



Codice della nautica da diporto ed attuazione della direttiva 2003/44/CE

A.G. 101

18 settembre 2019

Informazioni sugli atti di riferimento

Natura atto:	Schema di decreto legislativo
Atto del Governo:	101
Titolo:	Disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 3 novembre 2017, n. 229, concernente revisione ed integrazione del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, recante codice della nautica da diporto ed attuazione della direttiva 2003/44/CE
Norma di riferimento:	articolo 1, comma 5, della legge 7 ottobre 2015, n. 167
Relazione tecnica (RT):	presente

Finalità

Il provvedimento - adottato in attuazione della delega contenuta nella legge n. 167/2015 - reca disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 3 novembre 2017, n. 229, concernente revisione ed integrazione del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, recante codice della nautica da diporto ed attuazione della direttiva 2003/44/CE.

L'articolo 1 della legge 167/2015 ha delegato il Governo ad adottare uno o più decreti legislativi di revisione ed integrazione del d.lgs. n. 171/2005, recante il codice della nautica da diporto. Il medesimo articolo ha anche stabilito che dai decreti legislativi emanati in virtù dell'esercizio della delega non devono derivare nuovi o maggiori oneri o diminuzioni di entrate a carico della finanza pubblica e non devono comportare aggravio di spese per i cittadini. La delega autorizzata il Governo ad adottare uno o più decreti legislativi contenenti disposizioni correttive e integrative dei decreti legislativi emanati entro diciotto mesi dalla data della loro entrata in vigore.

Il provvedimento è corredato di relazione tecnica.

Nella presente Nota sono riportati sinteticamente i contenuti delle disposizioni dello schema di decreto che presentano profili di carattere finanziario e le informazioni fornite dalla relazione tecnica [vedi tabella]. Vengono quindi esposti gli elementi di analisi e le richieste di chiarimento considerati rilevanti ai fini di una verifica delle quantificazioni riportate nella relazione tecnica.

Verifica delle quantificazioni

Disposizioni dello schema di decreto legislativo che presentano profili finanziari	Elementi forniti dalla relazione tecnica
Articolo 1-12: Intervengono nella disciplina autorizzativa nonché sulle prescrizioni previste per l'utilizzo delle diverse tipologie di natanti da diporto.	La relazione tecnica si limita a descrivere il contenuto delle norme, evidenziando che le stesse non comportano maggiori oneri.
Articolo 13: modifica l'articolo 39- <i>bis</i> del D. lgs. n. 171/2005 che detta la disciplina dell'Anagrafe nazionale delle patenti nautiche. Alcune modifiche riguardano il comma 2 che definisce quali siano i dati da memorizzare nell'Anagrafe. La nuova	La relazione tecnica afferma che le modifiche apportate rispetto al testo vigente dell'articolo 39- <i>bis</i> del codice non hanno un rilevante contenuto sostanziale se si eccettua quanto previsto dal comma 3- <i>bis</i> . La relazione tecnica sottolinea che già in

formulazione sottopone ad obbligo di registrazione non tutti i sinistri marittimi, ma solo quelli che hanno comportato l'irrogazione di sanzioni amministrative accessorie o l'emanazione di sentenza penale passata in giudicato. E' poi inserito nell'articolo il comma 3-*bis* che prevede l'annotazione del cambio di residenza nella patente nautica previa comunicazione dei dati da parte dei Comuni.

sede di introduzione dell'articolo oggetto di modifica era stato chiarito che lo scambio informatico delle informazioni tra le autorità competenti non rendeva necessario alcun potenziamento della rete informatica esistente, già in grado di supportare le complesse attività riguardanti la nautica. Per ciò che concerne l'annotazione del cambio di residenza sulla patente nautica la relazione tecnica sottolinea che già oggi i Comuni trasmettono al CED del Ministero, per via telematica o su supporto magnetico, tali informazioni ai fini dell'annotazione sulla patente di guida automobilistica. La comunicazione dei Comuni resterebbe unica mentre il CED del Ministero provvederebbe all'aggiornamento della patente nautica in conformità di un obbligo che comunque già sussiste. La relazione tecnica evidenzia che per il funzionamento del CED è autorizzata una spesa di circa 24 milioni per ciascun anno del triennio di bilancio.

Articolo 16: sostituisce l'articolo 49-*quinquies* del D. lgs. n. 171/2005 che detta la disciplina concernente gli istruttori di vela. In particolare si ridefinisce la figura dell'istruttore professionale di vela quale istruttore professionale. Inoltre, il comma 4 colma attribuisce al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la vigilanza amministrativa e tecnica sull'esercizio dell'attività di istruttore professionale di vela. In tal modo, come chiarito dalla relazione illustrativa, si mira a rendere effettiva la disciplina sanzionatoria prevista dal decreto legislativo e a prevenire e reprimere l'esercizio abusivo o irregolare della professione di istruttore di vela, delle forme di concorrenza sleale e di pubblicità ingannevole, individuando il referente istituzionale nazionale in materia. Sono introdotte sanzioni amministrative per la violazione di determinati obblighi. Si stabilisce che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e le Capitanerie di porto sono le autorità competenti all'accertamento delle violazioni e all'irrogazione delle sanzioni amministrative e disciplinari inerenti l'esercizio dell'attività di istruttore professionale di vela. Con regolamento del

La relazione tecnica, per lo più, si limita a ribadire il contenuto delle norme. Con specifico riferimento al comma 4, che attribuisce compiti di vigilanza tecnica e amministrativa al Ministero, la relazione tecnica afferma che la funzione ispettiva è già svolta dagli uffici marittimi del Ministero in materia di diporto e di centri di istruzione per la nautica in forza degli articoli 9 della legge 8 luglio 2003, n. 172 e dall'articolo 49-*octies* del decreto legislativo n. 171/2005. Sono sottoposti attualmente a tali ispezioni anche i soggetti che già insegnano lo sport velico e che, a seguito dell'introduzione delle norme del testo in esame verranno professionalizzati e assumeranno la qualifica di istruttore professionale di vela. La relazione tecnica evidenzia che dai dati del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, risulta che siano stati effettuati oltre 60.000 interventi ispettivi negli anni 2017 e 2018 e circa 20.000 nei primi cinque mesi del 2019. La relazione tecnica afferma che l'attività di vigilanza sugli istruttori professionali di vela è da intendersi ricompresa in detto ambito ispettivo, atteso che lo svolgimento dell'attività professionale necessita dell'impiego di un'unità navale da diporto già

<p>Ministero è stabilita la disciplina della figura professionale dell'istruttore di vela e del relativo elenco nazionale.</p>	<p>oggetto di ispezione in attuazione delle competenze -istituzionali sopra richiamate. Pertanto, non si tratterebbe di effettuare controlli aggiuntivi, ma di continuare a verificare il corretto svolgimento delle attività diportistiche, senza aumentare il numero complessivo dei controlli.</p> <p>Conseguentemente, le attività in parola, secondo la relazione tecnica, rientrano tra quelle già ordinariamente previste e possono essere svolte con le risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente.</p>
<p>Articolo 17: sostituisce il testo dell'articolo 49-<i>sexies</i> del D. lgs. n. 171/2005 che detta la disciplina concernente l'elenco degli istruttori di vela. La riformulazione raggruppa in un unico articolo le sole disposizioni concernenti l'Elenco nazionale degli istruttori di vela attualmente recate dagli articoli 49-<i>sexies</i> (Elenco dell'istruttore di vela e condizioni dell'iscrizione) e 49-<i>quinquies</i> (Istruttore di vela) senza che siano apportate modifiche sostanziali. Viene, tra l'altro, confermata la previsione che subordina l'iscrizione all'Elenco al pagamento di un diritto. E' confermata anche la norma che prevede che gli introiti di tali diritti siano riassegnati al pertinente capitolo di spesa del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ai fini della copertura delle spese di gestione dell'elenco e di vigilanza sull'esercizio della professione di istruttore di vela.</p>	<p>La relazione tecnica ribadisce il contenuto delle disposizioni ed esclude l'insorgenza di nuovi oneri.</p>
<p>Articolo 18: viene integralmente sostituito l'articolo 49-<i>septies</i> del D. Lgs. 171/2005, relativo alle scuole nautiche. In particolare, le modifiche:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ribadiscono, come già a legislazione vigente, che le scuole nautiche sono soggette alla vigilanza amministrativa e tecnica delle province, delle città metropolitane e delle province autonome. Viene altresì specificato che tali soggetti provvedano a idonei controlli, disciplinati con decreto interministeriale, sull'esercizio dell'attività e sulla permanenza dei requisiti prescritti da parte delle stesse scuole, anche a seguito della ricezione di notizie circostanziate circa l'irregolare esercizio 	<p>La relazione tecnica afferma che la disposizione non comporta né minori entrate né nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica e che le amministrazioni interessate sono in grado di assolvere ai compiti previsti con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.</p>

dell'attività (*cpv.* art. 49-*septies*, comma 2 e comma 19);

- prevedono che la gestione di una scuola nautica senza la segnalazione certificata di inizio di attività o in mancanza dei requisiti previsti sia soggetta alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 11.130 a euro 16.694. Inoltre, lo svolgimento di attività di insegnamento teorico o pratico presso scuole nautiche in mancanza dei requisiti previsti è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 173 a euro 695. Il minimo e il massimo edittale si adattano automaticamente agli aggiornamenti applicati agli importi previsti dall'articolo 123, comma 11, del D. Lgs. 285/1992 (Codice della strada), in materia di autoscuole;

Si ricorda che il comma 13 dell'articolo 49-*septies*, attualmente vigente, dispone che chiunque esercita o concorre a esercitare abusivamente l'attività di scuola nautica è punito con una sanzione amministrativa pecuniaria da 5.000 euro a 15.000 euro.

Articolo 19: viene integralmente sostituito l'articolo 49-*octies* del D. Lgs. 171/2005, relativo ai centri per l'istruzione per la nautica. In particolare, le modifiche:

- ribadiscono che i centri di istruzione per la nautica sono soggetti – come a legislazione vigente - alla vigilanza amministrativa e tecnica del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Viene altresì specificato che il MIT e le Capitanerie di porto competenti per territorio effettuano, rispettivamente per le acque interne e per le acque marittime, controlli, disciplinati con decreto interministeriale, sull'esercizio dell'attività e sulla permanenza dei requisiti prescritti da parte delle articolazioni e delle affiliazioni locali dei centri con cadenza almeno triennale, o se hanno notizia circostanziata che l'attività non si svolge regolarmente, ovvero su incarico del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Gli esiti dei controlli sono comunicati al MIT (*cpv.* art. 49-*octies*, commi 2, 3, e 19);

La **relazione tecnica** afferma che le disposizioni non comportano né minori entrate né nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

<ul style="list-style-type: none"> • prevedono che la gestione di un centro di istruzione per la nautica in violazione delle procedure o dei requisiti previsti sia soggetta alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 11.130 a euro 16.694. Inoltre, lo svolgimento di attività di insegnamento teorico o pratico presso detti centri è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 173 a euro 695. Il minimo e il massimo edittale si adattano automaticamente agli aggiornamenti applicati agli importi previsti dall'articolo 123, comma 11, del D. Lgs. 285/1992 (Codice della strada), in materia di autoscuole. Le sanzioni amministrative e disciplinari in materia di attività di scuola nautica sono irrogate dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti o dalle Capitanerie di porto competenti per territorio (cpv. art. 49-<i>octies</i>, commi 10, 11 e 14). 	
<p>Articolo 21: modifica l'articolo 52 del D. Lgs. 171/2005, relativo alla Giornata del mare e cultura marina. Le modifiche inseriscono il Ministero della difesa e della marina tra i soggetti che possono essere coinvolti nei progetti formativi riguardanti l'insegnamento della cultura del mare e dell'educazione marinara, da realizzare nei piani formativi degli istituti scolastici di ogni ordine e grado, nell'ambito delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente e comunque senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.</p>	<p>La relazione tecnica afferma che si tratta di disposizione di carattere ordinamentale, che non comporta minori entrate e nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.</p>
<p>Articolo 23: introduce i commi da 3-<i>bis</i> a 3-<i>sexies</i> dell'articolo 60 del D. Lgs. 171/2005, prevedendo l'istituzione, presso il MIT, dell'Archivio nazionale dei prodotti delle unità da diporto, che registra gli infortuni e i danni alla salute potenzialmente causati dai prodotti correlati alla nautica da diporto. Con il regolamento di attuazione è stabilita l'organizzazione e il funzionamento dell'archivio, l'accesso allo stesso e le modalità e i tempi per la trasmissione dei dati da parte delle autorità marittime, della navigazione interna e consolari. Dall'attuazione delle disposizioni di cui al presente articolo non devono derivare nuovi</p>	<p>La relazione tecnica afferma che le disposizioni in esame istituiscono un archivio informatizzato per il monitoraggio della sicurezza e della qualità dei prodotti correlati al mercato della nautica da diporto. L'archivio, informatizzato e costantemente aggiornato con i rapporti delle autorità marittime e consolari discendenti dalle denunce di evento straordinario, costituisce lo strumento indispensabile per attuare l'obbligo imposto dalla normativa europea di operare una valutazione completa ed efficace, anche di tipo statistico, del rischio per la salute, per la sicurezza dei consumatori e per l'ambiente, anche ai fini</p>

o maggiori oneri per la finanza pubblica.

della prevenzione del rischio e delle truffe assicurative.

La RT evidenzia che la gestione dell'archivio, nonché l'utilizzo dei dati ivi contenuti verrebbe affidata allo stesso personale già in organico al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti incaricato delle funzioni di vigilanza del mercato sulle imbarcazioni da diporto. La costituzione dell'archivio avverrà in ogni caso attraverso comunicazioni elettroniche tra le sedi periferiche dell'amministrazione e quelli centrali, attraverso l'utilizzo di *software* e *hardware* già operativi presso gli uffici centrali. Tale archivio consisterà in un *database access* programmato e popolato dal personale della Direzione per la vigilanza sulle Autorità portuali, utilizzando pertanto le risorse umane, finanziarie e strumentali già loro assegnate, a invarianza finanziaria. Il popolamento dell'archivio discende dal verificarsi di sinistri marittimi, a seguito delle previste inchieste formali delle autorità marittime: ha quindi caratteristiche di eventualità in quanto relativo ad eventi accidentali e occasionati con bassa frequenza di accadimento. Al riguardo, i dati in questione vengono già trasmessi, alla predetta Direzione generale. Pertanto, nell'ambito dell'ordinaria attività di trattazione delle pratiche inerenti i sinistri marittimi, la suddetta Direzione generale già dispone dei dati che dovranno confluire nell'archivio. In sintesi, l'inserimento in archivio da parte dello stesso personale, già deputato alla trattazione della singola pratica sui sinistri marittimi, favorirà l'aggregazione dei dati medesimi, la loro intellegibilità e la comparabilità, anche nel corso del tempo, al fine di rendere i suddetti dati disponibili con immediatezza in caso di necessità. Risulta pertanto di tutta evidenza che trattasi di un'attività che potrà essere assolta dal medesimo personale già in servizio presso la predetta Direzione generale nell'ambito delle ordinarie mansioni e con l'utilizzo delle medesime risorse strumentali già in essere.

Il regolamento di attuazione del codice della nautica da diporto detterà una disciplina attuativa su un ampio spettro di materie tra le quali compiutamente poter inserire, per questioni di organicità normativa e per

assicurare il coinvolgimento delle altre eventuali amministrazioni interessate, anche la disciplina dello stesso archivio.

All'istituzione e alla tenuta dell'archivio in parola si provvederà con le risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente, presenti nello stato di previsione del MIT sui seguenti capitoli di spesa (fonte; MEF, legge di bilancio per l'anno 2019 e per il triennio 2019- 2021):

(euro)

Capitolo e programma	Denominazione	2019	2020	2021
1681/02	Spese attività di vigilanza su navigazione marittima e interna	9.000	9.000	33.075
1675/01	Spese gestione e funzionamento sistema informativo	100.770	100.771	100.771
7617/01	Spese sviluppo sistema informativo	16.369	16.369	16.369

La RT conferma infine che la realizzazione del predetto archivio non determina nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Articolo 24: modifica l'articolo 64, comma 2, del D. Lgs. 171/2005, intervenendo sulla cadenza (annuale a legislazione vigente) di emanazione del decreto del MIT con il quale è determinato il diritto di ammissione agli esami dovuto dai candidati al conseguimento delle patenti nautiche a copertura del costo sostenuto dall'Amministrazione per la gestione delle procedure di esame. La novella prevede che l'ammontare del diritto sia aggiornato "periodicamente e secondo necessità".

La **relazione tecnica** afferma che l'esperienza amministrativa ha rilevato l'incongruità della cadenza annuale e che quindi la novella introduce un meccanismo di aggiornamento basato su effettivi aumenti dei costi di gestione degli esami, anche conseguenti a innovazioni delle procedure, e in ogni caso, una cadenza di aggiornamento quinquennale. La RT conclude ribadendo che la disposizione in esame è di carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta minori entrate e nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Articolo 28: prevede la definizione di specifici regimi transitori nelle materie oggetto di intervento.

La **relazione tecnica** afferma che le disposizioni, di carattere ordinamentale, non comportano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 29: dispone che dall'attuazione del provvedimento in esame non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Le amministrazioni interessate provvedono ai compiti derivanti dal presente decreto con le risorse umane,

La **relazione tecnica** nulla aggiunge al contenuto delle norme.

strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.	
--	--

In merito ai profili di quantificazione, con riferimento agli articoli da 1 a 17, che intervengono su condizioni e prescrizioni per l'esercizio di attività connesse alla nautica da diporto e sulle relative funzioni di vigilanza rimesse alle amministrazioni pubbliche, andrebbe acquisita conferma della possibilità per le amministrazioni medesime di provvedere ai relativi adempimenti, di carattere ispettivo, autorizzatorio e sanzionatorio ad invarianza di risorse, come d'altro canto previsto dalla clausola di non onerosità di cui all'articolo 29.

Con riferimento agli articoli 18 e 19, che sostituiscono gli articoli 49-*septies* e 49-*octies* relativi, rispettivamente, alle scuole nautiche e ai centri per l'istruzione per la nautica, si rileva che le novelle intervengono sulla disciplina dei controlli, cui sono chiamati soggetti pubblici quali province e città metropolitane, per quanto riguarda le scuole nautiche, e il MIT e le Capitanerie di porto (queste ultime non espressamente richiamate nel testo attualmente in vigore), per quanto attiene ai centri di istruzione. Peraltro, le concrete modalità di svolgimento di tali attività di controllo sono demandate a un decreto interministeriale. In proposito, in mancanza di indicazioni di dettaglio - anche in considerazione del richiamato rinvio a un decreto interministeriale - appare utile acquisire elementi volti ad escludere che le modifiche possano comportare, anche indirettamente, effetti finanziari in relazione a più gravose prassi ispettive e di controllo.

Inoltre, la nuova disciplina sulle scuole nautiche e sui centri di istruzione prevede interventi sulle sanzioni pecuniarie comminate in caso di gestione non conforme di tali strutture; in proposito, non vi sono osservazioni da formulare in quanto le modifiche comportano il rafforzamento delle sanzioni (nel caso delle scuole nautiche) o la specifica di sanzioni non previste nella formulazione attuale del testo (nel caso dei centri per l'istruzione).

Relativamente all'articolo 21, che inserisce il Ministero della difesa e della marina tra i soggetti che possono essere coinvolti nei progetti formativi riguardanti l'insegnamento della cultura del mare e dell'educazione marinara nell'ambito dei piani formativi degli istituti scolastici, non vi sono osservazioni da formulare atteso il carattere facoltativo di tale attività.

Per quanto attiene all'articolo 23, che prevede l'istituzione, presso il MIT, dell'Archivio nazionale dei prodotti delle unità da diporto, si prende atto dei dati e degli elementi forniti dalla RT volti a confermare che detta istituzione e la relativa gestione potranno essere realizzate nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente, come prescritto dall'articolo 29 del provvedimento.

Infine, con riferimento all'articolo 24, che modifica la cadenza con la quale è determinato l'ammontare del diritto di ammissione agli esami dovuto dai candidati per il conseguimento delle patenti nautiche, appare utile acquisire una conferma che, per effetto della modifica, sia comunque possibile garantire l'integrale copertura dei costi sostenuti da soggetti pubblici per lo svolgimento delle procedure di esame.

In merito ai profili di copertura finanziaria, per quanto concerne l'articolo 23, comma 1, capoverso comma 3-*sexies*, recante la clausola di invarianza relativa all'istituzione, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, dell'archivio nazionale dei prodotti delle unità da diporto, si segnala l'opportunità di riferire detta clausola di invarianza alle sole disposizioni recate dai nuovi commi da 3-*bis* a 3-*quinquies* dell'articolo 60 del decreto legislativo n. 171 del 2005 - introdotti dall'articolo 23 - anziché all'intero articolo 60, considerato che i commi da 1 a 3 di detto articolo, non modificati dal presente provvedimento, disciplinano una fattispecie non direttamente collegata all'istituzione del nuovo archivio, ovvero l'obbligo di denuncia di eventi straordinari avvenuti nel corso della navigazione o durante la sosta in porto. In proposito è necessario acquisire l'avviso del Governo.

Con riferimento al medesimo capoverso comma 3-*sexies* si segnala inoltre l'opportunità di riformulare più puntualmente la clausola di invarianza finanziaria sostituendo le parole: "non derivano" con le seguenti: "non devono derivare".

Infine, in considerazione del contenuto dell'articolo 29, volto esclusivamente ad affermare la neutralità sul piano finanziario delle norme contenute nel presente schema di decreto, andrebbe valutata l'opportunità di riformularne la rubrica, sostituendo le parole: "Disposizioni finanziarie" con le seguenti: "Clausola di invarianza finanziaria"

Senato: Nota di lettura n. 88
Camera: Nota di verifica n. 128

Camera Servizio Bilancio dello Stato bs_segreteria@camera.it - 066760-2174

La documentazione dei Servizi e degli Uffici del Senato della Repubblica e della Camera dei deputati è destinata alle esigenze di documentazione interna per l'attività degli organi parlamentari e dei parlamentari. Si 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.
VQAG101