



Differimento dell'efficacia dell'obbligo di patente nautica per unità con cilindrata superiore a 750 cc

A.C. 1822

Dossier n° 148 - Schede di lettura
24 maggio 2019

Informazioni sugli atti di riferimento

A.C.	1822
Titolo:	Differimento dell'efficacia dell'obbligo della patente nautica per la conduzione di unità aventi motore di cilindrata superiore a 750 cc a iniezione a due tempi
Iniziativa:	Parlamentare
Primo firmatario:	Fogliani
Numero di articoli:	1
Date:	
presentazione:	2 maggio 2019
assegnazione:	15 maggio 2019
Commissione competente :	IX Trasporti
Pareri previsti:	I Affari Costituzionali, V Bilancio e Tesoro, X Attività produttive e XIV Politiche UE

Contenuto

La proposta di legge [A.C. 1822](#) consta di un **articolo unico** con il quale si dispone il **differimento al 1° gennaio 2021** del termine per l'applicazione della disposizione del Codice della nautica da diporto che prevede **l'obbligo della patente nautica per la conduzione di unità aventi motore di cilindrata superiore a 750 cc a iniezione a due tempi**.

La disposizione a cui si fa riferimento è contenuta nell'articolo 39, comma 1, lettera *b*), del Codice della nautica da diporto, il [decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171](#), che prevede, nella formulazione attuale, l'obbligo delle patente nautica per tutte le unità da diporto, di lunghezza non superiore a ventiquattro metri, nei seguenti casi:

a) per la navigazione oltre le sei miglia dalla costa o, comunque, su moto d'acqua;

b) per la navigazione nelle acque interne e per la navigazione nelle acque marittime entro sei miglia dalla costa, quando a bordo dell'unità è installato un motore **di cilindrata superiore a 750 cc se a carburazione o iniezione a due tempi**, o a 1.000 cc se a carburazione o a iniezione a quattro tempi fuori bordo, o a 1.300 cc se a carburazione o a iniezione a quattro tempi entro bordo, o a 2.000 cc se a ciclo diesel non sovralimentato, o a 1.300 cc se a ciclo diesel sovralimentato, comunque con potenza superiore a 30 kW o a 40,8 CV.

Tale formulazione era stata recentemente modificata con il **decreto legislativo di revisione del Codice della nautica da diporto, il Decreto legislativo n. 229 del 2017**, introducendo tra l'altro, rispetto al regime giuridico precedentemente vigente, l'obbligo del conseguimento della patente nautica anche per la conduzione di unità a bordo delle quali sia installato un motore di cilindrata superiore a 750 cc **a iniezione a due tempi**. Precedentemente alla riforma la patente nautica era necessaria, con riferimento alla **conduzione di unità con motori di cilindrata superiore 750 cc ma inferiore a 1000 cc**, solo per i motori **a carburazione a due tempi** mentre **non era necessaria per i motori ad iniezione**.

Sul richiamato articolo 39 del Codice era già intervenuto l'[articolo 4, comma 3](#) del decreto-legge n. 91 del 2018 (decreto di proroga dei termini legislativi), convertito, con modificazioni, dalla legge 21 settembre 2018, n. 108, **prevedendo il differimento al 1° gennaio 2019** dell'obbligo di titolarità della patente nautica per la conduzione di unità con installati gli stessi motori di cilindrata superiore a 750 cc a iniezione a due tempi. Di tale termine si propone pertanto, con l'**articolo 1** della proposta in esame, l'**ulteriore differimento al 1° gennaio 2021**.

In proposito si ricorda che nel corso [dell'audizione svolta alla Camera dei deputati il 19 luglio 2018](#) presso le Commissioni riunite IX e XIV il rappresentante di UCINA – Confindustria nautica, nell'ambito dell'esame dell'atto del Governo n. 31, in materia di requisiti tecnici per le unità navali adibite alla navigazione interna, ha segnalato incidentalmente le problematiche connesse all'entrata in vigore della disposizione sottolineando che il nuovo testo dell'articolo 39, comma 1, ha prodotto l'effetto di imporre a un significativo numero di titolari di piccole e piccolissime imbarcazioni dotate di motori fuori bordo l'obbligo di conseguire la patente nautica (secondo quanto affermato nel

corso dell'audizione si tratta di circa 6000/8000 privati). Inoltre anche alcune centinaia di aziende che hanno acquistato motori della tipologia sopra indicata proprio al fine di utilizzarli per la locazione di piccole unità (evidentemente per soggetti non titolari di patente nautica) si sono trovate spiazzate dalla novità legislativa. Nella relazione illustrativa sono indicate le ragioni a sostegno dell'intervento, in particolare si segnala come il differimento dell'entrata in vigore delle disposizioni concernenti i motori di cilindrata superiore a 750 cc ad iniezione fino al 1° gennaio 2019 "si è rivelato troppo breve in relazione al periodo di ammortamento del costo di acquisto di un motore marino che non può essere limitato a un anno". Il differimento al 1° gennaio 2021 della disposizione "consentirebbe di evitare danni economici agli operatori del settore e di contribuire, al contempo, allo sviluppo del turismo nautico, in linea peraltro con le finalità della riforma del codice". Si precisa poi che "I motori in oggetto – infatti – sono circa 7.000. Molti di questi sono stati acquistati dalle 217 società italiane di locazione di piccoli natanti (...)".

In considerazione dell'imminente avvio della stagione, andrebbe valutata l'opportunità di inserire un articolo 2 che stabilisca l'immediata entrata in vigore della disposizione alla data di pubblicazione in Gazzetta Ufficiale della legge.

Si ricorda che sia nel caso del differimento previsto dal D.L. 91/2018, che nel caso della presente proposta di legge, **il differimento è limitato ai soli casi di motori di cilindrata superiore a 750 cc a iniezione a due tempi. L'obbligo della patente nautica rimane invece per gli altri casi contemplati dalla lettera b)** del richiamato articolo 39 del Codice, come previsto anche precedentemente alla riforma del Codice della nautica, cioè:

- motori di cilindrata superiore a 750 cc se a carburazione;
- motori a 1.000 cc se a carburazione o a iniezione a quattro tempi fuori bordo;
- motori a 1.300 cc se a carburazione o a iniezione a quattro tempi entro bordo,
- motori a 2.000 cc se a ciclo diesel non sovralimentato, o a 1.300 cc se a ciclo diesel sovralimentato, comunque con potenza superiore a 30 kW o a 40,8 CV.

Quanto alle **sanzioni nel caso di guida senza patente nautica** l'articolo 53, comma 1, del Codice della nautica da diporto ([decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171](#)), come novellato dal decreto legislativo 3 novembre 2017, n. 229, prevede che "chiunque assume o ritiene il comando o la condotta ovvero la direzione nautica di un'unità da diporto **senza la prescritta abilitazione**, perché non conseguita o revocata o non convalidata per mancanza dei requisiti ovvero sospesa o ritirata, **è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da 2755 euro a 11017 euro**. La sanzione è **raddoppiata** nel caso di comando o condotta di una nave da diporto".

Andrebbe valutata l'opportunità di disciplinare le fattispecie che dovessero intervenire tra il 1° gennaio 2019 e la data di entrata in vigore della legge posto che in tale periodo la conduzione di unità da diporto con motori di cilindrata superiore a 750 cc a iniezione a due tempi in mancanza di patente nautica sarebbe assoggettabile a sanzione amministrativa ai sensi dell'articolo 53, comma 1, del Codice della nautica da diporto.

Il Codice della nautica da diporto (D.Lgs n. 171/2005 di attuazione della direttiva 2003/44/UE), è stato interamente revisionato dal **decreto legislativo 3 novembre 2017 n. 229**, in base a quanto previsto dalla legge delega **7 ottobre 2015, n. 167**.

Le **principali novità introdotte nel Codice della nautica da diporto** sono idi seguito sinteticamente indicate (in parentesi il relativo articolo del Codice):

- la revisione della **classificazione delle unità da diporto** (art. 3), in particolare con una suddivisione in tre categorie delle **navi da diporto** (unità superiori a 24 mt) e l'introduzione delle moto d'acqua;
- l'introduzione nel Codice delle **unità da diporto utilizzate a fini commerciali (commercial yacht)** e la definizione delle loro caratteristiche (art. 2), con l'introduzione della possibilità di svolgere l'assistenza all'ormeggio nelle strutture della portualità turistica e l'assistenza e traino in mare per i natanti e le imbarcazioni;
- il rinvio all'applicazione delle norme specifiche del decreto legislativo n. 5/2016 per la progettazione, costruzione e **immissione in commercio delle unità da diporto** e delle **moto d'acqua** (comma 1-bis dell'art. 14);
- la **semplificazione del regime amministrativo** delle unità da diporto (artt. 15 e 17) con l'abolizione tra l'altro del riferimento ai registri cartacei, con l'adozione dell'**Archivio telematico (ATCN)** per gli atti inerenti la proprietà delle navi e delle imbarcazioni da diporto;
- la previsione dello **Sportello Telematico (STED)**, che provvederà al **rilascio dei documenti per la navigazione**, tra cui la licenza di navigazione ed i suoi aggiornamenti (cambio proprietà, residenza, nomina di armatore, ipoteca, leasing, ecc.), prevedendosi **un termine di 20 giorni per il rinnovo della licenza** tramite STED (artt. 22, 23 e 24);
- l'obbligo di **iscrizione delle navi** (unità superiori a 24 mt) e delle **imbarcazioni da diporto** (unità tra 10 e 24 mt) nell'Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN), presentando allo Sportello telematico del diportista (STED) il titolo di proprietà, o la procura in caso di *leasing*, e il certificato di stazza (artt. 15-bis e 19), nonché la possibilità di iscrizione provvisoria di tali unità (art. 20);
- l'esclusione dei **natanti da diporto** (unità fino a 10 mt) **commerciali** dall'obbligo di iscrizione nell'Archivio telematico (art. 27);
- la possibilità di iscrizione nel registro internazionale delle **navi da diporto destinate esclusivamente**

- al **noleggio turistico** (art. 15-ter);
- la **semplificazione** procedimento di autorizzazione alla **dismissione di bandiera** (art. 21, co. 2-ter, 2-quater);
- la limitazione del **noleggio occasionale** alla bandiera **nazionale** con l'obbligo di avere il contratto a bordo (art. 49-bis);
- l'eliminazione delle procedure di imbarco e sbarco per la rotazione dei marittimi fra diverse unità della stessa impresa che esercita il noleggio;
- la rimozione del limite delle 1000 t per l'iscrizione nel Registro Internazionale;
- la **modifica delle unità per le quali è richiesta la titolarità della patente nautica** (articolo 39);
- l'istituzione dell'**Anagrafe nazionale telematica** delle **patenti nautiche** (art. 39-bis);
- l'aggiornamento dei **requisiti psicofisici**, con particolare riferimento a quelli visivi e uditivi, necessari per il conseguimento della **patente nautica**;
- l'introduzione di una disciplina per le **scuole nautiche**, soggette a vigilanza amministrativa e tecnica da parte delle province o delle città metropolitane o delle Province autonome (art. 49-septies) e dei **centri di istruzione per la nautica** (art. 49-octies);
- il riconoscimento della **figura professionale dell'istruttore di vela**, definito come chi insegna professionalmente, anche in modo non esclusivo e non continuativo, a persone singole e a gruppi di persone, le tecniche della navigazione a vela in tutte le loro specializzazioni, esercitate con qualsiasi tipo di unità, in mare, nei laghi e nelle acque interne, con il conseguente obbligo di iscrizione nell'elenco Nazionale (art. 49-quinquies e 49-sexies);
- l'istituzione della **figura professionale del mediatore del diporto**, che mette in relazione le parti per la conclusione di contratti di costruzione, compravendita, locazione, noleggio e ormeggio di unità da diporto e la definizione delle procedure e dei requisiti per lo svolgimento di tale attività (art. 49-quater);
- l'introduzione del **nuovo titolo professionale** nazionale quello di "ufficiale di navigazione del diporto di 2^a classe" specifico per il diporto e semplificato;
- lo **snellimento dei controlli sulla navigazione**, con il collegamento dei controlli in mare al registro Telematico ed all'Anagrafe telematica delle patenti per evitare ripetizioni dei controlli (art. 26-bis);
- l'aggiornamento della normativa sulla **sicurezza della navigazione** e per la **salvaguardia della vita umana in mare** con il rinvio ad un regolamento attuativo e con la previsione, per le navi da diporto in navigazione entro tre ore da una postazione medica, di una persona a bordo in possesso del *first aid* anziché del medico di bordo;
- le procedure per l'approvazione e l'installazione di sistemi di alimentazione con GPL (gas di petrolio liquefatto), metano e elettrici sulle unità da diporto di nuova costruzione o già immesse sul mercato;
- l'**obbligo** dei gestori delle strutture per il diporto di **riservare alle unità in transito**, a vela e a motore, alcuni **spazi per l'accosto o il rifugio** (art. 49-nonies) nonché di riservare ormeggi a soggetti diversamente abili;
- la possibilità di destinare parti del demanio marittimo non in concessione a ricoveri a secco (**dry storage**) per la nautica minore, quindi imbarcazioni e natanti fino a 12 mt (art. 49-undecies);
- la possibilità degli enti gestori delle aree marine protette di istituire **campi boa e campi di ormeggio attrezzati** (art. 49-decies);
- l'istituzione del **servizio di assistenza e traino per le imbarcazioni e natanti da diporto**, che può essere svolto da privati, singoli o associati, cooperative e gruppi ormeggiatori previa sottoscrizione di una polizza assicurativa (art. 49-duodecies);
- norme per la **protezione dell'ambiente marino** con l'introduzione del **reato di danno ambientale** e l'obbligo del bollino blu, valido per tutta la stagione balneare;
- l'istituzione della **giornata del mare** (art. 52) e l'inserimento della **cultura del mare** e dell'insegnamento dell'**educazione marinara nei piani formativi scolastici**, nel rispetto dei principi costituzionali e della normativa vigente;
- la revisione e rimodulazione delle **sanzioni amministrative**, prevedendo sanzioni più severe a carico di coloro che conducono unità da diporto in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di stupefacenti; viene prevista la **possibilità di pagamento ridotto entro 5 gg.**

Per l'applicabilità delle nuove disposizioni del Codice, l'art. 61 del D.Lgs. n. 229/2017, prevede che fino a piena attuazione della disciplina applicativa del Sistema telematico centrale della nautica da diporto e all'adozione del decreto di fissazione delle tariffe applicabili, occorre riferirsi agli organismi e procedure preesistenti e continuano ad applicarsi le disposizioni vigenti.

Relazioni allegate o richieste

La proposta di legge, di iniziativa parlamentare, è accompagnata dalla necessaria relazione illustrativa.

Necessità dell'intervento con legge

La proposta di legge modifica il termine di applicazione di una specifica fattispecie prevista dall'articolo 39 del codice della nautica da diporto oggetto di un precedente differimento ad opera del decreto-legge n. 91 del 2018.

Rispetto delle competenze legislative costituzionalmente definite

La riforma attiene essenzialmente alla materia **ordinamento civile** di cui al comma secondo lettera l), di competenza esclusiva dello Stato. In particolare la norma interviene sulla disciplina delle patenti nautiche, che è funzionale ad assicurare la sicurezza della navigazione marittima.

Compatibilità con la normativa dell'Unione europea

Non si rilevano problemi di compatibilità con la normativa europea, nè procedure di contenzioso aperte.
Non risultano documenti all'esame delle istituzioni dell'Unione europea.

Incidenza sull'ordinamento giuridico

La disposizione differisce al 1° gennaio 2021 i termini di applicazione dell'articolo 39 comma 1, lettera *b*), del Codice della nautica da diporto (il [decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171](#)), senza modificare tuttavia il testo della norma, che al decorrere del termine, e salve ulteriori proroghe che dovessero successivamente intervenire, sarà automaticamente vigente.