla delega stessa e con le modalità previste, il Governo possa adottare uno o più decreti legislativi contenenti disposizioni correttive e integrative dei decreti legislativi medesimi. Si ricorda poi che il comma 6 della delega prevedeva altresì che con uno o più decreti ministeriali, da adottare ai sensi dell'[articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400](#), il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri interessati, modificasse la disciplina del regolamento di attuazione dell'articolo 65 del codice della nautica da diporto. Il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 29 luglio 2008, n. 146 reca infatti tale regolamento di attuazione, tuttavia non modificato a seguito della previsione del comma 6. La norma in questione indica la finalità di assicurare piena compatibilità con le innovazioni introdotte nell'esercizio della delega. Il comma 7 della delega prevedeva l'invarianza finanziaria, stabilendo che dai decreti legislativi attuativi della delega non devono derivare nuovi o maggiori oneri o diminuzioni di entrate a carico della finanza pubblica né essi devono comportare aggravio di spese per i cittadini. In conformità all'[articolo 17, comma 2, della legge 31 dicembre 2009, n. 196](#), qualora uno o più decreti attuativi determinino nuovi o maggiori oneri che non trovino compensazione al proprio interno, i decreti legislativi dai quali derivano nuovi o maggiori oneri sono emanati solo successivamente o contestualmente all'entrata in vigore dei provvedimenti legislativi che stanziino le occorrenti risorse finanziarie.

L'**articolo 2** del disegno di legge stabilisce che dall'attuazione delle disposizioni di cui all'articolo 1 non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

L'**articolo 3** statuisce sulla entrata in vigore, il giorno successivo a quello della pubblicazione della legge nella Gazzetta Ufficiale.

Relazioni allegate o richieste

La proposta di legge, di iniziativa parlamentare, è stata presentata al senato accompagnata dalla necessaria relazione illustrativa.

Rispetto delle competenze legislative costituzionalmente definite

La proposta di legge di limita a prorogare il termine per l'emanazione di disposizioni correttive o integrative in materia di riforma del Codice della nautica da diporto.

Quanto alle materie di riferimento la delega esercitata in materia di riforma della nautica da diporto attiene a diversi profili intrinsecamente connessi gli uni con gli altri. Viene in considerazione essenzialmente la materia ordinamento civile di cui al comma secondo lettera l) di competenza esclusiva dello Stato, la materia

porti, rientrando invece nella competenza concorrente così come altri ambiti concernenti specifiche disposizioni. In considerazione di ciò ed in coerenza con i principi stabiliti dalle sentenze della Corte costituzionale (n. 50 del 2005, 334 del 2010, 1 del 2016) l'intervento statale è legittimo purché esso rispetti il principio della leale collaborazione.

Infatti per lo schema di decreto legislativo [A.G. 101](#) attualmente all'esame delle Camere è prevista l'intesa in Conferenza unificata.

Cost061	Servizio Studi Dipartimento Istituzioni	st_istituzioni@camera.it - 066760-3855	 CD_istituzioni
	Servizio Studi Dipartimento Trasporti	st_trasporti@camera.it - 066760-2614	 CD_trasporti

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