

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

La legge 7 ottobre 2015, n. 167, recante delega al Governo per la riforma del codice della nautica da diporto, ha delegato il Governo ad attuare la riforma del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171. La delega è stata esercitata mediante emanazione del decreto legislativo 3 novembre 2017, n. 229, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 23 del 29 gennaio 2018 ed entrato in vigore in data 13/02/2018. La citata legge di delegazione n. 167 del 2015 ha inoltre previsto, all'articolo 1, comma 5, che il Governo è autorizzato ad adottare uno o più decreti legislativi contenenti disposizioni correttive e integrative del codice della nautica da diporto, ora modificato dal decreto legislativo n. 229 del 2017, entro diciotto mesi dalla data di entrata in vigore del medesimo decreto legislativo, nel rispetto dei medesimi principi e criteri direttivi e secondo le modalità ivi previste.

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

- le articolazioni periferiche dell'Amministrazione, altre Amministrazioni ed Enti locali hanno avanzato numerose richieste di parere su questioni interpretative e applicative, talvolta di non facile soluzione;
- analogamente, imprese e cittadini hanno avanzato numerosi quesiti e richieste di chiarimenti sull'interpretazione di alcune delle nuove disposizioni;
- le consultazioni svolte dalla Direzione generale per la vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne con le province e le città metropolitane, nonché con le associazioni e gli enti maggiormente rappresentativi del settore nautico diportistico¹, hanno confermato al necessità di modificare alcune delle vigenti disposizioni;
- è emersa la necessità di delineare con maggiore compiutezza i limiti degli effetti retroattivi delle novelle legislative e l'incidenza del principio di legittimo affidamento.

L'intervento correttivo è inoltre operato in linea con il parere n. 1745 del Consiglio di Stato – Commissione speciale del 12 ottobre 2017, espresso sullo schema del decreto legislativo n. 229 del 2017.

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

- a) aggiornare i procedimenti amministrativi in materia di nautica da diporto, tuttora previsti nel codice vigente, alle previsioni del sistema telematico centrale della nautica da diporto (SISTE) di cui al decreto del Presidente della Repubblica 14 dicembre 2018, n. 152, recante le norme per l'attuazione del sistema telematico centrale della nautica da diporto e al decreto delle infrastrutture e dei trasporti 9 aprile 2019, recante istituzione dell'Ufficio di conservatoria centrale delle unità da diporto (UCON) nell'ambito del Sistema telematico centrale della nautica da diporto. Il tutto anche al fine di rendere il codice compatibile con le misure di rango inferiore, coerentemente con quanto espresso in merito dal Consiglio di Stato (punto 4.3 del parere n. 1745/2017);
- b) dotare l'articolato, nelle parti oggetto dell'intervento correttivo, di una maggiore completezza, sistematicità e chiarezza normativa, consone al processo di riforma complessiva, riordino normativo, codificazione e semplificazione, in linea con le finalità della delega legislativa e con quanto espresso in merito dal Consiglio di Stato (punto 4.1 del parere n. 1745/2017);

¹ Il Consiglio di Stato, in linea con le finalità di crescita, sviluppo e competitività sottese alle riforme amministrative, ha ritenuto ammissibili contributi provenienti da soggetti, anche privati, rappresentativi del destinatari degli schemi di normativa (Sez. Norm., parere n. 515/2016).



- c) accogliere ulteriori osservazioni formulate dal Consiglio di Stato, che raccomandava di demandare il recepimento delle indicazioni che richiedevano maggiore approfondimento tecnico giuridico alla sede dei decreti correttivi" (punto 4.1 del richiamato parere);
- d) semplificare il quadro dei decreti attuativi, per rendere più celere il completamento della riforma;
- e) attuare la regolamentazione dell'attività di locazione dei natanti e delle moto d'acqua, secondo criteri di semplificazione e nel rispetto dei requisiti generali di sicurezza, anche ai fini della salvaguardia delle persone trasportate, come previsto all'articolo 1, comma 2, lettera e) della legge n. 167 del 2005.

In considerazione di quanto precede, lo schema di decreto costituendo una prosecuzione della delega legislativa concessa al Governo dalla legge n. 167/2015 e continua a perseguirne le medesime finalità, considerando anche, come osservato dal Consiglio di Stato nel richiamato parere, che:

- a) la riforma del codice della nautica operata nel 2017 rientrava nel programma di governo di rilancio del settore della nautica da diporto, negli ultimi anni particolarmente colpito dalla crisi economica, per favorire la competitività, la produzione e la costruzione delle unità da diporto e, quindi, l'occupazione, oltre alla crescita di tutto il settore connesso alla filiera del diporto, con il conseguente sviluppo nel lungo periodo – altro scopo fondamentale dell'intervento legislativo – delle potenzialità del turismo costiero. Ciò anche per il conseguimento di benefici economici, in termini sostenibili per l'ambiente, in adesione alla comunicazione della Commissione europea del 20 febbraio 2014 n. 86 (punto 1 del parere);
- b) tra gli strumenti necessari al raggiungimento dei citati obiettivi rientra anche la semplificazione dei procedimenti amministrativi nel settore, per favorire la competitività e la capacità di attrazione di capitali da investire e, quindi, la crescita del volume commerciale nel settore della nautica da diporto (punto 1 del parere);
- c) la riforma operata mirava a rilanciare in modo organico un settore importantissimo per il sistema Paese, in un'ottica di lungo periodo ma con misure efficaci anche nel breve e medio termine (punto 4 del parere).

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

1. unificazione in un unico provvedimento attuativo della molteplicità di decreti e di direttive attuativi previsti per una medesima materia da alcuni articoli del testo vigente;
2. stralcio dalla revisione del regolamento di attuazione del codice della nautica da diporto dei provvedimenti attuativi inerenti materie di competenza esclusiva di questa Amministrazione, per i quali, pertanto, il concerto con altre amministrazioni, oltre che improprio, costituisce un inutile aggravio dei relativi iter procedurali, anche in relazione ad iter di emanazione e di futura modifica.

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

- a) la facoltà di emanare un unico regolamento attuativo per la disciplina dell'attività di scuola nautica, a chiaro vantaggio degli operatori e dell'amministrazione. Sul tema, è infatti da tempo in corso una proficua collaborazione tra la competente Direzione generale e le Province e le Città metropolitane, dalla quale è scaturita la completa revisione sia delle



- disposizioni contenute nell'articolo 49-septies che del collegato schema di regolamento attuativo;
- b) la possibilità di emanare un unico regolamento attuativo per la disciplina dell'attività dei centri di istruzione per la nautica;
 - c) la definizione della figura professionale dell'istruttore di vela, che la svincoli da quella degli istruttori di vela sportivi e dilettantistici e dal relativo regime fiscale, nonché la redazione di uno schema di regolamento attuativo della figura professionale dell'istruttore di vela e del relativo elenco nazionale conforme alle direttive comunitarie in materia;
 - d) una maggiore flessibilità e rapidità di risposta normativa nella regolamentazione di nuove forme di utilizzo commerciale delle unità da diporto, in linea con la dinamicità del settore e con le raccomandazioni espresse dal Consiglio di Stato (punto 5 del parere) e dalla (COM (2014) 86 in tema di Strategia europea per una maggiore crescita e occupazione nel turismo costiero e marittimo (paragrafo 3.1, Stimolare efficienza e competitività);
 - e) una disciplina delle patenti nautiche più coerente con la finalità di inclusione sociale, nel settore della nautica da diporto, delle persone diversamente abili o con particolari patologie e degli anziani, che è la ratio dell'istituzione della patente nautica speciale di categoria D sul modello della corrispondente patente speciale stradale. Dalla suddetta disciplina dipendono infatti i termini del confronto da avviare con il Ministero della salute per la revisione dei requisiti psichici e fisici di idoneità al conseguimento delle patenti nautiche e per la semplificazione delle modalità di accertamento e certificazione;
 - f) il supporto di una norma di rango primario all'inclusione nel decreto attuativo in materia di programmi e di modalità di esame per il conseguimento delle patenti nautiche² di misure personalizzate (compensative e dispensative)³ per lo svolgimento delle prove di esame in caso di candidati con handicap o con disturbi specifici dell'apprendimento (DSA). Tale decreto attuativo, già elaborato, è stato positivamente licenziato dall'apposito gruppo di lavoro istituito presso la competente Direzione generale;
 - g) la ricezione delle condivisibili osservazioni pervenute dall'Ufficio legislativo del Ministero della difesa con lettera n. 18854 del 18 maggio 2018, nella quale si lamentava l'esclusione dall'articolo 52 del codice della nautica da diporto, istitutivo della "Giornata del mare", del contributo e dell'apporto che la Marina militare può offrire alle iniziative e ai progetti formativi per la diffusione della cultura del mare;
 - h) la soluzione delle criticità rappresentate dalle Regioni in materia di organizzazione del corso annuale teorico-pratico per l'accesso alla professione di mediatore del diporto;
 - i) il completamento dell'intervento di razionalizzazione e di semplificazione amministrativa di cui ai principi e criteri direttivi della legge 167 del 2015 a beneficio di utenti e imprese, anche in una logica di competitività internazionale della bandiera italiana.

Lo schema di decreto si compone di 29 articoli, di seguito descritti.

ARTICOLO 1

Definisce la finalità del decreto, richiamando la delega contenuta nell'articolo 1, comma 5, della legge n. 167 del 2015, che prevede disposizioni correttive e integrative delle attuali disposizioni sul diporto nautico.

² Il decreto è attualmente previsto dall'articolo 49-septies, comma 14 e dall'articolo 49-octies, comma 8, del d.lgs. n. 171/2005 e successive modificazioni, nonché dall'articolo 29, comma 5, del D.M. n. 146/2008

³ Le misure personalizzate (compensative e/o dispensative) trovano fondamento giuridico nell'applicazione rispettivamente dell'articolo 20 della legge 5 febbraio 1992, n. 104 (Legge-quadro per l'assistenza, l'integrazione sociale e i diritti delle persone handicappate) nonché dell'articolo 5, comma 4, della legge 8 ottobre 2010, n. 170 (Nuove norme in materia di disturbi specifici di apprendimento in ambito scolastico), dell'articolo 6, commi 2, 3 e 8, del decreto del Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca 12 luglio 2011, n. 5669 e delle allegate linee guida. La loro previsione normativa nelle modalità di svolgimento degli esami per il conseguimento delle patenti nautiche risponde alle difficoltà e incertezze manifestate da alcune Capitanerie di porto e Uffici circondariali marittimi, caratterizzate da grandi bacini di utenza, nello svolgimento delle prove di esame in presenza di candidati portatori di handicap o di DSA, ma dichiarati idonei al conseguimento della patente nautica dai competenti organi medici accertatori.

ARTICOLO 2

Modifica l'articolo 2 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171. In particolare:

la lettera a) aggiunge al comma 1 un'ulteriore forma di utilizzo commerciale delle unità da diporto: l'uso, in forma itinerante, per la somministrazione di cibo e di bevande e per l'attività di commercio al dettaglio, colmando in tal modo una lacuna normativa. La disposizione è strettamente connessa alle modifiche apportate anche all'articolo 57-bis del codice;

la lettera b) contiene una modifica necessaria ad un miglior coordinamento del testo vigente.

ARTICOLO 3

Modifica l'articolo 3 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171. In particolare:

la lettera a) modifica la lettera e) per correggere un refuso, dato dalla mancanza della ripetizione delle parole "fino a", per indicare l'estremo superiore della classe di TSL che individua le navi da diporto minori storiche;

la lettera b) inserisce la lettera h-bis al comma 1 per definire le unità da diporto a controllo remoto, prodotto che si sta affacciando sul mercato e richiede, pertanto, specifico riconoscimento.

ARTICOLO 4

Modifica l'articolo 15-ter del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171. Infatti l'articolo 3 della legge 8 luglio 2003, n. 172 prevede, all'articolo 3, che le navi adibite in navigazione internazionale esclusivamente al noleggio per finalità turistiche possono essere iscritte nel registro internazionale di cui all'articolo 1 del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30, ed essere assoggettate alla relativa disciplina. L'articolo 15-ter del codice della nautica da diporto (Iscrizione delle navi destinate esclusivamente al noleggio per finalità turistiche) introduce alcune semplificazioni amministrative relative ai libri e ai documenti di bordo per tale tipologia di navi. In particolare è stata introdotta la facoltà di sostituire l'atto di nazionalità di cui all'articolo 150 del codice della navigazione con un'apposita licenza di navigazione, il ruolo di equipaggio di cui all'articolo 170 del medesimo codice con il ruolino di equipaggio diportistico e il giornale nautico previsto dall'articolo 173 del codice con un libro unico di bordo. Le navi destinate esclusivamente al noleggio per finalità turistiche esulano dall'applicabilità delle norme sul sistema telematico centrale della nautica da diporto (SISTE) e delle relative procedure. Pertanto, la modifica apportata al comma 3 dell'articolo 15-ter del codice della nautica da diporto riguarda la correzione, appunto, dell'errato riferimento, presente alla lettera a) del testo vigente, alla licenza di navigazione delle unità da diporto, rilasciata ex articolo 22 del codice della nautica attraverso lo STED. È pertanto introdotta una specifica licenza di navigazione dedicata unicamente alle navi destinate esclusivamente al noleggio per finalità turistiche, redatta su modulo conforme al modello approvato con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Conseguentemente, sono state aggiornate le previsioni di cui ai commi 4 e 5.

ARTICOLO 5

Modifica l'articolo 19 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171. La lettera a) inserisce il comma 1-bis, colmando una lacuna del codice vigente, che non consente al cantiere costruttore di un'unità da diporto, ove non riesca a concluderne la vendita di una unità di nuova costruzione, di poterla immatricolare a proprio nome, in quanto privo del titolo di proprietà. Pertanto, nell'attica della semplificazione amministrativa, si prevede che il cantiere che intende iscrivere un'unità da diporto dallo stesso costruita presenta, in luogo del titolo di proprietà, una dichiarazione sostitutiva dell'atto di notorietà. La lettera b) apporta modifiche al comma 3 per corregge un refuso nella formula di rito della rappresentanza legale diretta ("in nome e per conto"), anche in considerazione del riferimento alla procura con sottoscrizione autenticata; sostituisce l'espressione "di un altro Stato", vaga sul piano giuridico, con la locuzione corrente "Stati terzi", con la quale sono indicati gli Stati estranei all'Unione europea; infine, in linea con le norme comunitarie, riferisce e limita ai soli Stati terzi l'individuazione dei relativi registri pubblici da attuarsi con modalità stabilite dal regolamento di attuazione del codice della nautica da diporto e specifica la natura "straniera" dell'autorità



competente ad attestare l'avvio della procedura di cancellazione dell'unità da diporto dal relativo registro.

ARTICOLO 6

Modifica l'articolo 20, comma 2, del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, inserendo una misura di semplificazione amministrativa e di sostegno allo sviluppo del settore. L'inclusione del ruolino di equipaggio tra i documenti di bordo rilasciati all'atto dell'iscrizione provvisoria di una nave o di un'imbarcazione da diporto ne consente l'immediata ricerca di equipaggio, favorendo l'occupazione.

ARTICOLO 7

Modifica l'articolo 24, comma 2, del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, esplicitando che la valenza giuridica della ricevuta rilasciata dallo STED in occasione del rinnovo della licenza di navigazione, per un'uniforme comportamento degli uffici periferici nell'applicazione della disposizione. Si prevede pertanto che tale ricevuta sostituisce per venti giorni la licenza di navigazione in corso di rinnovo anche ai fini del rilascio del ruolo e del ruolino di equipaggio e della licenza per l'apparato ricetrasmittente di bordo.

ARTICOLO 8

Modifica l'articolo 26, comma 1-bis, del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, aggiornando il codice della nautica da diporto in tema di rilascio del certificato di idoneità al noleggio, di cui al D.P.R. n. 152/2018 (Regolamento recante norme per l'attuazione del sistema telematico centrale della nautica da diporto) e prevedendone, pertanto, il rilascio da parte degli STED in luogo degli Uffici periferici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

ARTICOLO 9

Sostituisce l'articolo 27 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171. L'intervento correttivo sull'articolo 27 del codice si è reso necessario per due ordini di ragioni. In primo luogo l'articolo 3 (Definizioni) del codice, come modificato dal decreto legislativo n. 229/2017, al comma 1 ha recepito la distinzione tra natanti da diporto di cui alla lettera g) e moto d'acqua di cui alla lettera h), rendendo pertanto necessario riprodurre, anche ai fini della coerenza normativa, la medesima distinzione nell'articolo 27, ora rubricato "Natanti da diporto e moto d'acqua". In secondo luogo, le disposizioni in materia di noleggio e di locazione di tali tipologie di unità da diporto mancavano di sistematicità e hanno recentemente dato luogo a numerosi e complessi contenziosi amministrativi.⁴ Pertanto, oltre al citato aggiornamento della rubrica (ora "Natanti da diporto e moto d'acqua"), il comma 1 recepisce la distinzione tra natanti da diporto e moto d'acqua di cui all'articolo 3, comma 1, del codice, come modificato dal decreto legislativo n. 229/2017. Il comma 2 specifica, per maggiore chiarezza normativa, il regime giuridico assunto dai natanti da diporto (nello specifico, quello delle imbarcazioni, ossia quello di beni mobili registrati) una volta iscritti, su richiesta dell'interessato, nell'Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN). Il comma 3 disciplina la navigazione che può essere effettuata con i natanti da diporto, omettendo il riferimento alle moto d'acqua, in coerenza con la distinzione tra le due tipologie di unità, sopra richiamata. Il comma 4 definisce il limite massimo della navigazione, in termini di distanza dalla costa, che può essere effettuata con i natanti, chiarendo che questa, in ogni caso, deve avvenire non oltre le dodici miglia di distanza dalla costa. Il comma 5 stabilisce, invece, la distanza massima dalla costa a cui possono navigare le moto d'acqua (un miglio). Il comma 6 corregge, rispetto al precedente testo, la distinzione in termini di competenza territoriale tra autorità marittime e autorità della navigazione interna. Il comma 7, sulla base dell'esperienza maturata⁴, mira a dettare una disciplina unitaria a livello nazionale dell'utilizzo a fini commerciali dei natanti da diporto e delle moto d'acqua, rinviandone la disciplina ad un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e limitando la

⁴ Cfr. da ultimo i dieci ricorsi amministrativi presso il Tribunale Amministrativo Regionale della Campania - Napoli nel solo anno 2018, di impugnazione delle ordinanze dei locali uffici marittimi relativi al titolo di comando per l'esercizio di tale attività.

facoltà di regolamentare la materia da parte delle competenti autorità marittime o della navigazione interna, per quegli ulteriori aspetti di carattere locale e attraverso lo strumento dell'ordinanza, da emanarsi d'intesa con gli enti locali e sentite le associazioni nautiche nazionali maggiormente rappresentative, solo per quanto non previsto dalle predette disposizioni generali. Si tende, pertanto, a rendere le norme specifiche di settore più omogenee e con meno differenziazioni a livello territoriale, in applicazione dei principi di coordinamento e armonizzazione della normativa e di semplificazione del regime amministrativo e degli adempimenti relativi alla navigazione da diporto, anche ai fini commerciali, previsti dalla legge di delega. Il **comma 8** specifica i requisiti che deve possedere l'utilizzatore ai fini dell'esercizio commerciale di natanti da diporto e moto d'acqua e gli obblighi ricadenti in capo allo stesso. Il **comma 9** risponde alla necessità di assicurare sistematicità e chiarezza normativa. I contenuti dell'ultimo periodo del comma 6 e il comma 6-ter del testo vigente sono stati riuniti e rielaborati, per una migliore comprensibilità. Si è inoltre provveduto alla sostituzione del termine di conduttore con quello di locatario, sia perché il termine risulta di maggiore coerenza nell'ambito del codice, sia per evitare confusioni semantiche (nel linguaggio nautico il termine conduttore indica il soggetto al timone di un'unità navale).

ARTICOLO 10

Modifica l'articolo 29 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, eliminando la parola satellitare al comma 11, al fine della semplificazione amministrativa, trattandosi di norma volta alla salvaguardia della sicurezza della navigazione e della vita umana in mare, e dell'apertura a nuove e più avanzate soluzioni tecnologiche, che potrebbero portare a metodologie di rilevazione della posizione diverse da quelle "satellitari", e sostituendo al comma 11-bis la parola conduttore con quella di comandante, atteso che la responsabilità della navigazione ricade sempre su chi esercita il comando a bordo.

ARTICOLO 11

Modifica l'articolo 38 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171. La lettera a) modifica il comma 1, prevedendo che il ruolino di equipaggio deve essere richiesto anche per l'imbarco di marittimi a bordo di navi destinate esclusivamente al noleggio per finalità turistiche. La lettera b) modifica il comma 1-bis, includendo ora, in coerenza con le previsioni di cui al comma 1, le navi destinate esclusivamente al noleggio per finalità turistiche, oltre ad includere l'autorità della navigazione interna (assente nell'attuale disposizione) quale possibile destinatario delle comunicazioni sull'effettiva composizione giornaliera dell'equipaggio in caso di rotazione dello stesso, in aggiunta all'autorità marittima, atteso che non sempre la competenza sulla materia ricade su quest'ultima.

ARTICOLO 12

Modifica l'articolo 39 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171. Il **comma 1**, inerente l'obbligatorietà della patente nautica per la conduzione di determinate tipologie di motori, viene modificato a seguito considerazioni di carattere tecnico, di sicurezza della navigazione e di sostegno al settore diportistico. Dal un punto di vista prettamente tecnico, UCINA⁵ Confindustria Nautica ha commissionato un'analisi comparativa tra un motore a due tempi a iniezione diretta di carburante con cilindrata di 863 cc e un motore a quattro tempi fuoribordo a iniezione elettronica di carburante di cilindrata 995 cc, entrambi nuovi e di potenza nominale di 40 CV (e quindi inferiore al limite di potenza di 40,8 CV, oltre il quale corre l'obbligo di patente nautica). Il primo motore, in base al testo vigente del codice della nautica da diporto, come modificato dal decreto legislativo n. 229/2017, è soggetto ad obbligo di patente nautica, mentre il secondo motore ne è esonerato. Il laboratorio scelto per il test, l'Emissions Compliance Laboratory BRP, è conforme alle regole per le attrezzature di test US EPA Part 1065 nonché con gli standard Direttiva UE sulle imbarcazioni da diporto e all'ISO 8178. I controlli della calibrazione sono effettuati mensilmente su tutte le attrezzature delle celle di test. Per entrambi i motori è stata utilizzata la medesima cella di test. I motori hanno completato un ciclo di rodaggio di quattro ore in conformità con il ciclo di test della

⁵ Si rinvia alla nota 1.



International Marine Industry Association (ICOMIA). Il ciclo di rodaggio è necessario per stabilizzare il funzionamento del motore prima del test dinamometrico ufficiale. Dopo la prova nella cella di test, i motori sono stati installati sul medesimo natante Princecraft in alluminio, modello 142SC, HIN 77A84166D797, lunghezza 4,9 m, peso 263 kg (senza motore). All'esito delle prove al banco e in acqua:

- entrambi i motori hanno fornito potenze nominali pressoché sovrapponibili entro la curva dell'elica con WOT nominale (entro una media di 0,8 HP);
- entrambi i motori hanno raggiunto, all'incirca, la stessa velocità massima entro la gamma del regime nominale;
- nessuno dei due motori ha ecceduto lo standard SAE J1228 per la potenza certificata dei motori fuoribordo;
- il motore a due tempi ha fornito da 2 a 5 CV circa in più al regime di erogazione di potenza intermedia, con l'unico effetto di abbreviare il tempo di raggiungimento dell'assetto di planata, senza variazioni di velocità o di potenza massima del natante. Peraltro, la planata è un fattore di sicurezza, perché consente un minore innalzamento della prua, rendendo più agevole per il conduttore la vista oltre la prua durante la navigazione e perché conferisce maggiore stabilità al natante;
- entrambi i motori sono certificati per soddisfare i severi standard US EPA e della Direttiva UE sulle imbarcazioni da diporto.

Da un punto di vista di sicurezza della navigazione, nei 15 anni in cui i motori a due tempi a iniezione diretta di carburante, con cilindrata superiore a 750 cc, ma inferiore a 1000 cc, sono stati condotti senza patente, non sono stati comunicati alla Direzione generale sinistri marittimi in cui fossero coinvolti tali motori, né problemi o segnalazioni di inconvenienti o criticità relative alla sicurezza della navigazione. Da un punto di vista politico e imprenditoriale, il 15 aprile 2019, in audizione presso la IX Commissione Trasporti della Camera dei deputati, il Sottosegretario del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti Michele Dell'Orco, a nome del Governo, in risposta all'interrogazione n. 5-01828 presentata dall'On. Emanuele Scagliusi del Movimento 5 Stelle ha dichiarato: "Il Governo è consapevole della necessità di superare definitivamente le criticità emerse a seguito della modifica introdotta dall'art. 39 del Codice della nautica e in tal senso sta lavorando. Infatti, nelle more di una rivisitazione generale della norma che possa favorire le attività nautiche delle piccole imbarcazioni da diporto, è intenzione del Governo individuare in tempi stretti la soluzione più idonea, proprio in considerazione dell'approssimarsi della stagione turistica". (Bollettino delle Giunte e delle Commissioni, Camera dei Deputati, 3 aprile 2019). Conseguentemente è stato depositato presso la Camera dei deputati un disegno di legge (AC 1822, relatore On. Giovanni Battista Tombolato, Lega) con il quale, in attesa del presente decreto legislativo correttivo, è proposto un regime transitorio. Nella relazione Illustrativa il relatore lamenta come, a decorrere dalla data di entrata in vigore del decreto legislativo n. 229/2017, si è determinato un oggettivo nocumento all'attività delle imprese di locazione, che avevano acquistato i propulsori in questione in ragione della possibilità di locarli a prescindere dal possesso della patente nautica da parte del locatario. Proprio per evitare ingenti danni economici alle imprese del settore nautico, ed al settore della nautica da diporto nel suo complesso, la legge 21 settembre 2018, n. 108 ha disposto il differimento dell'applicazione dell'articolo 39, comma 1, lettera b), del codice della nautica da diporto, come modificato dal d.lgs. n. 229/2017, al 1° gennaio 2019. Secondo il relatore, questo differimento si è rivelato troppo breve in relazione al periodo di ammortamento del costo di acquisto di un motore marino. Pertanto si renderebbe necessario un ulteriore differimento al 1° gennaio 2021, affinché gli operatori del settore possano evitare e contenere i danni economici, e allo stesso tempo contribuire allo sviluppo del turismo nautico. Sia le associazioni nazionali di categoria maggiormente rappresentative, sia i consumatori, hanno più volte manifestato alla competente Direzione generale la necessità e l'urgenza di un intervento correttivo definitivo. La soluzione prospettata, che innalza a 900 cc il limite di cilindrata per i motori a due tempi a iniezione diretta di carburante ai fini dell'obbligo di patente nautica, conserva l'impianto del decreto legislativo n. 229/2017, basato sulla conferma della differenza di cilindrata fra i propulsori fuoribordo a due



tempi a iniezione diretta di carburante e i propulsori a quattro tempi a iniezione elettronica di carburante, sulla base di un principio di ragionevolezza fondato su elementi tecnici oggettivi. La modifica apportata al comma 6 mira all'inclusione delle moto d'acqua fra le unità da diporto al cui comando abilita la patente speciale di categoria D. La precedente esclusione delle moto d'acqua contrasta con le finalità di inclusione sociale e di ampliamento della platea dei diportisti che costituiscono la ratio dell'istituzione della patente speciale D; è risultata irragionevole, perché avulsa da qualsiasi riferimento alle concrete abilità e all'effettiva situazione clinica del diportista; è contraddittoria rispetto al principio, consolidato nel comma 6-bis dell'articolo 39 del codice, di esclusiva responsabilità del medico accertatore riguardo il giudizio di idoneità psichica e fisica al conseguimento delle patenti nautiche e i limiti di tale idoneità, cioè le eventuali limitazioni o prescrizioni annotate sulla patente nautica. Le modifiche apportate al comma 6-bis derivano da due distinte esigenze. In primo luogo si avvertiva la necessità di una maggiore completezza del testo, soprattutto per quanto riguarda le limitazioni e le prescrizioni applicabili alla patente di categoria D. In secondo luogo, il riferimento al regolamento di attuazione del codice per la previsione dei requisiti psichici e fisici per il conseguimento e il rinnovo delle patenti nautiche da un lato appariva ultroneo rispetto alla medesima disposizione presente nell'articolo 59, comma 1, lettera i), del decreto legislativo n. 229/2017; dall'altro finiva nella sua formulazione per svuotare di contenuto e di senso la patente speciale di categoria D, che costituisce l'innovazione più importante della disciplina delle patenti nautiche, se non altro per il valore di inclusività sociale e per il potenziale effetto di aumento della platea dei diportisti, contemperando lo sviluppo del settore con la salvaguardia della sicurezza della navigazione. La nuova formulazione ripristina sia l'allineamento sotto questo profilo della disciplina diportistica a quella stradale, come misura di semplificazione amministrativa a favore degli operatori, sia la finalità di avviamento alla pratica del diporto nautico di maggiori categorie di cittadini, alcune delle quali ne sono escluse dalla legislazione vigente, pur presentando situazioni o condizioni soggettive non incompatibili in assoluto con la sicurezza della navigazione e la salvaguardia della vita umana in mare.

ARTICOLO 13

Modifica l'articolo 39-bis del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171. Il **comma 1**, come sostituito, prevede che presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è istituita l'anagrafe nazionale delle patenti nautiche. La lettera c) del comma 2 viene sostituita in applicazione di quanto osservato dal Consiglio di Stato in merito alla necessità di evitare elencazioni tassative, che potrebbero non esaurire tutte le fattispecie possibili, e di sostituirle con locuzioni omnicomprensive. Così la locuzione vigente "che comportano l'applicazione della sanzione della sospensione o della revoca della patente nautica" è stata sostituita dalla locuzione "che comportano l'irrogazione di sanzioni amministrative accessorie". La lettera d) del comma 2, come sostituita, prevede, in aggiunta alla vigente disposizione, l'annotazione dell'eventuale giudicato penale discendente dal sinistro marittimo nell'anagrafe nazionale delle patenti nautiche. Ciò consente, nel caso in cui la responsabilità del sinistro ricada in capo al titolare della patente nautica, di coniugare la completezza dei dati registrati in anagrafe con la semplificazione amministrativa del procedimento di verifica dei requisiti morali. Si è anche tenuto conto dell'osservazione del Consiglio di Stato, che ravvisava perplessità sulla previsione, al comma 1, dell'inclusione anche dei "sinistri marittimi" nell'anagrafe. Ciò sia in relazione alle finalità di semplificazione della delega, poiché senza alcuna ulteriore specificazione si introdurrebbe un onere amministrativo anche per eventi di minima importanza, sia in relazione alla coerenza sistematica con il comma 2, che correttamente considera rilevanti per l'anagrafe soltanto le "violazioni di norme" e non tutti i singoli sinistri. Il comma 3-bis riproduce l'analoga disposizione di cui all'articolo 116, comma 13, del codice della strada (decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285) sulle modalità di aggiornamento della residenza del titolare di patente nautica.

ARTICOLO 14



Modifica il comma 1 dell'articolo 47 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, in recepimento del mutamento delle modalità di offerta sul mercato del noleggio delle unità da diporto, che, oltre al noleggio dell'intera unità, vedono ora l'offerta di imbarchi "a la cabina", fermi restando i limiti dei dodici passeggeri trasportabili previsti dalla disciplina del noleggio da diporto. La novella regola pertanto questo tipo di noleggio, molto diffuso fra le unità di minori dimensioni.

ARTICOLO 15

Modifica il comma 2 dell'articolo 49-bis del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, prevedendo, per ragioni di sicurezza della navigazione e di salvaguardia della vita umana in mare, che il titolare, l'utilizzatore a titolo di locazione finanziaria dell'imbarcazione ovvero il personale diverso eventualmente utilizzato per il comando di unità da diporto in attività di noleggio occasionale deve possedere da almeno cinque anni la patente nautica. Detto periodo temporale, oltre che garantire la necessaria esperienza nella conduzione dell'unità da diporto, risulta coerente con altre previsioni del codice della nautica, quale, ad esempio, quella inerente i requisiti per l'insegnamento teorico presso le scuole nautiche.

ARTICOLO 16

Sostituisce l'articolo 49-quinquies del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, a seguito di una rivisitazione organica delle disposizioni all'attualità contenute negli articoli 49-quinquies e 49-sexies. In sintesi:

- a) per sistematicità sono accorpate nell'articolo 49-quinquies le disposizioni inerenti specificamente la figura dell'istruttore professionale di vela e nell'articolo 49-sexies le disposizioni inerenti la disciplina dell'elenco nazionale degli istruttori professionali di vela. In dettaglio, la lettera h) del comma 2, e i commi da 4 a 10 della versione vigente dell'articolo 49-sexies sono traslati al novellato articolo 49-quinquies; i commi da 4 a 7 della versione vigente dell'articolo 49-quinquies sono traslati al novellato articolo 49-sexies;
- b) per completezza del testo normativo sono aggiunte una serie di disposizioni caratterizzanti le professioni regolamentate, qual è la figura dell'istruttore professionale di vela;
- c) su indicazione del Dipartimento per le politiche europee della Presidenza del Consiglio dei Ministri⁶ sono aggiunte norme sulla libera circolazione dei lavoratori in ambito UE e sulle procedure di riconoscimento dell'equipollenza dei brevetti e delle qualifiche professionali comunitari, ivi compresi quelli nazionali diversi da quelli rilasciati dalla Marina militare, dalla Lega navale italiana e dalla Federazione italiana vela (ai sensi del decreto legislativo 9 novembre 2007, n. 206) e di Stati terzi (ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 31 agosto 1999, n. 394);
- d) la disciplina sanzionatoria è stata revisionata. Per maggiore completezza del testo normativo sono previste le fattispecie dell'esercizio abusivo e dell'esercizio irregolare dell'attività di istruttore professionale di vela con le relative sanzioni amministrative;
- e) a vantaggio anche degli operatori, il decreto previsto nel testo vigente dell'articolo 49-sexies, comma 10, è reso omnicomprensivo delle materie che riguardano l'istruttore professionale di vela e la gestione del relativo elenco nazionale.

Ciò premesso, si analizzano, di seguito, le singole disposizioni dell'articolo 49-quinquies. La rubrica è stata modificata da "Istruttore di vela" a "Istruttore professionale di vela", per sottolineare la natura di professione dell'attività regolamentata e la distinzione, con connesse conseguenze di carattere giuridico e fiscale, tra istruttore professionale di vela e istruttore di vela che opera in ambito sportivo e dilettantistico. Coerentemente, il **comma 1** istituisce l'istruttore professionale di vela. Il **comma 2** ridefinisce la figura dell'istruttore professionale di vela, tenendo conto dell'esito

⁶ Il giorno 29/05/2018 si è tenuta presso la competente Direzione generale una riunione in materia di Istruttori professionali di vela, alla quale hanno partecipato il Dipartimento per le politiche europee della Presidenza del Consiglio dei ministri, la Lega navale italiana (che ha formalizzato le proprie osservazioni con lettera prot. n. 16457 del 19/06/2018), la Federazione Italiana Vela (in rappresentanza anche del CONI) e Confarca (in rappresentanza delle scuole nautiche).

della riunione specificata in nota 1 e delle previsioni di cui alla legge regionale del Consiglio Regionale della Valle d'Aosta 31 dicembre 1999, n. 44 (Disciplina della professione di maestro di sci e delle scuole di sci in Valle d'Aosta). La riformulazione chiarisce la natura di professione regolamentata dell'istruttore professionale di vela, il conseguente scopo di lucro della prestazione professionale, gli ambiti e le modalità di esercizio dell'attività, identificati nella preparazione dei candidati agli esami per il conseguimento delle patenti nautiche e nell'attività libero professionale. La principale ratio di tale ridefinizione è l'introduzione di una netta distinzione, fortemente sostenuta dal CONI e dalla Federazione italiana vela, tra la disciplina dell'istruttore professionale di vela, normata dal codice della nautica da diporto, e la disciplina degli istruttori di vela sportivo-dilettantistici, che rientra nella competenza del CONI, essendo tale attività caratterizzata da un peculiare regime normativo, formativo e fiscale, con particolare riferimento all'articolo 67, comma 1, lettera m), del decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, espressamente richiamato nella disposizione. L'inclusione dell'istruzione pratica tra le attività proprie dell'istruttore professionale di vela colma una lacuna del testo vigente, mentre l'uso della locuzione "nelle sue diverse specializzazioni" è funzionale alla strutturazione dell'elenco nazionale degli istruttori di vela. Il **comma 3** costituisce uno sviluppo della disposizione già vigente. In coerenza con le formule tipiche delle professioni regolamentate, si stabilisce che l'esercizio della professione di istruttore di vela e l'uso del titolo spettano unicamente ai soggetti iscritti nell'elenco nazionale e che, pertanto, sono vietati a chi ne sia stato cancellato o radiato. Fatta salva l'applicazione delle sanzioni penali vigenti per l'esercizio abusivo di professioni regolamentate, il comma stabilisce la sanzione amministrativa corrispondente alla violazione. Per il minimo e il massimo edittale è stato preso a riferimento l'articolo 25, comma 1, lettera a), della citata legge regionale della Valle d'Aosta n. 44/1999. È inoltre prevista la sanzione accessoria della cessazione immediata dell'attività. Il **comma 4** colma una lacuna in tema di vigilanza amministrativa e tecnica sull'esercizio dell'attività di istruttore professionale di vela, attribuendone la competenza al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. La disposizione mira a rendere effettiva la strutturata disciplina sanzionatoria, nonché la prevenzione e la repressione dell'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. Il **comma 5** stabilisce la sanzione amministrativa per l'irregolare esercizio della professione di istruttore di vela. Il minimo e il massimo edittale sono ripresi da quelli previsti dalla legge regionale della Valle d'Aosta n. 44/1999 (articolo 25, comma 1, lettera f). Il **comma 6** prevede sanzioni disciplinari per l'esercizio delle professioni di istruttore di vela in violazione delle disposizioni in materia. Il **comma 7** riformula il vigente comma 4 dell'articolo 49-sexies, rinviando al regolamento di cui al novellato comma 14 la previsione delle disposizioni che, rispondendo alla tutela di un pubblico interesse al corretto esercizio della professione, hanno rilevanza disciplinare. La norma di rango secondario, per le maggiori rapidità e flessibilità di innovazione che le sono proprie, è in effetti più adatta a governare la disciplina "sanzionatoria" di una professione di nuova istituzione, che potrebbe nell'esperienza amministrativa offrire motivi di aggiustamenti e modifiche. Le sanzioni disciplinari rimangono invariate, fatta salva una verifica della loro definizione operata avendo a modello ancora l'ordinamento forense. Di qui la sostituzione del termine "ammonimento" con quello più corretto di "avvertimento". Il **comma 8** individua 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 nel Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e nelle Capitanerie di porto competenti per territorio del luogo in cui è stata commessa la violazione, rispettivamente per le acque interne e per le acque marittime, ai sensi della legge 24 novembre 1981, n. 689. Le sanzioni irrogate sono comunicate al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'annotazione nell'elenco nazionale degli istruttori di vela. Il **comma 9** riprende la disposizione di cui al comma 6 del vigente articolo 49-sexies in materia di sospensione obbligatoria. È riformulata la lettera a) relativa alla copertura assicurativa e soppressa la lettera c), relativa all'interdizione dai pubblici uffici per una durata non superiore a tre anni, perché incongruente con la materia. Il **comma 10** prevede la sanzione disciplinare della radiazione per perdita dei requisiti morali o per altre

fattispecie di particolare gravità. Il **comma 11** attribuisce al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e alle Capitanerie di porto la potestà sanzionatoria. Il **comma 12** rinvia ad un regolamento per stabilire la disciplina della figura professionale dell'istruttore di vela e del relativo elenco nazionale. Rispetto alle previsioni di cui al decreto previsto dal vigente comma 10 dell'articolo 49-sexies, si prevede un ampliamento delle materie che dovranno essere disciplinate dal nuovo regolamento previsto affinché lo stesso contenga una disciplina omnicomprensiva dell'esercizio della professione di istruttore di vela e della tenuta del relativo elenco nazionale. La novella origina da esigenze di completezza del testo normativo, di semplificazione amministrativa e di vantaggi applicativi e informativi, con auspicabili effetti di riduzione del contenzioso. Rispetto al testo vigente sono integrate le seguenti materie:

lettera a): individuazione dei brevetti e delle qualifiche professionali rilasciati dalla Marina militare, dalla Federazione italiana vela e dalla Lega navale italiana validi per l'accesso alla professione di istruttore di vela;

lettera c): modalità di comunicazione degli estremi della polizza assicurativa degli istruttori professionali di vela e di ogni sua variazione agli allievi e alla 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 per la registrazione nell'elenco nazionale;

lettera d): modalità di riconoscimento della qualifica di esperto velista, rilasciata in data antecedente all'entrata in vigore del decreto, ai fini dell'iscrizione nell'elenco nazionale degli istruttori professionali di vela;

lettera e): condizioni e modalità per il rilascio, in fase di acquisizione di uno dei brevetti o delle qualifiche professionali di cui alla lettera b), del certificato di idoneità psichica e fisica da parte dei medici della Federazione medico-sportiva italiana o dal personale e dalle strutture pubbliche e private convenzionate ai sensi dell'articolo 5 del decreto-legge 30 dicembre 1979, n. 663, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 febbraio 1980, n. 33, e delle relative disposizioni di attuazione;

lettera f): procedimento disciplinare, ivi comprese le procedure di impugnazione e di esecuzione delle sanzioni disciplinari nel rispetto del principio del contraddittorio e dei principi generali dell'attività amministrativa;

lettera g): disciplina dell'apposita sezione dell'elenco nazionale riservata all'iscrizione degli istruttori di vela che svolgono attività sportiva dilettantistica ai sensi dell'articolo 67, comma 1, lettera m), del decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, ivi comprese le modalità di annotazione;

lettera h): procedure di accesso, impugnazione e rettifica da parte degli interessati dei dati personali trascritti nell'elenco nazionale degli istruttori professionali di vela.

ARTICOLO 17

Come sopra richiamato, nel novellato articolo 49-sexies sono raggruppate le disposizioni inerenti specificamente l'elenco nazionale degli istruttori professionali di vela. Nel dettaglio, i commi articoli dal 4 al 7 della versione vigente dell'articolo 49-quinquies sono traslati al novellato articolo 49-sexies. Il **comma 1** contiene la disposizione istitutiva dell'elenco nazionale degli istruttori professionali di vela presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il **comma 2** dispone i requisiti soggettivi, fisici, psichici e morali per l'iscrizione nell'elenco nazionale degli istruttori professionali di vela e dunque per l'esercizio della professione e per l'uso del titolo. Rispetto ai requisiti vigenti, di cui all'attuale testo del comma 2 dell'articolo 49-sexies, si segnalano le seguenti modifiche:

lettera b): sono inserite disposizioni sul riconoscimento o la dichiarazione di equipollenza da parte delle competenti autorità italiane dei percorsi di studio compiuti all'estero o dei titoli di studio esteri;

lettera c): la revisione dei requisiti morali è operata sul modello di quelli previsti all'articolo 49-septies per l'esercizio dell'attività di scuola nautica, compresa la previsione dei delitti previsti dal decreto del Presidente della Repubblica 9 ottobre 1990, n. 309 (Testo unico delle



leggi in materia di disciplina degli stupefacenti e sostanze psicotrope, prevenzione, cura e riabilitazione dei relativi stati di tossicodipendenza). Sono aggiunti i delitti contro la moralità pubblica ed il buon costume, in considerazione del tipo di attività, che comporta un rapporto tra istruttore e allievo;

lettera d): sono integrate disposizioni per il riconoscimento dell'equipollenza dei brevetti e delle qualifiche professionali rilasciati da enti e autorità nazionali diversi da Marina militare, Federazione italiana vela e Lega navale italiana, nonché per quelli rilasciati da autorità o enti stranieri;

lettera f): in caso di esercizio della professione di istruttore professionale di vela da parte di un cittadino straniero, la novella è volta ad assicurare il possesso certificato di un sufficiente livello di competenza nella conoscenza della lingua italiana, individuato nel livello B1 (Livello pre-intermedio o "di soglia") del quadro comune europeo di riferimento per la conoscenza delle lingue (QCER), onde garantire l'effettiva capacità dell'istruttore professionale di vela straniero di trasmettere all'allievo competenze e conoscenze in campo velico. Il requisito della conoscenza della lingua italiana si intende soddisfatto qualora l'interessato abbia conseguito in Italia il diploma di istruzione secondaria di secondo grado, ovvero sia in possesso della certificazione della conoscenza della lingua italiana come lingua straniera rilasciato da uno degli enti certificatori (CLIQ). Si prescinde dal requisito di competenza nella conoscenza della lingua italiana qualora l'insegnamento sia impartito esclusivamente ad allievi stranieri in lingua inglese o nella loro lingua madre.

lettera g): nel rispetto del principio e criterio direttivo di semplificazione amministrativa, previsto dalla legge delega n. 167/2015, il certificato di idoneità psichica e fisica all'esercizio della professione è richiesto solo in caso di rinnovo dell'iscrizione nell'elenco nazionale degli istruttori di vela. Per la prima iscrizione la fase dell'accertamento dell'idoneità psichica e fisica è già compiuta in sede di acquisizione del brevetto o della qualifica professionale validi per l'iscrizione. Pertanto il possesso del brevetto certifica anche il possesso dei requisiti psichici e fisici.

Il **comma 3** prevede che i requisiti di cui al comma 2, lettere a), b) e d), non si applicano a coloro che hanno ottenuto il riconoscimento, ai sensi del decreto legislativo 9 novembre 2007, n. 206, del brevetto o della qualifica professionale presso altri Stati membri dell'Unione europea ovvero, se il brevetto o la qualifica professionale sono stati conseguiti in Paesi terzi, in conformità al decreto del Presidente della Repubblica 31 agosto 1999, n. 394.

Il **comma 4** racchiude le previsioni dei vigenti commi dal 4 al 6 dell'articolo 49-quinquies. Le modifiche apportate riguardano i meccanismi di contabilità pubblica, ridisegnati in modo da assicurare l'effettiva disponibilità su un pertinente capitolo dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti delle risorse finanziarie per la copertura delle spese di gestione dell'elenco nazionale degli istruttori professionali di vela, di conservatoria e di vigilanza sull'esercizio della professione. Il **comma 5** modifica il vigente comma 3 dell'articolo 49-sexies. L'efficacia dell'iscrizione nell'elenco nazionale degli istruttori professionali di vela è stabilita in cinque anni. Il rinnovo avviene previo accertamento della persistenza dei requisiti di cui al comma 2. Per quanto attiene al corso di aggiornamento professionale, si è optato per il rispetto dell'autonomia statutaria e regolamentare delle autorità o degli enti che rilasciano i brevetti e le qualifiche professionali riconosciuti validi per l'accesso alla professione. Tali corsi assumono in tal modo valore puramente didattico, ma non amministrativo. Si tratta di una norma di semplificazione, che realizza un efficiente equilibrio tra la riduzione degli oneri a carico sia dell'Amministrazione sia degli istruttori professionali di vela e l'esigenza della verifica della loro professionalità. Il **comma 6** riprende le disposizioni di cui al vigente comma 7 dell'articolo 49-quinquies, ribadendo la pubblicità dell'elenco nazionale degli istruttori professionali di vela, prendendo a modello l'ordinamento forense.

ARTICOLO 18



Sostituisce l'articolo 49-septies del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171 e persegue finalità di semplificazione normativa secondo criteri di completezza, sistematicità e chiarezza del testo normativo, raccomandati dal Consiglio di Stato (parere 1745/2017). Ove possibile, la disciplina delle scuole nautiche è stata allineata alla disciplina delle autoscuole, con particolare riferimento all'articolo 123 del codice della strada (decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285), come ulteriore misura di semplificazione amministrativa, anche in considerazione del fatto che nella maggioranza dei casi la medesima impresa svolge attività sia di autoscuola sia di scuola nautica. La redazione del novellato articolo 49-septies è frutto di consultazione con alcune delle maggiori città metropolitane e province, enti locali ai quali è attribuita la vigilanza amministrativa e tecnica sulle scuole nautiche, tra le quali Bologna e Milano. Da tale consultazione è nato anche lo schema di regolamento di disciplina dell'attività di scuola nautica previsto dal novellato comma 19. Il **comma 1** riprende la definizione di scuola nautica presente nell'abrogato articolo 42 del regolamento di attuazione del codice. La parola "centri" è però sostituita dalla parola "scuole" per non ingenerare confusione con i "centri di istruzione per la nautica", oggetto dell'articolo 49-octies. Si dispone inoltre che l'attività di scuola nautica può essere esercitata nella forma dell'impresa o del consorzio di imprese. Il **comma 2** contiene previsione in linea con quanto disposto dall'articolo 105, comma 3, lettera a), del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112 (Conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle regioni ed agli enti locali, in attuazione del capo I della legge 15 marzo 1997, n. 59), che conferisce alle province, alle città metropolitane e alle province autonome di Trento e di Bolzano (d'ora in avanti: "autorità di controllo", secondo la dizione scelta dalle medesime) l'attività di vigilanza amministrativa e tecnica sulle scuole nautiche. Le consultazioni con le suddette autorità di controllo hanno consentito di apprezzare il problema della competenza in attività di vigilanza sulle sedi, ulteriori rispetto a quella principale, che le scuole nautiche aprono in province diverse da quella in cui è ubicata la sede principale. Il problema è risolto attraverso l'affermazione del principio di territorialità nella ripartizione delle competenze delle autorità di controllo: indipendentemente dalla natura, principale o ulteriore, della sede di una scuola nautica, è la sua ubicazione territoriale a individuare l'autorità di controllo competente. All'attività di controllo ordinaria sull'attività delle scuole nautiche e sulla permanenza dei requisiti prescritti, che ha cadenza almeno triennale, è aggiunta un'attività di controllo straordinaria, conseguente alla ricezione da parte dell'autorità di controllo territorialmente competente di notizia circostanziata che l'attività di una determinata scuola nautica non si svolge regolarmente. Il **comma 3**, in relazione al regime di SCIA, recepisce il principio di competenza territoriale delle autorità di controllo introdotto al comma 2, relativamente all'apertura di sedi principali o di ulteriori sedi nel territorio di una diversa autorità di controllo, richiedendo per le sedi secondarie il possesso di tutti i requisiti prescritti ad eccezione della capacità finanziaria; è altresì inserito il riferimento ai consorzi di scuole nautiche. La novella è frutto di consultazioni con le autorità di controllo. Il **comma 4** prevede i requisiti soggettivi per la presentazione della SCIA per l'esercizio di una scuola nautica. Rispetto ai requisiti vigenti, di cui all'attuale testo del comma 6 dell'articolo 49-septies, si segnalano le seguenti modifiche:

lettera a): in base alle disposizioni vigenti è espressa la possibilità di presentazione della SCIA per l'esercizio dell'attività di scuola nautica ai cittadini italiani, o di un altro Stato membro dell'Unione europea, o di uno Stato membro del SEE o di Stati terzi in regola con le disposizioni in materia di soggiorno e di lavoro nel territorio dello Stato (cfr. i citati d.lgs. n. 206/2007 e d.P.R. n. 394/1999);

lettera c): il requisito di formazione scolastica contempla i titoli di studio esteri riconosciuti o dichiarati equipollenti a quello nazionale dalle competenti autorità italiane;

lettera d): in caso di SCIA per l'esercizio di una scuola nautica presentata da un cittadino straniero, la novella è volta ad assicurare il possesso certificato di un sufficiente livello di competenza nella conoscenza della lingua italiana, individuato nel livello B2 (livello intermedio superiore) del quadro comune europeo di riferimento per la conoscenza delle lingue (QCER), onde garantire l'effettiva capacità di gestione della scuola nautica da parte del titolare. Il requisito della conoscenza della lingua italiana si intende soddisfatto qualora



l'interessato abbia conseguito in Italia il diploma di istruzione secondaria di secondo grado, ovvero sia in possesso della certificazione della conoscenza della lingua italiana come lingua straniera rilasciatoa da uno degli enti certificatori (CLIQ);

lettera e): la capacità finanziaria è sostituita dalla più comprensiva capacità patrimoniale; è aggiunta la polizza fideiussoria come alternativa.

Il requisito dell'esperienza di insegnamento presso una scuola nautica di durata almeno biennale, maturata nei cinque anni precedenti la presentazione della SCIA, è abrogato. La disposizione, oltre ad essersi dimostrata fonte di problemi applicativi, manifestati ad esempio dalla città metropolitana di Roma, appare irragionevole rispetto alla ratio di garantire una presunta maggiore competenza professionale nell'esercizio di una scuola nautica (attività complessa, qualificata dalla qualitativa sinergia tra figure dotate di competenze e compiti diversi, quali sono la proprietà, il management, l'amministrazione e il marketing da un lato e le attività didattiche dall'altro), a fronte di una ben più incisiva limitazione della libertà di impresa (articolo 41 della Costituzione). Il **comma 6** stabilisce i requisiti morali per l'esercizio dell'attività di scuola nautica. Rispetto ai requisiti vigenti di cui al **comma 8** dell'attuale testo dell'articolo 49-septies, sono apportate le seguenti modifiche:

lettera b): per le misure di sicurezza personali e di prevenzione è indicato il riferimento normativo al decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159 (Codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione, nonché nuove disposizioni in materia di documentazione antimafia, a norma degli articoli 1 e 2 della legge 13 agosto 2010, n. 136);

lettera c): le novelle di cui alla presente lettera nascono dall'esperienza amministrativa, maturata anche in tema di patenti nautiche, e dai numerosi quesiti e richieste di parere pervenute dagli uffici marittimi e dagli uffici della motorizzazione civile. Alle condanne a una pena detentiva non inferiore a tre anni sono aggiunte le condanne a più pene detentive, che pur singolarmente inferiori a tre anni, nel loro cumulo non sono inferiori a sei anni; sono contemplati i delitti previsti dal citato d.P.R. n. 309/1990; sono comprese le condanne per esercizio abusivo dell'attività di scuola nautica o che comportano l'interdizione dall'esercizio dell'attività di scuola nautica per un periodo non inferiore a tre anni;

lettera d): la novella, inerente il diritto fallimentare, è tratta dai vigenti regolamenti provinciali di disciplina dell'attività di scuola nautica⁷. Coloro che sono stati dichiarati interdetti, inabilitati o falliti, ovvero che hanno in corso nei propri confronti un procedimento per dichiarazione di fallimento, non possono presentare la SCIA per l'esercizio di una scuola nautica.

Il **comma 7** contiene la disciplina sul responsabile didattico e presenta le seguenti semplificazioni amministrative con riduzione di oneri per le imprese:

- a) per la sede principale della scuola nautica il responsabile didattico può coincidere con il titolare o il legale rappresentante della scuola nautica;
- b) per le ulteriori sedi della scuola nautica, il medesimo responsabile didattico può essere preposto fino a un massimo di tre ulteriori sedi ubicate nel territorio di una medesima autorità di controllo.

Il **comma 8** riproduce le previsioni del **comma 5** del vigente all'articolo 49-septies e prevede la facoltà per gli istituti tecnici del settore tecnologico, indirizzo trasporti e logistica, articolazione conduzione del mezzo, opzioni conduzione del mezzo navale e di impianti e apparati marittimi, di presentare alle autorità di controllo la SCIA per l'esercizio di una scuola nautica. Nella redazione vigente il testo del **comma 5** dell'articolo 49-septies si pone in antinomia con l'articolo 105, **comma 3**, **lettera a)**, del citato d.lgs. n. 112/1998. La riformulazione ripristina invece la corretta attribuzione *ratione materiae* alle autorità di controllo delle competenze in materia di vigilanza amministrativa e tecnica sulle scuole nautiche gestite da un istituto tecnico e le assoggetta alla relativa disciplina. Si prevenivano in tal modo anche possibili profili di turbativa della concorrenza e del mercato con le scuole nautiche che hanno natura di impresa e ne sostengono i relativi oneri. Al Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca è attribuito il potere di autorizzazione preventiva

⁷ Cfr., tra gli altri, quelli delle città metropolitane di Milano, con riferimento all'articolo 4, **comma 3**, **lettera g)**, e di Firenze, con riferimento all'articolo 5, **comma 1**, **lettera h)**.



dell'istituto tecnico per la presentazione della SCIA e la vigilanza sull'istituto tecnico per le materie di propria competenza. Nei commi da 9 al 13 sono raggruppate le disposizioni inerenti l'attività didattica delle scuole nautiche. Le modifiche apportate al **comma 9** riguardano la disciplina dell'unità da diporto nella disponibilità delle scuole nautiche. Secondo criteri di semplificazione degli oneri per le imprese sono codificati principi, sui quali la competente Direzione generale è intervenuta nel tempo con molteplici atti di indirizzo alle articolazioni periferiche dell'Amministrazione: la scuola nautica ha la disponibilità di almeno un'unità da diporto; tale disponibilità è di natura giuridica; l'unità da diporto è adeguata al tipo di corsi impartiti dalla scuola nautica, sia per esigenze didattiche, sia affinché ne sia ammissibile l'uso in sede di prova pratica durante lo svolgimento degli esami per il conseguimento della patente nautica richiesta dai candidati presentati dalla medesima scuola nautica. La disposizione, secondo la quale le dotazioni complessive, in personale, attrezzature e unità da diporto, delle singole scuole nautiche consorziate possono essere adeguatamente ridotte, è tratta dal codice della strada (articolo 123, comma 7), nell'ambito dell'allineamento, ove possibile, della disciplina stradale con quella nautico-diportistica, come forma di semplificazione amministrativa e di riduzione di oneri per le imprese, in considerazione del fatto che la maggioranza di esse svolge contemporaneamente le attività di scuola guida e di scuola nautica. Il **comma 10** determina il personale docente minimo nella disponibilità della scuola nautica per il regolare esercizio dell'attività. La disposizione è mediata dal codice della strada (articolo 123, comma 7) e dai vigenti regolamenti provinciali di disciplina dell'attività di scuola nautica⁸. Agli insegnanti teorici e agli istruttori pratici è applicato il regime di SCIA. La scuola nautica comunica all'autorità di controllo con segnalazione certificata di inizio attività la composizione del corpo docente in organico e ogni sua variazione, comprovandone contestualmente il possesso dei requisiti prescritti. Il **comma 11** dispone i requisiti professionali per l'accesso all'attività di insegnante teorico presso le scuole nautiche. La disposizione presenta i seguenti elementi di novità:

- a) i titoli accademici, la qualificazione professionale, le competenze didattiche e il curriculum dei docenti della scuola secondaria di secondo grado sono certificati dalle competenti autorità della Repubblica. Pertanto è irragionevole l'esclusività dell'accesso all'attività di insegnante teorico presso le scuole nautiche a favore dei soli docenti in servizio attuale presso gli istituti tecnici. Risponde a criteri di proporzionalità l'estensione della facoltà di accesso anche a docenti in attività presso altri istituti o in posizione di quiescenza da non più di cinque anni, che vantino nel personale curriculum titoli qualificanti e almeno cinque anni di attività di insegnamento presso gli istituti tecnici di cui al comma 8;
- b) il termine di conseguimento della patente nautica di categoria A con abilitazione alla navigazione senza alcun limite di distanza dalla costa è ripristinato a cinque anni ed è aggiunto il riferimento ai titolari di patente nautica di categoria B conseguita da almeno due anni. Il termine di dieci anni previsto nel testo vigente penalizza l'occupazione soprattutto giovanile; penalizza le scuole nautiche, che vedono ridotta l'offerta di aspiranti insegnanti teorici; appariva irragionevole, perché al raddoppio del periodo di conseguimento della patente nautica non corrisponde alcuna garanzia di una maggiore qualificazione del futuro insegnante teorico: nel diporto lusorio, infatti, non è prevista alcuna registrazione dei periodi di navigazione;
- c) è aggiunto il riferimento all'istruttore professionale di vela per l'insegnamento teorico delle tecniche di base della navigazione a vela.

Il **comma 12**, riprendendo l'articolo 31, comma 1, del regolamento di attuazione del codice, dispone i requisiti professionali per l'accesso all'attività di istruttore pratico presso le scuole nautiche. Il termine di conseguimento della patente nautica con abilitazione almeno pari a quella che il candidato aspira a conseguire è elevato a cinque anni per questioni di uniformità. È aggiunto il riferimento all'istruttore professionale di vela per l'istruzione pratica delle tecniche di base della navigazione a vela. Il **comma 13** fissa i requisiti soggettivi e morali per l'accesso alle attività di

⁸ Cfr., tra gli altri, quello della provincia di Livorno, con particolare riferimento all'articolo 9, comma 1.

insegnante teorico e di istruttore pratico presso le scuole nautiche. Tali requisiti sono modellati su quelli previsti per la presentazione della SCIA per l'esercizio di una scuola nautica e su quelli previsti nell'articolo 49-sexies, comma 2, per l'iscrizione nell'elenco nazionale degli istruttori professionali di vela. Sono stati esclusi dai requisiti morali quelli inerenti il diritto fallimentare, perché ritenuti incongrui con l'attività di insegnamento teorico o di istruzione pratica presso le scuole nautiche. I commi da 14 al 19 contengono le disposizioni in materia di disciplina sanzionatoria delle scuole nautiche. Il **comma 14** riprende il corrispondente comma 11 dell'articolo 123 del codice della strada, compreso il minimo e il massimo edittale della sanzione amministrativa. L'allineamento tra disciplina stradale e disciplina nautico-diportistica è completato dall'adattamento automatico degli importi delle sanzioni amministrative agli aggiornamenti del codice della strada. Il **comma 15** riprende il corrispondente comma 11-bis dell'articolo 123 del codice della strada, ivi compreso il minimo e il massimo edittale della sanzione amministrativa e gli aggiornamenti degli importi delle sanzioni. Analogamente, il **comma 16** riprende il corrispondente comma 12 dell'articolo 123 del codice della strada. Il **comma 17** rinvia al regolamento di disciplina dell'attività di scuola nautica, previsto al comma 19 dell'articolo 49-septies, l'ulteriore definizione della disciplina sanzionatoria, fissandone alcuni presupposti (accertate irregolarità nell'esercizio dell'attività, perdita dei requisiti previsti) e alcune fattispecie sanzionatorie (diffida, sospensione dell'attività, cessazione immediata dell'attività). Il **comma 18** individua l'autorità di controllo competente all'accertamento delle violazioni e all'irrogazione delle sanzioni ai sensi della legge 24 novembre 1981, n. 689. Il criterio di competenza è confermato nel principio di territorialità. Il **comma 19** prevede l'emanazione di un regolamento nazionale di disciplina dell'attività di scuola nautica, che contempra gli aspetti propri della materia in un'ottica omnicomprensiva, a vantaggio dell'Amministrazione e degli operatori privati. La soluzione normativa di un regolamento nazionale unico risponde ai criteri di completezza, sistematicità, semplificazione e codificazione previsti dalla legge delega n. 167/2015 e raccomandati dal Consiglio di Stato nel citato parere n. 1745/2017. Il regolamento nazionale concentra in un'unica fonte normativa la serie di decreti e direttive di attuazione previsti dal testo vigente dell'articolo 49-septies: in particolare vi confluiscono i provvedimenti attuativi previsti dai vigenti commi 3, 5, 9, 14 e 17. In secondo luogo, il regolamento previsto è destinato a risolvere l'attuale frammentazione della disciplina di attività di scuola nautica in una folta serie di regolamenti provinciali, non sempre congruenti tra loro, emanati dagli enti locali in applicazione della disposizione contenuta nell'abrogato articolo 42, comma 5, del regolamento di attuazione del codice. Tale disposizione, nel demandare alle province la competenza normativa sulle fonti del diritto secondarie di regolazione della materia, si poneva, per altro quale norma di rango secondario essa stessa, in antinomia con l'articolo 105, comma 3, lettera a), del citato d.lgs. n. 112/1998, che assegnava alle autorità di controllo la competenza sull'attività di vigilanza amministrativa e tecnica, ma non la potestà regolamentare sulla materia. Ben più grave era poi il conflitto di attribuzione con la potestà legislativa esclusiva assegnata allo Stato in materia di tutela della concorrenza dall'articolo 117, comma 2, lettera e) della Costituzione. Infine, la disciplina dell'attività di scuola nautica attiene alla competenza esclusiva del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. La scelta di un regolamento nazionale emanato con decreto autonomo del Ministro, distinto dal regolamento di attuazione del codice, reca conseguentemente il vantaggio di una sostanziale semplificazione dell'iter di emanazione e dell'iter di eventuali interventi correttivi. Nel regolamento nazionale unico, oltre alle materie già previste dal testo vigente dell'articolo 49-septies, sono regolate:

- lettera e):** le modalità di svolgimento delle attività di insegnante teorico e di istruttore pratico;
- lettera f):** le modalità di svolgimento dell'attività di formazione e di istruzione dei candidati agli esami per il conseguimento delle patenti nautiche, ivi compresa la durata dei corsi e delle esercitazioni pratiche;
- lettera g):** i requisiti e le modalità per lo svolgimento degli esami nelle sedi delle scuole nautiche;
- lettera h):** la disciplina dell'attività pubblicitaria;



lettera i): la previsione di un tariffario minimo, a fini di tutela della concorrenza e del mercato, di prevenzione di fenomeni di dumping e di tutela della qualità delle prestazioni didattiche;

lettera l): la disciplina sanzionatoria attuativa.

ARTICOLO 19

Sostituisce l'articolo 49-octies del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, riprendendo, per la disciplina dei centri di istruzione per la nautica, le previsioni di cui all'articolo 49-septies in tema di scuole nautiche. Oltre alle richiamate finalità di completezza, sistematicità, semplificazione e codificazione, la revisione intende disporre una più efficiente attività di vigilanza amministrativa e tecnica sui centri di istruzione per la nautica da parte dell'Amministrazione, a tutela degli interessi pubblici della sicurezza della navigazione e della salvaguardia della vita umana in mare, prevenire turbative della concorrenza a danno delle scuole nautiche, garantire il rispetto dell'assenza dello scopo di lucro, ribadire il carattere non commerciale dei centri di istruzione per la nautica, prevenire forme di pubblicità ingannevole. Il **comma 1** riformula la disciplina dei centri di istruzione per la nautica. Punti centrali della novella sono la previsione espressa del necessario preventivo riconoscimento da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dell'assenza dello scopo di lucro nell'esercizio dell'attività di formazione e di istruzione dei candidati agli esami per il conseguimento delle patenti nautiche. È espunta dal testo la parola "scuole" per non ingenerare confusione con le "scuole nautiche", oggetto dell'articolo 49-septies. Il **comma 2** conferma l'attribuzione dell'attività di vigilanza amministrativa e tecnica sui centri di istruzione per la nautica alla 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 (d'ora in avanti, "DGVPTM"). Il **comma 3** richiama il contenuto dispositivo del corrispondente comma 3 del novellato articolo 49-septies. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e le Capitanerie di porto competenti per territorio, rispettivamente, per le acque interne e per le acque marittime, svolgono un'attività di controllo ordinaria sull'esercizio dell'attività e sulla permanenza dei requisiti prescritti da parte delle articolazioni e delle affiliazioni locali dei centri di istruzione per la nautica con cadenza almeno triennale e un'attività di controllo straordinaria, conseguente alla ricezione di notizia circostanziata che l'attività di una determinata articolazione o affiliazione locale non si svolge regolarmente, ovvero su incarico del Ministero. Per la verifica dell'assenza dello scopo di lucro e, in generale, per le materie di carattere fiscale, le predette autorità si avvalgono delle locali articolazioni della Guardia di Finanza. D'altra parte la Guardia di Finanza svolge già autonomamente tali accertamenti⁹. La disposizione ha la finalità di realizzare forme di collaborazione tra amministrazioni, che razionalizzino tale tipologia di controlli per una corretta applicazione delle disposizioni e una riduzione del contenzioso. Gli esiti dei controlli sono comunicati al Ministero. Per sistematicità, le disposizioni relative al procedimento amministrativo di riconoscimento dei centri di istruzione per la nautica sono raggruppate nei commi dal 4 al 6. Il **comma 4** configura il procedimento amministrativo di riconoscimento dei centri di istruzione per la nautica sul modello del regime di SCIA. La domanda di riconoscimento quale centro di istruzione per la nautica è presentata al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dal legale rappresentante dell'ente o dell'associazione nautici di livello nazionale. Il **comma 5** prevede i requisiti soggettivi e morali per la presentazione della domanda di riconoscimento quale centro di istruzione per la nautica. I requisiti sono i medesimi di quelli previsti nel novellato articolo 49-septies per l'attività di scuola nautica, fatta eccezione per la disponibilità di un'adeguata capacità finanziaria, che è materia soggetta ad autonomia statutaria. Il **comma 6** mutua la figura del responsabile didattico dalla corrispondente figura prevista dalla disciplina dell'attività di scuola nautica. Il **comma 7** stabilisce l'obbligo per gli enti e le associazioni nautici di livello nazionale riconosciuti come centro di istruzione per la nautica di comunicare alle autorità di controllo l'elenco delle proprie articolazioni e

⁹ Cfr. la comunicazione prot. DGVPTM n. 31362 del 22/11/2017, con la quale la Presidenza nazionale di Lega navale italiana dà notizia di una verifica fiscale eseguita dalla locale articolazione della Guardia di Finanza alla Sezione LNI di Grado, che svolge attività di centro di istruzione per la nautica, con contestazione e verbalizzazione di un presunto fine lucrativo.



affiliazioni locali che svolgono attività di centro di istruzione per la nautica, dei relativi responsabili didattici e di ogni eventuale variazione. La disposizione è volta a rendere effettive ed a razionalizzare le attività di controllo. Nei commi 8 e 9 sono raggruppate le disposizioni inerenti l'attività didattica dei centri di istruzione per la nautica. Il **comma 8** corrisponde al comma 3 del vigente testo dell'articolo 49-octies. Le novelle apportate ricalcano quelle di cui al comma 9 del novellato articolo 49-septies, alle cui note illustrative si rimanda. Si evidenzia la specifica offerta formativa che i centri di istruzione per la nautica hanno l'obbligo di offrire, ridotta rispetto al vigente comma 3 dell'articolo 49-octies all'attività di formazione e di istruzione dei candidati agli esami per il conseguimento delle patenti nautiche di due o più delle categorie previste dall'articolo 39, comma 6, tra le quali però sono obbligatoriamente previste le patenti nautiche di categoria C e D, a significare l'impegno sociale che deve caratterizzare i centri di istruzione per la nautica. Il **comma 9** determina il personale docente minimo nella disponibilità del centro di istruzione per la nautica per il regolare esercizio dell'attività. Anch'esso è mutuato dalla corrispondente disciplina dell'attività di scuola nautica (cfr. articolo 10 della novella dell'articolo 49-septies), mentre l'applicazione delle disposizioni di cui ai commi dall'11 al 13 dell'articolo 49-septies è espressamente richiamata nella novella. Allo stesso criterio corrisponde l'imitazione del regime di SCIA per la comunicazione alle autorità di controllo del corpo docente in organico e delle sue variazioni, comprovando il possesso dei requisiti prescritti. I commi da 10 a 15 raggruppano le disposizioni in materia di disciplina sanzionatoria dei centri di istruzione per la nautica. Il **comma 10** riprende il corrispondente comma 14 dell'articolo 49-septies, ivi compresi il minimo e il massimo edittale della sanzione amministrativa e il loro adattamento automatico agli aggiornamenti del codice della strada. Il **comma 11** sanziona l'attività di insegnamento teorico presso i centri di istruzione per la nautica in carenza dei requisiti prescritti. I **commi 12 e 13** prevedono le sanzioni disciplinari. Il **comma 14** individua le autorità di controllo competenti all'accertamento delle violazioni e all'irrogazione delle sanzioni ai sensi della legge 24 novembre 1981, n. 689. Il criterio di competenza è confermato nel principio di territorialità. Il **comma 15** prevede l'emanazione di un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti per adottare il regolamento di disciplina dell'attività di centro di istruzione per la nautica. La disciplina dell'attività di centro di istruzione per la nautica appartiene infatti alla competenza esclusiva del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. La scelta di un regolamento nazionale emanato con decreto autonomo del Ministro, distinto dal regolamento di attuazione del codice, comporta il vantaggio di una semplificazione dell'iter di emanazione e dell'iter di eventuali interventi correttivi. La soluzione normativa di un regolamento specifico risponde infatti ai criteri di completezza, sistematicità, semplificazione e codificazione raccomandati dal Consiglio di Stato nel citato parere n. 1745/2017. Il regolamento concentra in un'unica fonte normativa la serie di decreti e direttive di attuazione previsti dal testo vigente dell'articolo 49-octies: in particolare vi confluiscono i provvedimenti attuativi previsti dai commi 1, 3 e 8. Nel regolamento nazionale unico, oltre alle materie già previste dal testo vigente dell'articolo 49-octies, sono disciplinati:

lettera b): le modalità di svolgimento dei controlli di cui al comma 3;

lettera c): le modalità per la presentazione della domanda di riconoscimento quale centro di istruzione per la nautica;

lettera f): le modalità di svolgimento delle attività di insegnante teorico e di istruttore pratico

La novella ha espunto dall'articolo 49-septies le previsioni di cui al vigente comma 9, secondo la quale si prevedeva che le scuole nautiche potessero richiedere che gli esami per il conseguimento delle patenti nautiche, con un numero di candidati non inferiore a dieci, venissero svolti presso le loro sedi, poiché rivelatasi nell'esperienza pratica di problematica applicazione.

ARTICOLO 20

Modifica l'articolo 49-nonies del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171. La revisione si rende necessaria al fine di consentire la realizzazione di accessi effettivamente utili a facilitarne la fruizione ai portatori di handicap. L'attuale disciplina al riguardo, che prevede la disponibilità di una banchina d'accesso con altezza massima di cinquanta centimetri rispetto al livello dell'acqua,



appare eccessivamente rigida e limitante nelle soluzioni proposte, alcune delle quali non tengono conto delle escursioni di marea. La revisione costituisce un notevole progresso nell'effettiva fruibilità degli accosti riservati al transito di imbarcazioni e natanti da diporto condotti da persone con disabilità o con persone con disabilità a bordo. Pertanto, il **comma 3**, al fine di aumentare la disponibilità di posti barca riservati alle persone con disabilità, ne limita la riserva ai natanti e alle imbarcazioni. Al **comma 4** viene sostituita la previsione dell'altezza massima della banchina con quella, decisamente più flessibile ed attuabile, dei sistemi idonei allo specifico attracco, demandato pertanto al singolo attracco l'identificazione delle specifiche strutture e dei sistemi per garantire il comodo accesso e l'uso dei disabili.

ARTICOLO 21

Modifica l'articolo 52 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171. Al riguardo si evidenzia che con lettera n. 18854 del 18 maggio 2018 il Ministero della Difesa, per il tramite del proprio Ufficio legislativo, ha lamentato l'esclusione propria e della Marina Militare dai testi dei vigenti commi 4 e 7 dell'articolo 52, "disconoscendone, di fatto, il ruolo fondamentale nel settore. Eppure – continua l'Ufficio legislativo del Ministero della Difesa – la Marina militare non solo rappresenta la Forza Armata che istituzionalmente si occupa della difesa marittima dello Stato ma è anche impegnata, attraverso gli storici Istituti di formazione (come la Scuola navale F. Morosini e l'Accademia navale) nell'insegnamento delle discipline afferenti alla cultura navale, marinairesca e idrografica". L'Ufficio legislativo del Ministero della difesa così termina la sua nota: "nel ritenere l'attuale formulazione dell'art. 52 incompleta, si auspica, in un prossimo intervento emendativo, la giusta collocazione del Ministero della difesa e della Marina militare fra gli attori istituzionali preposti alla diffusione della conoscenza e cultura del mare e all'elaborazione di specifici progetti formativi volti all'insegnamento dell'educazione marinara". Ritenendo le osservazioni del Ministero della difesa condivisibili, si è provveduto all'inserimento, tra i soggetti previsti al comma 7, del Ministero della difesa e della Marina militare.

ARTICOLO 22

Modifica l'articolo 57-bis del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, in coerenza con l'introduzione tra le forme di utilizzo a fini commerciali delle unità da diporto, contemplati all'articolo 2 del codice, della somministrazione di cibo e bevande, nonché di attività di commercio al dettaglio. Conseguentemente, la rubrica è aggiornata al nuovo contenuto dell'articolo in «Vendita e somministrazione di cibi e bevande. Commercio al dettaglio. Inquinamento acustico». Al comma 1 è apportato analogo aggiornamento, ferme restando le disposizioni specifiche relative alle bevande alcoliche.

ARTICOLO 23

Modifica l'articolo 60 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171. La novella istituisce un archivio informatizzato funzionale al monitoraggio della sicurezza e della qualità dei prodotti correlati al mercato della nautica da diporto. Si applicano le disposizioni di cui agli articoli 18 (Obblighi degli Stati membri in materia di organizzazione), 19 (Provvedimenti di vigilanza del mercato) e 20 (Prodotti che comportano un rischio grave) del regolamento n. 765/CE del 9 luglio 2008, in materia di vigilanza sul mercato, valutazione del rischio e allerta degli utenti. In particolare l'articolo 18, paragrafo 2, lettera b), dispone che gli Stati membri istituiscono procedure adeguate per monitorare gli infortuni e i danni alla salute presumibilmente causati dai prodotti. L'archivio informatizzato, 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 dal regolamento comunitario 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 della prevenzione del rischio e delle truffe assicurative. La novella comporta intervento sul regolamento di attuazione del codice della nautica da diporto, secondo le modalità previste dall'articolo 1, comma 6, della legge delega n. 167/2015. Nello specifico, il **comma 3-bis** prevede



che presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è istituito l'archivio nazionale dei prodotti delle unità da diporto. Il **comma 3-ter** definisce i compiti per cui è istituito il suddetto archivio, consistenti nella raccolta dei dati relativi agli infortuni e ai danni alla salute che si sospetta siano stati causati dai prodotti del diporto (definiti all'articolo 2, comma 1, del decreto legislativo 11 gennaio 2016, n. 5) Il **comma 3-quater** prevede che l'archivio è informatizzato ed è popolato e aggiornato con i dati risultanti dalle investigazioni e dal monitoraggio. Il **comma 3-quinquies** rinvia al regolamento di attuazione del codice la disciplina dell'organizzazione e del funzionamento dell'archivio, dell'accesso allo stesso e delle modalità e dei tempi per la trasmissione dei dati da parte di autorità marittime, della navigazione interna e consolari. Infine il **comma 3-sexies** precisa che il suddetto archivio verrà realizzato con le risorse disponibili a legislazione vigente.

ARTICOLO 24

Modifica l'articolo 64 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, introducendo una misura di semplificazione amministrativa, che modifica la cadenza di emanazione del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 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. L'esperienza ha rilevato l'incongruità della cadenza annuale di tale decreto di aggiornamento. La novella introduce pertanto un meccanismo di aggiornamento basato su effettivi aumenti dei costi di gestione degli esami, anche conseguenti a innovazioni delle procedure. Al riguardo, si evidenzia che la competente Direzione generale ha redatto lo schema di decreto di aggiornamento dei programmi e delle modalità di esame per il conseguimento delle patenti nautiche, che prevede prove teoriche basate sull'utilizzo di quiz gestiti da una stazione editoriale informatizzata. Le nuove modalità di svolgimento degli esami, una volta a regime, potrebbero comportare variazione dei relativi costi.

ARTICOLO 25

Modifica l'articolo 59 del decreto legislativo 3 novembre 2017, n. 229, allineando le disposizioni previste dall'articolo 59, comma 1, del d.lgs. n. 229/2017, relative alle modifiche da apportare al regolamento di attuazione del codice, alle innovazioni introdotte dal presente schema di decreto legislativo correttivo. L'articolo, formato da un solo comma, alla **lettera a)** abroga la **lettera e)** inerente la disciplina delle scuole nautiche e dei centri di istruzione per la nautica nonché delle relative figure professionali dell'istruttore e dell'insegnante validi per l'intero territorio nazionale, poiché tale disciplina è ora demandata allo specifico regolamento di disciplina dell'attività di scuola nautica, previsto dal comma 20 del novellato articolo 49-septies, e al regolamento di disciplina dell'attività di centro di istruzione per la nautica, previsto dal comma 16 del novellato articolo 49-octies. La **lettera b)** modifica la **lettera h)**, prevedendo una semplificazione delle dotazioni per le unità che navigano in acque SAR italiane che si dotano di dispositivi di geolocalizzazione, attuando così le previsioni della legge delega n. 167/2015 che prevede la riduzione degli adempimenti per i diportisti in ragione anche dell'innovazione tecnologica. Tale semplificazione mira, tra l'altro, ad arginare il fenomeno della fuga di unità da diporto di bandiera italiana verso altre bandiere dell'Unione europea. I dati relativi alle cancellazioni delle unità da diporto dal 2015 al 2017, tratti dalla pubblicazione "Il Diporto Nautico in Italia" pubblicata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, segnalano un totale di 6.376 unità da diporto. La **lettera c)** sostituisce **lettera i)**, allineandone le previsioni al contenuto delle lettere **b)** e **c)** del comma 6-sexies del novellato articolo 39, che prevede l'integrazione nel regolamento di attuazione del codice della nautica da diporto della disciplina delle patenti nautiche. La **lettera d)** abroga la **lettera o)**, inerente la disciplina della segnalazione certificata di inizio attività relativa alle scuole nautiche, poiché tale materia è compresa nel regolamento nazionale di disciplina dell'attività di scuola nautica, previsto dal comma 20 del novellato articolo 49-septies. La **lettera e)** modifica la **lettera s)**, sostituendo il termine "conduttore" di unità da diporto, pur non errato sotto il profilo giuridico, con quello di "locatario", per evitare confusioni con l'accezione nautica del termine "conduttore", riferito a colui il quale ha la materiale conduzione del mezzo nautico. La **lettera f)** introduce le lettere **bb-bis)** e **bb-**



ter. La prima introduce la previsione di una disciplina della navigazione e dell'utilizzo dei droni, delle responsabilità connesse, del relativo regime assicurativo, da integrarsi nel regolamento di attuazione del codice della nautica da diporto. Tale disciplina si rende necessaria alla luce dell'evoluzione tecnologica e del mercato, che vede la diffusione di unità che possono navigare senza conducente. La lettera bb-ter) introduce la previsione di una disciplina relativa alle annotazioni sul ruolino di equipaggio del personale di bordo, secondo criteri di semplificazione delle procedure, alla luce delle modalità di comunicazione telematica, anche con riguardo alle unità in acque estere. Tale innovazione è auspicata dall'INPS ai fini del controllo dell'evasione previdenziale e dall'INAIL allo scopo di prevenire truffe assicurative.

ARTICOLO 26

Modifica l'articolo 22 del decreto legislativo 11 gennaio 2016, n. 5, introducendo il comma 1-bis. La Endorsed Recommendation for use del Recreational Craft Sectorial Group, relativa all'attuazione della Direttiva 2013/53/EU in materia di unità da diporto, ERFU n. 137, approvata dalla Commissione Europea il 28 marzo 2017, ha sancito che le unità da diporto non marcate CE, immesse in commercio antecedentemente al 16 giugno 1998, qualora siano oggetto di lavori che comportino una modifica o una conversione rilevante, come definita nell'ordinamento italiano dal decreto legislativo 11 gennaio 2016, n. 5, non possono più essere sottoposte alla procedura di valutazione successiva alla costruzione (PCA), ossia non sono più assimilate sotto tale profilo alle unità da diporto marcate CE. Si è reso quindi necessario individuare una diversa e specifica procedura, che consenta a tali unità da diporto di eseguire modifiche che comportino variazioni all'originale certificato di omologazione. L'attuazione di questo aspetto della direttiva 2013/53/UE è operata in due fasi:

- a) in sede del presente decreto legislativo correttivo, il comma 1-bis costituisce la norma di rango primario, aggiunta all'articolo 22 del decreto legislativo n. 5/2016, che contiene il rinvio della disciplina di valutazione post costruzione per le unità da diporto in questione al regolamento di attuazione del codice della nautica da diporto;
- b) in sede di allineamento, ai sensi dell'articolo 1, comma 6, della legge delega n. 167/2015, del regolamento di attuazione del codice, sarà introdotta come allegato la procedura PCA per le unità da diporto non marcate CE immesse in commercio prima del 16/06/1998. Tale procedura è stata concordata con gli organismi notificati.

ARTICOLO 27

Modifica l'articolo 5 del decreto legislativo 28 gennaio 1994, n. 84, in attuazione della previsione di cui all'articolo 1, comma 2, lettera h), della legge delega n. 167/2015 ("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"), prevedendo la destinazione di aree per il ricovero a secco di natanti e di piccole imbarcazioni nell'ambito dei piani portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84. La modifica introdotta prevede espressamente che il piano regolatore di sistema portuale e il piano regolatore portuale individuano le aree demaniali da destinarsi, nell'ambito di tali approdi, a ricovero a secco di imbarcazioni e di natanti da diporto, specificando così che anche dette aree rientrano fra le strutture della nautica da diporto identificate dal decreto del Presidente della Repubblica 2 dicembre 1997, n. 509.

ARTICOLO 28

Reca le norme transitorie, in coerenza con il regime transitorio stabilito legislativo n. 229/2017, in particolare con le previsioni di cui agli articoli 59, comma 4, e 61, comma 2, delle quali si chiarifica la portata. Il regime transitorio introdotto risponde inoltre ai numerosi quesiti e richieste di parere pervenuti alla competente Direzione generale a seguito dell'entrata in vigore del decreto legislativo n. 229/2017 dagli uffici territoriali dell'Amministrazione, da altre Amministrazioni, dagli enti locali, dalle associazioni maggiormente rappresentative del settore, da studi legali, da imprese e da



privati. Alcune questioni e osservazioni, per la loro pertinenza, hanno contribuito alla redazione del presente decreto legislativo correttivo, manifestando la necessità dell'intervento correttivo. Finalità del suddetto regime transitorio è pertanto quello di armonizzare il passaggio tra normativa previgente e nuova normativa, minimizzando le incertezze applicative dell'amministrazione e interpretative dei privati e delle imprese, al fine di prevenire il contenzioso e di fornire un quadro normativo chiaro e di facile applicazione. Pertanto, il **comma 1** rinvia al regolamento di disciplina dell'attività di scuola nautica e al regolamento di disciplina dell'attività di centro di istruzione per la nautica i regimi transitori e derogatori di adeguamento ai nuovi requisiti, stabiliti dal presente schema di decreto legislativo, delle scuole nautiche, dei consorzi tra scuole nautiche e dei centri di istruzione per la nautica rispettivamente autorizzati o assentiti, ovvero riconosciuti in data anteriore all'entrata in vigore del presente decreto correttivo. La norma trae origine dalla necessità di tutela dell'affidamento del cittadino, in presenza di elevati livelli di consolidamento, a non vedersi privato in via irragionevole o arbitraria di situazioni, che abbia conseguito o maturato in base alla normativa anteriore, in particolare in presenza di attività imprenditoriali, quali sono le scuole nautiche. Analoghe considerazioni valgono per i centri di istruzione per la nautica, per la loro funzione di educazione e di avviamento agli sport nautici, nonché di diffusione dello spirito marinaro, della conoscenza dei problemi marittimi, dell'amore per il mare e dell'impegno per la tutela dell'ambiente marino e delle acque interne. Il **comma 2** ribadisce l'efficacia e dunque la vigenza delle leggi regionali e dei regolamenti provinciali di disciplina dell'attività di scuola nautica e, in generale, delle disposizioni pertinenti vigenti, per quanto non in contrasto e per quanto non disciplinato con le disposizioni immediatamente applicabili del novellato articolo 49-septies, fino all'emanazione del regolamento di disciplina dell'attività di scuola nautica previsto dal comma 20 del medesimo articolo. Il **comma 3**, analogamente, ribadisce l'efficacia e dunque la vigenza del decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 25 febbraio 2009, per quanto non in contrasto e per quanto non disciplinato con le disposizioni immediatamente applicabili del novellato articolo 49-octies, fino all'emanazione del regolamento di disciplina dell'attività di centro di istruzione per la nautica previsto dal comma 15 del medesimo articolo. Il **comma 4** conferma il riconoscimento quale centro di istruzione per la nautica agli enti e alle associazioni nautici di livello nazionale che, alla data di entrata in vigore del presente decreto legislativo correttivo, hanno assunto tale denominazione in base alla disciplina previgente. Il **comma 5** prevede che fino alla effettiva istituzione della figura professionale dell'istruttore di vela e del relativo elenco nazionale, le funzioni attribuite all'istruttore professionale di vela dal novellato codice della nautica da diporto sono svolte dagli esperti velisti riconosciuti idonei dalla Federazione italiana vela o dalla Lega navale italiana, anche non appartenenti ai predetti enti. Il **comma 6** stabilisce che i bandi di selezione per esperti velisti emanati dalla Federazione italiana vela o dalla Lega navale italiana sono aperti anche a soggetti non appartenenti ai predetti enti, a pena di nullità dei medesimi bandi. Si riconosce, infatti, meritevole di tutela l'interesse del privato a conseguire una qualifica, alla quale corrispondono già allo stato attuale opportunità occupazionali e che, comunque, è valutabile per la futura iscrizione nell'elenco nazionale degli istruttori professionali di vela e, dunque, per l'accesso alla relativa professione.

ARTICOLO 29

Reca la clausola di invarianza finanziaria.



RELAZIONE TECNICA
Descrizione dell'innovazione normativa
Sezione I

A) Titolo del provvedimento:

SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO RECANTE DISPOSIZIONI INTEGRATIVE E CORRETTIVE AL DECRETO LEGISLATIVO 3 NOVEMBRE 2017, N. 229, CONCERNENTE REVISIONE ED INTEGRAZIONE DEL DECRETO LEGISLATIVO 18 LUGLIO 2005, N. 171, RECANTE CODICE DELLA NAUTICA DA DIPORTO ED ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA 2003/44/CE, A NORMA DELL'ARTICOLO 6 DELLA LEGGE 8 LUGLIO 2003, N. 172, IN ATTUAZIONE DELL'ARTICOLO 1, COMMA 5, DELLA LEGGE 7 OTTOBRE 2015, N. 167

B) Amministrazione ed altro soggetto proponente:

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

C) Tipologia dell'atto:

Con la Legge 7 ottobre 2015, n. 167, *Delega al Governo per la riforma del codice della nautica da diporto*, il Parlamento, a norma dell'articolo 76 della Costituzione della Repubblica, ha delegato il Governo ad attuare la riforma del Decreto Legislativo 18 luglio 2005, n. 171 e successive modificazioni, secondo criteri di delega ampi ed incisivi.

Alla riforma del codice della nautica da diporto consegue la previsione dell'allineamento del relativo regolamento di attuazione (decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 29 luglio 2008, n. 146) alle novelle legislative.

L'attuazione della delega legislativa è avvenuta con l'entrata in vigore, in data 13/02/2018, del decreto legislativo 3 novembre 2017, n. 229, *Revisione ed integrazione del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, recante codice della nautica da diporto ed attuazione della direttiva 2003/44/CE, a norma dell'articolo 6 della legge 8 luglio 2003, n. 172, in attuazione dell'articolo 1 della legge 7 ottobre 2015, n. 167*, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale – Serie Generale n. 23 del 29/01/2018.

La medesima legge di delegazione legislativa n. 167/2015, al comma 5 dell'articolo 1, autorizza il Governo ad adottare uno o più decreti legislativi contenenti disposizioni correttive e integrative del codice della nautica da diporto, come modificato dal d.lgs. n. 229/2017, nel rispetto dei medesimi principi e criteri direttivi e secondo le modalità ivi previste, entro diciotto mesi dalla data di entrata in vigore del d.lgs. n. 229/2017.

Lo schema di decreto legislativo correttivo proposto mira a completare la tutela di interessi pubblici generali, quali lo sviluppo dell'industria nautica e della sua filiera, allineandone il regime giuridico e l'organizzazione amministrativa ai migliori standard dei principali concorrenti UE, delle attività ludiche, sportive e di diffusione della cultura e delle tradizioni marinare nazionali in rapporto al contributo che il mare ha dato, per la configurazione peninsulare del Paese, allo sviluppo culturale, civile, sociale ed economico della nazione.

Inoltre, il presente correttivo mira all'inclusione delle persone diversamente abili nelle attività nautiche, alla protezione dell'ambiente marino, alla prevenzione della sicurezza della navigazione e della salvaguardia della vita umana in mare, all'innovazione tecnologica, all'incremento dell'occupazione, soprattutto giovanile e meridionale, ad una migliore integrazione tra legislazione nautica e legislazione



turistica, specie sotto il profilo della semplificazione dei procedimenti amministrativi e al sostegno alle iniziative di impresa.

Nonostante le enormi potenzialità, infatti, l'Italia non riesce ancora a sfruttare ciò che la nautica può offrire in termini di crescita economica ed occupazionale, sia considerata come settore a sé stante, sia integrata alla *blue economy*, e si trova a fronteggiare la sempre più agguerrita concorrenza della Germania.

A tale scopo, l'assetto normativo del settore deve completare lo sforzo di ammodernamento introdotto dal D.Lgs. n. 229/2017 per allineare l'Italia ai principali Paesi europei.

Invero, la filiera nautica (produzione cantieristica, subfornitura, componentistica, riparazioni e *refitting*, servizi, commercio, noleggio e locazione, formazione, avviamento agli sport nautici, preparazione al conseguimento delle patenti nautiche) ha moltiplicatori del reddito e dell'occupazione nettamente più alti rispetto alla media del cluster marittimo.

Secondo il recente rapporto della Fondazione Symbola – Fondazione per le qualità italiane – la nautica da diporto ha un moltiplicatore di 7,1 del valore aggiunto e di 9,6 degli addetti, a fronte dei dati del cluster marittimo, che sono rispettivamente di 2,55 e 1,76 (Censis, Rapporto sull'economia del mare).

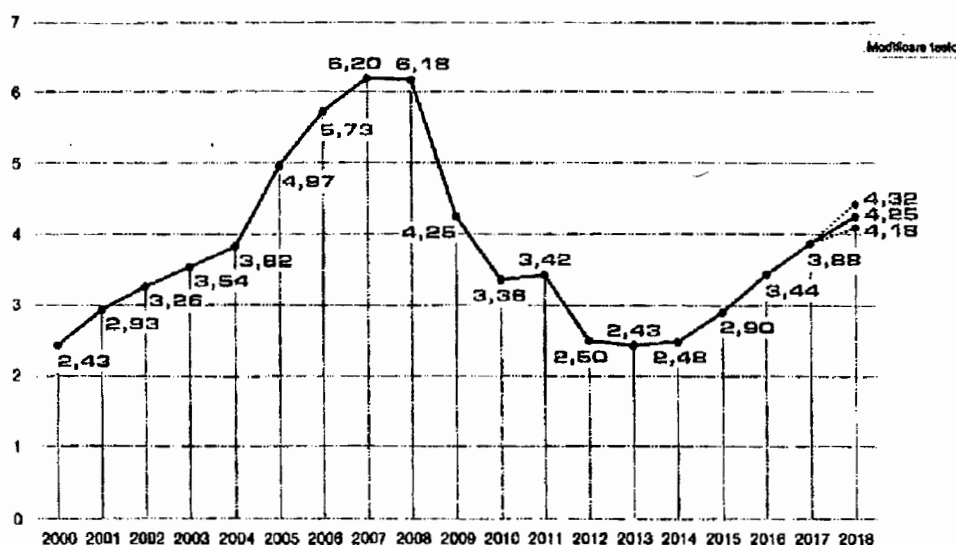
Il valore aggiunto della nautica è di 11,8 miliardi di euro (Fondazione Symbola su dati Istat) ed, in particolare, la Lombardia è la prima regione, con 2,2 miliardi di euro, seguita dal Veneto, 1,6 miliardi, dall'Emilia Romagna, 1,1 miliardi, e dalla Liguria 950 milioni.

Rispetto al totale del valore aggiunto regionale, la nautica rappresenta il 2,13% in Friuli Venezia Giulia, il 2% in Liguria, l'1,18% nelle Marche, l'1% nel Veneto e poco meno per Toscana, Emilia e Piemonte.

La componente industriale (produzione cantieristica, subfornitura, componentistica) genera circa 4,3 miliardi di euro di valore aggiunto e, dopo la crisi economica, ha segnato nel 2018 un incremento di fatturato del 75% rispetto ai valori minimi storici toccati nel 2013 (fonte "Nautica in Cifre").

Industria italiana della nautica: andamento del fatturato globale 2000-2018
valori in miliardi di euro

La



cantieristica nautica del nostro Paese è stata la prima al mondo nell'ultimo decennio.

Nel 2017 l'Italia si attesta al 12,7% della produzione mondiale, tuttavia cede la prima posizione alla Germania (14,7%), mentre precede Stati Uniti (10,4%), Francia (7,5%), Regno Unito (5,5%), Messico (4,1%), Polonia (3,6%) e Finlandia (1,9%) (dati ITC-UN Comtrade).

Nonostante le potenzialità, il dato economico è comunque negativo per quanto riguarda il turismo, i porti turistici, il charter nautico ed i servizi.

Innanzitutto, va segnalato l'aumento della fuga di unità italiane verso bandiere dell'Unione considerate più facilmente gestibili per carico amministrativo ed adempimenti fiscali.

Nel triennio 2015-17 si sono disimmatricolate 6.376 unità, di cui il 68% inferiori a 12 metri, migrate verso altri stati UE (dati pubblicazione MIT "Il diporto nautico in Italia").

Parallelamente il settore del charter nautico (noleggio e locazione) negli ultimi tre anni ha perso il 2,4% del fatturato, mentre quello dei servizi è cresciuto nello stesso periodo del 1,5% a fronte di una progressione della cantieristica del 15% (elaborazione Fondazione Symbola su dati Istat).

L'intervento correttivo si rende necessario anche in relazione alle numerose richieste di parere su questioni interpretative ed applicative pervenute dalle articolazioni periferiche di questa amministrazione, da altre amministrazioni e dagli enti locali, da imprese e privati cittadini.

Le consultazioni svolte da questa Direzione generale con le province e le città metropolitane, nonché con le associazioni e gli enti maggiormente rappresentativi del settore nautico diportistico; hanno poi reso manifesta la necessità di avvalersi dell'autorizzazione di cui all'articolo 1, comma 5, della legge delega n. 167/2015.

L'intervento correttivo è operato anche in linea con il parere del Consiglio di Stato – Commissione Speciale del 12 ottobre 2017, n. 1745.

Il presente schema di decreto legislativo correttivo, pertanto, interviene sul testo vigente del codice della nautica da diporto per:

a) colmare le lacune di aggiornamento dei procedimenti amministrativi in materia di nautica da diporto al Sistema telematico centrale della nautica da diporto (SISTE), di cui al decreto del Presidente della Repubblica 14 dicembre 2018, n. 152, *Regolamento recante norme per l'attuazione del sistema telematico centrale della nautica da diporto*, ed al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 9 aprile 2019, n. 136, *Istituzione dell'Ufficio di conservatoria centrale delle unità da diporto (UCON) nell'ambito del sistema telematico centrale della nautica da diporto*, al fine di "rendere il codice già compatibile con le misure di rango inferiore", evitando quindi la necessità di ulteriori complesse modifiche a livello primario (punto 4.3 del predetto parere);

b) dotare l'articolato, nelle parti oggetto dell'intervento correttivo, di una maggiore completezza, sistematicità e chiarezza normativa, come auspicato anche dal Consiglio di Stato (punto 4.1);

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

d) attuare la regolamentazione dell'attività di locazione dei natanti e delle moto d'acqua secondo criteri di semplificazione, nel rispetto dei requisiti generali di sicurezza e della salvaguardia delle persone trasportate.



In particolare, la semplificazione operata riguardo ai provvedimenti attuativi va in una duplice direzione:

a) l'unificazione in un solo provvedimento attuativo della molteplicità di decreti e di direttive di attuazione previsti per una medesima materia;

b) lo stralcio dei provvedimenti attuativi inerenti materie di competenza esclusiva di questa Amministrazione, per i quali, pertanto, il concerto con altre amministrazioni, oltre che improprio, costituisce un inutile aggravio degli *iter* di emanazione e di futura modifica.

Non è stata sottovalutata un'altra osservazione del Consiglio di Stato, secondo la quale la concreta realizzazione delle finalità di crescita, sviluppo e competitività del settore della nautica da diporto, che costituisce la finalità della riforma, dipende anche dalla fiducia degli investitori nella stabilità del quadro regolatorio e nell'efficienza degli apparati pubblici, temi ai quali si collegano quelli della qualità della legislazione, della certezza dei rapporti giuridici e della completezza delle risorse organiche a livello di amministrazione centrale (punto 3.2).

L'importanza dell'emanazione del presente decreto legislativo correttivo risiede, dunque, anche in una sistematica razionalizzazione dei provvedimenti attuativi. In dettaglio:

1. Con riferimento alla revisione della disciplina in materia delle dotazioni di sicurezza, la semplificazione delle dotazioni per le unità che navigano in acque SAR italiane e che si dotino di dispositivi di geolocalizzazione (art. 27 dello schema di d.lgs. correttivo, che modifica l'art. 59 del D.Lgs. n. 229/2017, in attuazione dell'art. 1, comma 2, lettera q), della legge delega n. 167/2015).

2. Con riferimento alle unità da diporto in uso commerciale:

- l'inserimento di un modello semplificato di licenza per le navi destinate esclusivamente al noleggio per finalità turistiche, che possono essere iscritte nel Registro internazionale (art. 4 dello schema di d.lgs. correttivo, che modifica l'art. 15-ter del codice della nautica da diporto in attuazione dell'art. 1, comma 2, lettera b), della legge delega n. 167/2015);
- il rilascio del certificato di idoneità al noleggio a cura dello Sportello telematico del diportista (STED) (art. 8 dello schema di d.lgs. correttivo, che modifica l'art. 26 del codice della nautica da diporto in attuazione dell'art. 1, comma 2, lettera b), della legge delega 167/2015);
- la previsione di una regolamentazione quadro nazionale dell'utilizzazione dei natanti per locazione e noleggio, al fine di razionalizzare gli adempimenti (art. 9 dello schema di d.lgs. correttivo che modifica l'art. 27 del codice della nautica da diporto in attuazione dell'art. 1, comma 2, lettera e), della legge delega n. 167/2015);
- l'introduzione di una disciplina specifica per le unità utilizzate per la somministrazione di cibo e bevande e per attività di commercio al dettaglio, attualmente privi di copertura normativa (art. 24 del d.lgs. correttivo che modifica l'art. 57 bis del Codice della nautica).

3. Con riferimento alle attività di controllo da parte dello Stato di approdo:

- aggiunta di un art. 49 terdecies al codice della nautica da diporto, per introdurre la definizione dell'attività di interfaccia nave/porto nell'ambito di applicazione del Port State Control (art. 22 dello schema di d.lgs. correttivo in attuazione dell'art. 1, comma 2, lettera p), della legge delega n. 167/2015).



4. Con riferimento al regime amministrativo (in attuazione dell'art. 1, comma 1, lettera a), della legge delega n. 167/2015):

- l'introduzione della possibilità di iscrivere le unità nuove direttamente a nome del cantiere, mediante una dichiarazione sostitutiva dell'atto di notorietà in luogo del titolo di proprietà (art. 5 dello schema di d.lgs. correttivo in attuazione dell'art. 1, comma 1, lettera a), della legge delega n. 167/2015);
- modifica dell'art. 24 del codice della nautica da diporto per esplicitare la valenza giuridica della ricevuta rilasciata dallo STED in occasione del rinnovo della licenza di navigazione (art. 7 dello schema di d.lgs. correttivo in attuazione dell'art. 1, comma 1, lettera a), della legge delega n. 167/2015);
- l'introduzione della previsione di una disciplina relativa ai droni, quale prodotto di nuova concezione che si sta affacciando sul mercato nautico e ancora privo di una disciplina normativa (art. 3 dello schema di d.lgs. correttivo in attuazione dell'art. 1, comma 1, lettera a), della legge delega n. 167/2015);
- modifica all'art. 39-bis del codice della nautica da diporto, al fine di consentire l'annotazione del cambiamento di residenza/domicilio del titolare della patente nautica effettuata dal Centro elaborazione dati della Direzione generale per la motorizzazione (art. 13 dello schema di d.lgs. correttivo in attuazione dell'art. 1, comma 2, lettere a) e b), della legge delega n. 167/2015);
- modifiche all'art. 38 del codice della nautica da diporto, al fine di consentire l'annotazione sul ruolino di equipaggio, secondo criteri di semplificazione delle procedure, anche con riguardo alle unità in acque estere (art. 11 dello schema di d.lgs. correttivo in attuazione dell'art. 1, comma 2, lettere a) e b), della legge delega n. 167/2015).

5. Con riferimento alle professioni:

- modifiche agli artt. 49-quinquies e 49-sexies del codice della nautica da diporto, con la previsione della distinzione tra la figura dell'istruttore professionale di vela e le attività sportive dilettantistiche, ai sensi dell'art. 67, comma 1, lettera m), del decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917 (artt. 17 e 18 dello schema di d.lgs. correttivo in attuazione dell'art. 1, comma 2, lettera t), della legge delega n. 167/2015); infine,

6. con riferimento alle infrastrutture:

- modifiche all'art. 49-nonies del codice della nautica da diporto, con la modulazione delle infrastrutture previste per i posti barca riservati ai disabili sulle singole caratteristiche dei porti (art. 21 dello schema di d.lgs. correttivo in attuazione dell'art. 1, comma 2, lettera f), della legge delega 167/2015).

In tal senso, lo schema di decreto legislativo proposto costituisce coerente attuazione del programma di Governo, relativamente alla necessità di promuovere il rilancio del diporto nautico.

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 e contempla espressamente la clausola di invarianza finanziaria al suo articolo 29.



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 delle Amministrazioni Pubbliche diverse dallo Stato.

SEZIONE II
QUANTIFICAZIONE DEGLI EFFETTI FINANZIARI

Per quanto di diretto interesse, l'anzidetto articolo 29 dello schema, oltre a recare la rituale norma di chiusura in tema di invarianza finanziaria della spesa, sancisce che, rispetto alle innovazioni del quadro normativo apportate e in linea con gli indirizzi degli organi di vigilanza finanziaria, gli adempimenti discendenti dall'attuazione del decreto legislativo comportano l'impiego di risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Dal provvedimento non derivano, del pari, nuovi o maggiori oneri per il personale, le dotazioni e le infrastrutture, rispetto agli stanziamenti di bilancio disponibili a legislazione vigente, che supportano la dotazione organica e l'attività di istituto delle amministrazioni interessate al presente decreto.

Si rappresenta, infine, che nel decreto sono state inserite le ulteriori necessarie modifiche al vigente codice della nautica da diporto, al fine di completare l'allineamento dei contenuti alle disposizioni relative alla disciplina del SISTE (art. 8 dello schema di d.lgs. correttivo in modifica dell'articolo 26 del codice della nautica da diporto), sempre ad invarianza di oneri per la finanza pubblica.

Di seguito, un'analitica descrizione degli articoli dello schema di provvedimento ai fini finanziari.

ARTICOLO 1

Reca le finalità del provvedimento e non ha influenza sugli aspetti finanziari.

ARTICOLO 2

Comma 1: è aggiunta un'ulteriore forma di utilizzo commerciale delle unità da diporto: l'uso per la somministrazione itinerante di cibo e di bevande e per l'attività itinerante di commercio al dettaglio, colmando in tal modo una precisa lacuna normativa. La disposizione è strettamente connessa al successivo articolo 24, che modifica la disciplina dell'articolo 57-bis.

Comma 3: la modifica apportata al comma 3 aggiorna la dizione di riferimento agli Stati non appartenenti all'Unione europea; applicano le regole formali sull'uso dei verbi servili di cui al punto 1.8 della circolare PCdM n. 10888/2001.



ARTICOLO 3

lettera a): la novella corregge un refuso presente nel testo vigente, la mancanza della preposizione "fino a" a indicare l'estremo superiore della classe di tonnellate di stazza lorda (TSL) che individua le navi da diporto minori storiche. Valgono le stesse considerazioni di cui alla precedente lettera a).

lettera b): è aggiunto il riferimento ai droni anche nel settore della nautica da diporto, prodotto che si sta affacciando sul mercato e richiede un'opportuna disciplina.

La disposizione non comporta oneri, potendosi effettivamente provvedere anche ai procedimenti amministrativi relativi alla nuova classificazione dei droni per la nautica da diporto attraverso l'utilizzo delle risorse e delle dotazioni strumentali disponibili a legislazione vigente. Si specifica, infine, che le risorse utilizzabili per le finalità indicate dall'articolo sono già esistenti in bilancio.

ARTICOLO 4

L'articolo 3 della legge 8 luglio 2003, n. 172 (Disposizioni per il riordino e il rilancio della nautica da diporto e del turismo nautico) prevede che le navi adibite in navigazione internazionale esclusivamente al noleggio per finalità turistiche possono essere iscritte nel Registro Internazionale di cui all'articolo 1 del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30, e successive modificazioni, ed essere assoggettate alla relativa disciplina.

Dette navi, si rammenta, rimangono estranee al sistema telematico centrale della nautica da diporto (SISTE) ed alle relative procedure.

L'articolo 15-ter del novellato codice della nautica da diporto, *Iscrizione delle navi destinate esclusivamente al noleggio per finalità turistiche*, reca ulteriori semplificazioni amministrative relative ai libri ed ai documenti di bordo per tale tipologia di navi.

Con riguardo al comma 3, infatti, l'intervento correttivo introduce una specifica licenza di navigazione e precisa che è redatta su modulo conforme al modello approvato con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Le sostituzioni dei successivi commi 4 e 5 sono mere conseguenze dell'intervento correttivo sul comma 3.

La disposizione è di carattere ordinamentale e non comporta minori entrate e nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

ARTICOLO 5

Il comma 1-bis colma una lacuna del codice vigente, che non consente al cantiere costruttore di un'unità da diporto, ove per qualsiasi ragione non riesca a concluderne la vendita, di poterla immatricolare a proprio nome, in quanto privo del titolo di proprietà; mentre il comma 3 corregge, al punto 1), un refuso nella formula di rito della rappresentanza legale diretta ("in nome e per conto"), al punto 2) sostituisce l'espressione "di un altro Stato", vaga sul piano giuridico, con la locuzione corrente "Stati terzi", con la quale sono indicati gli Stati estranei all'Unione europea ed al punto 3) specifica la natura straniera dell'autorità competente ad attestare l'avvio della procedura di cancellazione dell'unità da diporto dal relativo registro.



La disposizione è di carattere ordinamentale e non comporta minori entrate e nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

ARTICOLO 6

L'articolo modifica l'ultimo periodo del comma 2 dell'articolo 20 del codice della nautica da diporto, in tema di documenti di bordo, attuando una misura di semplificazione amministrativa e di sostegno allo sviluppo del settore. L'inclusione del ruolino di equipaggio tra i documenti di bordo rilasciati all'atto dell'iscrizione provvisoria di una nave o di un'imbarcazione da diporto ne consente l'immediata ricerca di equipaggio; dunque, favorisce l'occupazione.

La disposizione è di carattere ordinamentale e non comporta minori entrate e nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

ARTICOLO 7

L'articolo modifica il comma 2 dell'articolo 24 del codice della nautica da diporto esplicitando la valenza giuridica della ricevuta rilasciata dallo STED in occasione del rinnovo della licenza di navigazione. Tale ricevuta sostituisce per venti giorni la licenza di navigazione in corso di rinnovo anche ai fini del rilascio del ruolo e del ruolino di equipaggio e della licenza per l'apparato ricetrasmittente di bordo.

La disposizione è di carattere ordinamentale e non comporta minori entrate e nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

ARTICOLO 8

L'articolo modifica l'articolo 26, comma 1-bis, del codice della nautica da diporto ed aggiorna la norma di rango primario relativa al procedimento amministrativo di rilascio del certificato di idoneità al noleggioro al SISTE, di cui al D.P.R. n. 152/2018 (Regolamento recante norme per l'attuazione del sistema telematico centrale della nautica da diporto) e al D.M. n. 136/2019, al fine di "rendere il codice già compatibile con le misure di rango inferiore, evitando quindi la necessità di ulteriori modifiche a livello primario" (punto 4.3 del richiamato parere n. 1745/2017).

La disposizione è di carattere ordinamentale e non comporta minori entrate e nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

ARTICOLO 9

L'intervento correttivo sull'articolo 27 del codice si è reso necessario per due ordini di ragioni.

In primo luogo, l'articolo 3 (Definizioni) del codice, come modificato dal d.lgs. n. 229/2017, al comma 1 ha recepito la distinzione tra natanti da diporto di cui alla lettera g) e moto d'acqua, di cui alla lettera h), rendendo necessario riprodurre la medesima distinzione nell'articolo 27, ora rubricato "*Natanti da diporto e moto d'acqua*", appunto per evitare la persistenza di un'antinomia contigua interna al codice.



In secondo luogo, le disposizioni in materia di noleggio e di locazione di tali tipologie di unità da diporto, mancando di sistematicità, sono state oggetto di numerosi contenziosi amministrativi.¹

Per conseguenza, la rubrica è modificata in *"Natanti da diporto e moto d'acqua"*.

Comma 1: il comma 1 recepisce la distinzione tra natanti da diporto e moto d'acqua di cui all'articolo 3, comma 1, del codice come modificato dal d.lgs. n. 229/2017.

Comma 2: il comma 2 è un intervento di chiarezza normativa rispetto al testo vigente, che esplicita il regime giuridico assunto dai natanti una volta iscritti, su richiesta dell'interessato, nell'Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN).

Comma 3: il comma 3 espunge le moto d'acqua per effetto della predetta distinzione dai natanti.

Comma 4: per una maggiore chiarezza testuale, la locuzione "entro dodici miglia dalla costa" è sostituita dalla locuzione "non oltre dodici miglia di distanza dalla costa".

Comma 5: la distinzione tra natanti da diporto e moto d'acqua comporta l'introduzione di un specifico comma per la determinazione della distanza massima di navigazione dalla costa delle moto d'acqua.

Comma 6: è corretto un refuso, ripristinando la distinzione in termini di competenza territoriale tra autorità marittime e autorità della navigazione interna.

Comma 7: in applicazione dei principi e criteri direttivi di cui al comma 2, lettere a) e b), rispettivamente *"coordinamento e armonizzazione della normativa in materia di nautica da diporto"* e *"semplificazione del regime amministrativo e degli adempimenti relativi alla navigazione da diporto, anche ai fini commerciali"*, della legge di delegazione legislativa n. 167/2015, si rimanda ad un successivo decreto quadro della disposizioni per l'utilizzazione di natanti da diporto e moto d'acqua.

È fatta salva la potestà delle competenti autorità marittime o della navigazione interna di regolare quanto non previsto dalle predette norme quadro e gli ulteriori aspetti di carattere locale attraverso lo strumento dell'ordinanza.

Comma 8: individua l'obbligo del possesso della patente nautica quale requisito minimo per lo svolgimento dell'attività con natanti da diporto ovvero moto d'acqua utilizzati a fini commerciali.

Comma 9: la genesi del comma nasce da esigenze di sistematicità e chiarezza normativa. Il contenuto dispositivo dell'ultimo periodo del comma 6 e il comma 6-ter del testo vigente sono stati fusi e rielaborati per una migliore comprensibilità, essendo potenzialmente rivolti a una platea turistica non necessariamente avveza alla normativa diportistica. Si segnala la sostituzione del termine di conduttore con il termine di locatario, sia per sottolineare la natura di legislazione speciale del codice della nautica da diporto sia per evitare confusioni semantiche (nel linguaggio nautico il termine conduttore indica il soggetto al timone di un'unità navale).

La disposizione è di carattere ordinamentale e non comporta minori entrate e nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

¹ Da ultimo, una serie di dieci ricorsi amministrativi incardinati presso il Tribunale Amministrativo Regionale della Campania - Napoli nel solo anno 2018, di impugnazione delle ordinanze dei locali uffici marittimi relativi al titolo di comando per l'esercizio di tale attività.



ARTICOLO 10

Comma 11: la soppressione della parola satellitare è una forma di semplificazione amministrativa proporzionata rispetto alla ratio della norma, volta alla salvaguardia della sicurezza della navigazione e della vita umana in mare. Al contempo la novella apre in futuro a nuove e più avanzate soluzioni tecnologiche.

Comma 11-bis: la parola conduttore è sostituita dalla parola comandante, nella sua qualità di detentore della responsabilità della navigazione.

La disposizione è di carattere ordinamentale e non comporta minori entrate e nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

ARTICOLO 11

Comma 1: l'inclusione delle navi destinate esclusivamente al noleggio per finalità turistiche è una misura di semplificazione amministrativa conseguente al disposto di cui all'articolo 15-ter, comma 3, lettera b). "La previsione appare coerente con la ratio di semplificare le procedure al fine di incentivare le attività turistiche e di incentivo economico-commerciale" (punto 5, parere n. 1745/2017, cit.)

Comma 1-bis: per lo stesso motivo al testo del comma sono aggiunte la parola "navi" e la locuzione "navi destinate esclusivamente al noleggio per finalità turistiche"; è colmata una lacuna, inserendo la competenza in materia delle autorità della navigazione interna.

La disposizione è di carattere ordinamentale e non comporta minori entrate e nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

ARTICOLO 12

Comma 1, lettera b): la novella nasce da considerazioni di carattere tecnico, di sicurezza della navigazione, politico e di sostegno al settore diportistico.

Da un punto di vista tecnico, UCINA² Confindustria Nautica ha commissionato un'analisi comparativa tra un motore a due tempi a iniezione diretta di carburante con cilindrata di 863 cc e un motore a quattro tempi fuoribordo a iniezione elettronica di carburante di cilindrata 995 cc, entrambi nuovi e di potenza nominale di 40 CV (e quindi inferiore al limite di potenza di 40,8 CV, oltre il quale corre l'obbligo di patente nautica).

Il primo motore, in base al testo vigente del codice della nautica da diporto, come modificato dal d.lgs. n. 229/2017, è soggetto ad obbligo di patente nautica, mentre il secondo motore ne è esonerato.

Il laboratorio scelto per il test, l'Emissions Compliance Laboratory BRP, è conforme alle severe regole per le attrezzature di test US EPA Part 1065 nonché con gli standard Direttiva UE sulle imbarcazioni da diporto e all'ISO 8178. I controlli della calibrazione sono effettuati mensilmente su tutte le attrezzature delle celle di test. Per entrambi i motori è stata utilizzata la medesima cella di test.

² Si rinvia alla nota 1.



I motori hanno completato un ciclo di rodaggio di quattro ore in conformità con il ciclo di test della International Marine Industry Association (ICOMIA). Il ciclo di rodaggio è necessario per stabilizzare il funzionamento del motore prima del test dinamometrico ufficiale.

Dopo la prova nella cella di test, i motori sono stati installati sul medesimo natante Princecraft in alluminio, modello 142SC, HIN 77A84166D797, lunghezza 4,9 m, peso 263 kg (senza motore).

All'esito delle prove al banco e in acqua:

- entrambi i motori hanno fornito potenze nominali pressoché sovrapponibili entro la curva dell'elica con WOT nominale (entro una media di 0,8 HP);
- entrambi i motori hanno raggiunto circa la stessa velocità massima entro la gamma del regime nominale;
- nessuno dei due motori ha ecceduto lo standard SAE J1228 per la potenza certificata dei motori fuoribordo;
- il motore a due tempi ha fornito da 2 a 5 CV circa in più al regime di erogazione di potenza intermedia, con l'unico effetto di abbreviare il tempo di raggiungimento dell'assetto di planata, senza variazioni di velocità o di potenza massima del natante. Peraltro, la planata è un fattore di sicurezza, perché consente un minore innalzamento della prua, rendendo più agevole per il conduttore la vista oltre la prua durante la navigazione e perché conferisce maggiore stabilità al natante;
- entrambi i motori sono risultati certificati per soddisfare i severi standard US EPA e della Direttiva UE sulle imbarcazioni da diporto.

Da un punto di vista di **sicurezza della navigazione**, nei 15 anni in cui i motori a due tempi a iniezione diretta di carburante, con cilindrata superiore a 750 cc, ma inferiore a 1000 cc, sono stati condotti senza patente, non risultano sinistri marittimi determinati da tale tipologia di motore, né problemi o segnalazioni di inconvenienti o criticità relative alla sicurezza della navigazione.

Da un punto di vista **politico e imprenditoriale**, il 15 aprile 2019, in audizione presso la IX Commissione Trasporti della Camera dei deputati, il Sottosegretario del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti Michele Dell'Orco, a nome del Governo, in risposta all'interrogazione n. 5-01828 presentata dall'On. Emanuele Scagliusi del Movimento 5 Stelle ha dichiarato: *“Il Governo è consapevole della necessità di superare definitivamente le criticità emerse a seguito della modifica introdotta dall'art. 39 del Codice della nautica e in tal senso sta lavorando. Infatti, nelle more di una rivisitazione generale della norma che possa favorire le attività nautiche delle piccole imbarcazioni da diporto, è intenzione del Governo individuare in tempi stretti la soluzione più idonea, proprio in considerazione dell'approssimarsi della stagione turistica”*. (Bollettino delle Giunte e delle Commissioni, Camera dei Deputati, 3 aprile 2019).

Conseguentemente è stato depositato presso la Camera dei deputati un disegno di legge (AC 1822, relatore On. Giovanni Battista Tombolato, Lega) con il quale, in attesa del presente decreto legislativo correttivo, si propone un regime transitorio.

Nella relazione il relatore lamenta come, a decorrere dalla data di entrata in vigore del decreto legislativo n. 229/2017, si è determinato un oggettivo nocumento all'attività delle imprese di locazione



che avevano acquistato i propulsori in questione, in ragione della possibilità di localarli a prescindere dal possesso della patente nautica da parte del locatario.

Proprio per evitare ingenti danni economici alle imprese del settore nautico, ed al settore della nautica da diporto nel suo complesso, la legge 21 settembre 2018, n. 108 ha disposto il differimento dell'applicazione dell'articolo 39, comma 1, lettera b), del codice della nautica da diporto, come modificato dal d.lgs. n. 229/2017, al 1° gennaio 2019.

Secondo il relatore, questo differimento si è rivelato troppo breve in relazione al periodo di ammortamento del costo di acquisto di un motore marino. Pertanto, si renderebbe necessario un ulteriore differimento al 1° gennaio 2021, affinché gli operatori del settore possano evitare e contenere i danni economici, ed allo stesso tempo contribuire al rilancio del turismo nautico.

Sia le associazioni nazionali di categoria maggiormente rappresentative, sia i consumatori, hanno più volte manifestato la necessità e l'urgenza di un intervento correttivo definitivo. La soluzione prospettata, che innalza a 900 cc il limite di cilindrata per i motori a due tempi a iniezione diretta di carburante ai fini dell'obbligo di patente nautica, conserva l'impianto del d.lgs. n. 229/2017, basato sulla conferma della differenza di cilindrata fra i propulsori fuoribordo a due tempi a iniezione diretta di carburante e i propulsori a quattro tempi a iniezione elettronica di carburante, in adesione ad un principio di ragionevolezza fondato su elementi tecnici oggettivi.

Comma 6, alla lettera d) le moto d'acqua sono aggiunte alle unità da diporto al cui comando abilita la patente speciale di categoria D.

L'esclusione aprioristica delle moto d'acqua contrasta con le finalità di inclusione sociale e di ampliamento della platea dei diportisti che costituiscono la *ratio* dell'istituzione della patente speciale D; è irragionevole, perché avulsa da qualsiasi riferimento alle concrete abilità e all'effettiva situazione clinica del diportista; è antinomica rispetto al principio, consolidato nel comma 6-bis del presente articolo, ma già normato con l'articolo 36 del regolamento di attuazione del codice, di esclusiva responsabilità del medico accertatore riguardo il giudizio di idoneità psichica e fisica al conseguimento delle patenti nautiche e i limiti di tale idoneità, cioè le eventuali limitazioni o prescrizioni annotate sulla patente nautica.

Risponde anche alla richiesta del Consiglio di Stato "*di voler specificare, con riferimento alle moto d'acqua, quale sia la patente nautica necessaria per la loro conduzione*" (punto 5 del parere n. 1745/2017).

Comma 6-bis: la novella del comma 6-bis nasce dalla necessità di una maggiore completezza del testo, soprattutto per quanto riguarda le limitazioni e le prescrizioni applicabili alla patente di categoria D.

La nuova formulazione ripristina allinea la disciplina diportistica a quella stradale, come misura di semplificazione amministrativa a favore degli operatori, ed avvia alla pratica del diporto nautico maggiori categorie di cittadini, alcune delle quali ne sono escluse dalla legislazione vigente pur presentando situazioni o condizioni soggettive non incompatibili in assoluto con la sicurezza della navigazione.

Si tratta di disposizioni di carattere ordinamentale e, pertanto, non comportano minori entrate e nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

ARTICOLO 13

Comma 1: individua il Centro elaborazione dati (CED), che già gestisce l'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida in campo stradale, come articolazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti competente per l'istituzione e la tenuta dell'anagrafe nazionale delle patenti nautiche.

Comma 2, lettera d): coniuga la completezza dei dati registrati in anagrafe alla semplificazione amministrativa del procedimento di verifica dei requisiti morali.

Comma 3-bis: riproduce l'analoga disposizione di cui all'articolo 116, comma 13, del codice della strada (decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285) sulle modalità di aggiornamento della residenza del titolare di patente nautica.

Nel merito, le modifiche apportate rispetto al testo vigente dell'articolo 39-bis del codice interessano il solo comma 3-bis, in quanto relativamente ai commi 1 e 2 si è proceduto ad una mera riformulazione senza alterare la sostanza delle disposizioni.

Infatti, già la relazione tecnica del decreto legislativo 229/2017, che ha introdotto l'intero articolo 39-bis ed istituito l'anagrafe nazionale delle patenti nautiche, ha evidenziato che, per quanto concerne gli aspetti legati allo scambio informatico delle informazioni tra le autorità competenti, non vi è la necessità di potenziamenti della rete informatica esistente, già in grado di supportare le complesse attività riguardanti la nautica. In particolare, in merito agli aspetti legati all'interconnessione non ricorrono costi aggiuntivi. Infatti, i dati sono forniti dalle Capitanerie di Porto, dagli Uffici Circondariali Marittimi e dagli Uffici Motorizzazione Civile, avvalendosi del sistema pubblico di connettività (SPC) già in uso per la gestione di altre procedure informatizzate.

Si evidenzia, inoltre, che l'Anagrafe è realizzata e gestita nell'ambito del contratto per l'affidamento in *out-sourcing* della conduzione del sistema informatico del predetto CED, senza la necessità di acquisire nuovo hardware, né nuove licenze software, né nuovi sistemi di *storage* rispetto a quelle già disponibili per lo svolgimento dei compiti di istituto attribuiti dalla legislazione vigente.

Sempre la richiamata relazione tecnica, ha rappresentato che 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 e 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. Gli oneri di interconnessione sono pertanto sostenuti nell'ambito delle risorse previste a legislazione vigente sia da parte dei fruitori che da parte del titolare del dato, ciascuno per la parte di propria competenza.

Pertanto, si ribadisce che, nell'ambito dell'anagrafe nazionale delle patenti nautiche già istituita nel 2017, l'attuale disposizione prevede, quale esclusivo elemento di novità, al comma 3-bis l'annotazione del cambio di residenza sulla patente nautica a cura del CED, previa ricezione della relativa comunicazione da parte dei Comuni. In merito a detta annotazione, si sottolinea che già oggi i Comuni trasmettono al CED, per via telematica o su supporto magnetico, la notizia dell'intervenuto trasferimento di residenza ai fini dell'annotazione sulla patente di guida ai sensi dell'articolo 116,



comma 13, del codice della strada. In tal senso, la comunicazione da parte dei Comuni è e resterebbe unica, senza alcun nuovo e ulteriore onere a loro carico. Pertanto il CED, che già all'attualità riceve il dato in questione, provvederà, nell'ordinaria gestione dell'anagrafe nazionale delle patenti nautiche già in essere, all'aggiornamento della patente nautica. In ogni caso, il CED è già all'attualità tenuto ad effettuare detto aggiornamento alla ricezione della notizia di cambio di residenza in quanto funzionalmente deputato alla gestione dell'anagrafe richiamata.

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

Si specifica, infine, che le risorse utilizzabili per il funzionamento del Centro elaborazione dati della Direzione generale della motorizzazione (CED), già esistenti in bilancio, sono le seguenti (fonte: MEF, legge di bilancio per l'anno 2019 e per il triennio 2019 – 2021):

Capitolo	Denominazione	PG	Denominazione PG	2019	2020	2021
1276	SPESA PER IL FUNZIONAMENTO DEL CENTRO ELABORAZIONE DATI DEL DIPARTIMENTO DEI TRASPORTI TERRESTRI E PER LA GESTIONE DEI SISTEMI INFORMATIVI DI SUPPORTO	01	SPESA PER IL FUNZIONAMENTO DEL CENTRO ELABORAZIONE DATI DEL DIPARTIMENTO DEI TRASPORTI TERRESTRI E PER LA GESTIONE DEI SISTEMI INFORMATIVI DI SUPPORTO	23.877.084,00	23.877.084,00	23.877.084,00

ARTICOLO 14

Comma 1: la modifica all'articolo 47 del codice si rende necessaria a fronte del mutamento delle modalità di offerta sul mercato che, oltre al noleggio dell'intera unità, vedono l'offerta di imbarchi "a la cabina", fermi restando i limiti dei dodici passeggeri trasportabili previsti dalla disciplina del noleggio da diporto. La novella regola questo tipo di noleggio, molto diffuso fra le unità di minori dimensioni.

Si tratta di disposizione di carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta minori entrate e nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

ARTICOLO 15

La modifica all'articolo 49-bis del codice, al comma 2, è ispirata da ragioni di sicurezza della navigazione e di salvaguardia della vita umana in mare.

Infatti, al titolare, all'utilizzatore a titolo di locazione finanziaria dell'imbarcazione ovvero al personale diverso eventualmente utilizzato per il comando di unità da diporto in attività di noleggio occasionale è richiesto il possesso della patente nautica da almeno cinque anni, in coerenza con un orientamento riscontrabile anche in altre materie nel codice, come per i requisiti per l'insegnamento teorico presso le scuole nautiche.



Si tratta di disposizione di carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta minori entrate e nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

ARTICOLO 16

L'intervento sulla versione vigente dell'articolo 49-*quinquies* è particolarmente complesso. In sintesi:

- a) per sistematicità sono accorpate nell'articolo 49-*quinquies* le disposizioni inerenti specificamente la figura dell'istruttore professionale di vela e nell'articolo 49-*sexies* le disposizioni inerenti specificamente la disciplina dell'elenco nazionale degli istruttori professionali di vela. In dettaglio, la lettera h) del comma 2, e i commi dal 4 al 10 della versione vigente dell'articolo 49-*sexies* sono traslati al novellato articolo 49-*quinquies*; gli articoli dal 4 al 7 della versione vigente dell'articolo 49-*quinquies* sono traslati al novellato articolo 49-*sexies*;
- b) per completezza del testo normativo sono aggiunte una serie di disposizioni caratterizzanti le professioni regolamentate, qual è la figura dell'istruttore professionale di vela;
- c) la disciplina sanzionatoria è stata revisionata, introducendo la distinzione tra esercizio abusivo ed esercizio irregolare dell'attività di istruttore professionale di vela con le relative sanzioni amministrative.

Rispetto al testo vigente sono integrate le seguenti materie:

lettera a): accesso, organizzazione ed esercizio della professione di istruttore di vela, secondo criteri di semplificazione amministrativa, di qualità ed efficacia della prestazione professionale, di valorizzazione del merito e delle competenze e di sostegno all'occupazione giovanile;

lettera b): individuazione dei brevetti e delle qualifiche professionali rilasciati dalla Marina militare, dalla Federazione Italiana Vela e dalla Lega navale italiana validi per l'accesso alla professione di istruttore di vela; individuazione dei criteri di equipollenza e delle modalità di riconoscimento per i brevetti e per le qualifiche professionali rilasciati da altri enti nazionali, nonché per quelli rilasciati da autorità od enti appartenenti a Stati membri dell'Unione europea od a Stati terzi;

lettera c): modalità di comunicazione degli estremi della polizza assicurativa degli istruttori professionali di vela e di ogni sua variazione per la registrazione nell'elenco nazionale;

lettera d): modalità di riconoscimento della qualifica di esperto velista, rilasciata in data antecedente all'entrata in vigore del decreto, ai fini dell'iscrizione nell'elenco nazionale degli istruttori professionali di vela;

lettera e): condizioni e modalità per il rilascio, in fase di acquisizione di uno dei brevetti o delle qualifiche professionali di cui alla lettera b) del presente articolo, del certificato di idoneità psichica e fisica da parte dei medici della Federazione medico-sportiva italiana o dal personale e dalle strutture pubbliche e private convenzionate ai sensi dell'articolo 5 del decreto-legge 30 dicembre 1979, n. 663, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 febbraio 1980, n. 33, e delle relative disposizioni di attuazione; procedure per il rilascio e il riconoscimento di equipollenza dei certificati di idoneità psichica e fisica rilasciati all'estero;



lettera f): procedimento disciplinare, ivi comprese le procedure di impugnazione e di esecuzione delle sanzioni disciplinari nel rispetto del principio del contraddittorio e dei principi generali dell'attività amministrativa.

Il comma 4 attribuisce al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la competenza a effettuare la vigilanza sugli istruttori professionali di vela. La funzione ispettiva è già svolta dagli uffici marittimi del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in materia di diporto e di centri di istruzione per la nautica prevista, rispettivamente, dall'articolo 9 della legge 8 luglio 2003, n. 172 e dall'articolo 49-octies del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171. Sono sottoposti attualmente a tali ispezioni anche i soggetti che già insegnano lo sport velico e che, a seguito dell'introduzione della novella normativa di cui all'articolo 49-sexies del codice della nautica da diporto, verranno professionalizzati e assumeranno la qualifica di istruttore professionale di vela. In base alle rilevazioni dati dell'ultimo triennio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, risultano effettuati complessivamente i seguenti interventi ispettivi:

ISPEZIONI, CONTROLLI E VISITE		
2017	2018	2019 (dato aggiornato a maggio)
60144	60088	20022

L'attività di vigilanza sugli istruttori professionali di vela è da intendersi ricompresa in detto ambito, atteso che lo svolgimento dell'attività professionale necessita dell'impiego di un'unità navale da diporto già oggetto di ispezione in attuazione delle competenze istituzionali sopra richiamate. Pertanto, non si tratta di effettuare controlli aggiuntivi, ma di continuare a verificare il corretto svolgimento delle attività diportistiche in conformità alla citata normativa vigente, senza aumentare il numero complessivo dei controlli secondo i dati sopra riportati. Conseguentemente, rientrando le attività in parola tra quelle già ordinariamente previste, le stesse possono essere svolte con le risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente. La disposizione, in via conclusiva, non comporta minori entrate né nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

ARTICOLO 17

Nel novellato articolo 49-sexies sono raggruppate le disposizioni inerenti l'elenco nazionale degli istruttori professionali di vela. In dettaglio, gli articoli dal 4 al 7 della versione vigente dell'articolo 49-quinquies sono traslati al novellato articolo 49-sexies.

Comma 1: contiene la disposizione istitutiva dell'elenco nazionale degli istruttori professionali di vela.

Comma 2: dispone i requisiti soggettivi, fisici, psichici e morali per l'iscrizione nell'elenco nazionale degli istruttori professionali di vela e dunque per l'esercizio della professione e per l'uso del titolo.

Comma 4: prevede la copertura finanziaria dell'istituzione e della tenuta dell'elenco nazionale degli istruttori di vela attraverso il pagamento di un diritto stabilito con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze. Gli introiti derivanti dalla riscossione dei diritti di iscrizione affluiscono a un apposito capitolo dello stato di

previsione dell'entrata del bilancio dello Stato per essere interamente riassegnati, con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, al pertinente capitolo dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ai fini della copertura delle spese di gestione dell'elenco nazionale degli istruttori di vela e di vigilanza sull'esercizio della professione di istruttore di vela.

Comma 6: riprende le disposizioni di cui al vigente comma 7 dell'articolo 49-quinquies, ribadendo la natura pubblica dell'elenco nazionale degli istruttori professionali di vela, prendendo a modello l'ordinamento forense.

Per quanto esposto, la disposizione non comporta minori entrate e nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica e le Amministrazioni interessate sono in grado di svolgere i propri adempimenti con le risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente.

ARTICOLO 18

L'intervento sull'articolo 49-*septies* persegue finalità di semplificazione normativa e di completezza, sistematicità e chiarezza del testo normativo raccomandati dal Consiglio di Stato: *"Da un punto di vista sistematico [la riforma] rafforza la natura di vero e proprio "codice di settore" (sul concetto, il parere n. 2 del 25 ottobre 2004 dell'Adunanza generale) del decreto legislativo in oggetto."*

Ove possibile, la disciplina delle scuole nautiche è stata allineata alla disciplina delle autoscuole, con particolare riferimento all'articolo 123 del codice della strada (decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 e successive modificazioni), come ulteriore misura di semplificazione amministrativa, effetto della circostanza per la quale nella maggioranza dei casi la medesima impresa svolge attività sia di autoscuola sia di scuola nautica.

La redazione del novellato articolo 49-*septies* è frutto di consultazione con alcune delle maggiori città metropolitane e province, enti locali ai quali è attribuita la vigilanza amministrativa e tecnica sulle scuole nautiche, tra le quali Bologna e Milano. Da tale consultazione è nato anche lo schema di regolamento nazionale di disciplina dell'attività di scuola nautica previsto dal novellato comma 20, redatto sulla base della presente novella dell'articolo 49-*septies*.

Comma 1: riprende la definizione di scuola nautica presente nell'abrogato articolo 42 del regolamento di attuazione del codice. La parola "centri" è però sostituita dalla parola "scuole" per non ingenerare confusione con i "centri di istruzione per la nautica", oggetto dell'articolo 49-*octies*. Si dispone, inoltre, che l'attività di scuola nautica può essere esercitata nella forma dell'impresa o del consorzio di imprese.

Comma 2: l'articolo 105, comma 3, lettera a), del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, *Conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle regioni ed agli enti locali, in attuazione del capo I della legge 15 marzo 1997, n. 59*, conferisce alle province, alle città metropolitane e alle Province autonome di Trento e di Bolzano (ovvero "autorità di controllo", secondo la dizione scelta dalle medesime) l'attività di vigilanza amministrativa e tecnica sulle scuole nautiche.

Le consultazioni con le autorità di controllo hanno consentito di apprezzare il problema della competenza in attività di vigilanza sulle sedi, ulteriori rispetto a quella principale, che le scuole

nautiche aprono in province diverse da quella in cui è ubicata la sede principale. Il problema è risolto attraverso l'affermazione del principio di territorialità nella ripartizione delle competenze delle autorità di controllo: indipendentemente dalla natura, principale o ulteriore, della sede di una scuola nautica è la sua ubicazione territoriale a individuare l'autorità di controllo competente. All'attività di controllo ordinaria sull'attività delle scuole nautiche e sulla permanenza dei requisiti prescritti è aggiunta un'attività di controllo conseguente alla ricezione da parte dell'autorità di controllo di competenza territoriale di notizia circostanziata che l'attività di una determinata scuola nautica non si svolge regolarmente.

Comma 3: per sistematicità le disposizioni relative al regime di segnalazione certificata di inizio attività (SCIA) per l'esercizio dell'attività di scuola nautica sono raggruppate nei commi dal 3 al 8 e riorganizzate in senso più razionale.

La segnalazione certificata di inizio attività per l'esercizio di detta attività è sottoposto al regime dell'articolo 19-bis della Legge 7 agosto 1990, n. 241, e pertanto deve essere presentata alle province o alla città metropolitana o alla Provincia autonoma competente per territorio per il tramite dello Sportello Unico.

Il comma 4, dispone i requisiti soggettivi per la presentazione della SCIA per l'esercizio di una scuola nautica.

Il requisito dell'esperienza di insegnamento presso una scuola nautica di durata almeno biennale, maturata nei cinque anni precedenti la presentazione della SCIA è abrogato. La disposizione, oltre ad essersi dimostrata fonte di problemi applicativi, pare irragionevole rispetto alla *ratio* di garantire una presunta maggiore competenza professionale nell'esercizio di una scuola nautica a fronte di una ben più incisiva limitazione della libertà di impresa (articolo 41 della Costituzione).

Comma 5: precisa che per le persone giuridiche i requisiti prescritti sono richiesti al legale rappresentante.

Comma 6: stabilisce i requisiti morali per l'esercizio dell'attività di scuola nautica.

Comma 7: la disciplina sul responsabile didattico presenta le seguenti semplificazioni amministrative con riduzione di oneri per le imprese:

- a) per la sede principale della scuola nautica il responsabile didattico può coincidere con il titolare o il legale rappresentante della scuola nautica;
- b) per le ulteriori sedi della scuola nautica, il medesimo responsabile didattico può essere preposto fino a un massimo di tre ulteriori sedi ubicate nel territorio di una medesima autorità di controllo.

Comma 8: prevede la facoltà per gli istituti tecnici del settore tecnologico, indirizzo trasporti e logistica, articolazione conduzione del mezzo, opzioni conduzione del mezzo navale e di impianti e apparati marittimi di presentare alle autorità di controllo la SCIA per l'esercizio di una scuola nautica.

Nei commi dal 9 al 13 sono raggruppate le disposizioni inerenti l'attività didattica delle scuole nautiche.



Nei commi dal 14 al 18 sono presenti le disposizioni in materia di disciplina sanzionatoria delle scuole nautiche.

Comma 19: prevede l'emanazione di un regolamento di disciplina dell'attività di scuola nautica, che contempra gli aspetti propri della materia in un'ottica omnicomprensiva, a vantaggio dell'Amministrazione e degli operatori privati.

Per quanto esposto, la disposizione non comporta né minori entrate né nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica e le amministrazioni interessate sono in grado di assolvere ai compiti previsti con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

ARTICOLO 19

La revisione dell'articolo 49-*octies* relativo ai centri di istruzione per la nautica è modellata sulla falsa riga dell'articolo 49-*septies* inerente le scuole nautiche.

Oltre alle consuete finalità di completezza, sistematicità, semplificazione e codificazione, la revisione intende disporre una più efficiente attività di vigilanza amministrativa e tecnica sui centri di istruzione per la nautica da parte dell'Amministrazione, a tutela degli interessi pubblici della sicurezza della navigazione e della salvaguardia della vita umana in mare; prevenire turbative della concorrenza a danno delle scuole nautiche; garantire il rispetto dell'assenza dello scopo di lucro; ribadire il carattere non commerciale dei centri di istruzione per la nautica; prevenire forme di pubblicità ingannevole.

Comma 1: riformula la disciplina dei centri di istruzione per la nautica. Punti centrali della novella sono la previsione espressa del necessario preventivo riconoscimento da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dell'assenza dello scopo di lucro nell'esercizio dell'attività di formazione e di istruzione dei candidati agli esami per il conseguimento delle patenti nautiche. È espunta dal testo la parola "scuole" per non ingenerare confusione con le "scuole nautiche", oggetto dell'articolo 49-*septies*.

Comma 2: conferma l'attribuzione dell'attività di vigilanza amministrativa e tecnica sui centri di istruzione per la nautica al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (DGVPTM).

Comma 3: richiama il contenuto dispositivo del corrispondente comma 3 del novellato articolo 49-*septies*.

Le Direzioni Generali Territoriali e i compartimenti marittimi competenti per territorio rispettivamente per le acque interne e per le acque marittime svolgono un'attività di controllo ordinaria sull'esercizio dell'attività e sulla permanenza dei requisiti prescritti da parte delle articolazioni e delle affiliazioni locali dei centri di istruzione per la nautica con cadenza almeno triennale e un'attività di controllo straordinaria, conseguente alla ricezione di notizia circostanziata che l'attività di una determinata articolazione o affiliazione locale non si svolge regolarmente, ovvero su incarico della DGVPTM.

La norma prevede inoltre che in caso di sospetti in ordine all'effettiva assenza dello scopo di lucro, le predette autorità di controllo interessano la Guardia di finanza ai sensi dell'articolo 36, comma 4, del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 600. D'altra parte, quest'ultima svolge



già autonomamente tali accertamenti³. La disposizione ha la finalità di realizzare forme di collaborazione tra amministrazioni per una corretta applicazione delle disposizioni e non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Comma 4: configura il procedimento amministrativo di riconoscimento dei centri di istruzione per la nautica sul modello del regime di SCIA.

Comma 5: dispone i requisiti soggettivi e morali per la presentazione della domanda di riconoscimento quale centro di istruzione per la nautica. I requisiti sono i medesimi di quelli previsti ai commi 5 e 6 del novellato articolo 49-septies per l'attività di scuola nautica, fatta eccezione per la disponibilità di un'adeguata capacità finanziaria, che è materia soggetta ad autonomia statutaria.

Comma 6: mutua la figura del responsabile didattico dalla corrispondente figura prevista dalla disciplina dell'attività di scuola nautica.

Comma 7: stabilisce l'obbligo per gli enti e le associazioni nautici di livello nazionale riconosciuti come centro di istruzione per la nautica di comunicare alle autorità di controllo l'elenco delle proprie articolazioni e affiliazioni locali che svolgono attività di centro di istruzione per la nautica, dei relativi responsabili didattici e di ogni eventuale variazione. La disposizione è volta a rendere effettive ed a razionalizzare le attività di controllo.

Comma 8: corrisponde al comma 3 del vigente testo dell'articolo 49-octies. Le novelle apportate rispecchiano quelle presenti nel comma 9 del novellato articolo 49-septies, alle cui note illustrative si rimanda.

Si evidenzia la specifica offerta formativa che i centri di istruzione per la nautica hanno l'obbligo di offrire, ridotta rispetto al vigente comma 3 dell'articolo 49-octies all'attività di formazione e di istruzione dei candidati agli esami per il conseguimento delle patenti nautiche di due o più delle categorie previste dall'articolo 39, comma 6, del presente decreto, tra le quali però sono obbligatoriamente previste le patenti nautiche di categoria C e D, a significare l'impegno sociale che deve caratterizzare i centri di istruzione per la nautica.

Comma 9: determina il personale docente minimo nella disponibilità del centro di istruzione per la nautica per il regolare esercizio dell'attività. Anch'esso è mutuato dalla corrispondente disciplina dell'attività di scuola nautica, mentre l'applicazione delle disposizioni di cui ai commi dall'11 al 13 dell'articolo 49-septies è espressamente richiamata nella novella.

Allo stesso criterio corrisponde l'imitazione del regime di SCIA per la comunicazione alle autorità di controllo del corpo docente in organico e delle sue variazioni, comprovando il possesso dei requisiti prescritti.

Comma 10: sanziona l'esercizio abusivo dell'attività.

Comma 11: sanziona chi insegna in assenza dei requisiti prescritti.

³ La comunicazione prot. DGVPTM n. 31362 del 22/11/2017, con la quale la Presidenza nazionale di Lega navale Italiana dà notizia di una verifica fiscale eseguita dalla locale articolazione della Guardia di Finanza alla Sezione LNI di Grado, che svolge attività di centro di istruzione per la nautica, con contestazione e verbalizzazione di un presunto fine lucrativo.

Comma 12: sanziona l'esercizio irregolare dell'attività.

Comma 13: prevede la sanzione disciplinare per mancanza dei requisiti morali.

Comma 14: attribuisce la potestà sanzionatoria.

Comma 16: rinvia ad apposito regolamento la normativa di dettaglio.

La disposizione, pertanto, non comporta né minori entrate né nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

ARTICOLO 20

La revisione dell'articolo 49-*nonies* si rende necessaria al fine di consentire la realizzazione di accessi effettivamente utili a facilitarne la fruizione ai portatori di handicap. Viceversa, l'attuale disciplina appare eccessivamente rigida e limitante nelle soluzioni proposte, alcune delle quali non tengono conto delle escursioni di marea. La revisione costituisce un notevole progresso nell'effettiva fruibilità degli accosti riservati al transito di imbarcazioni e natanti da diporto condotti da persone con disabilità o con persone con disabilità a bordo.

Comma 3: la modifica è relativa alle unità da diporto effettivamente usate dalle categorie protette, con l'effetto di aumentare in proporzione alle dimensioni la disponibilità di posti barca;

comma 4: viene demandato al singolo attracco l'identificazione delle specifiche strutture e dei sistemi per garantire il comodo accesso e l'uso dei disabili.

Si tratta di disposizione di carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta minori entrate e nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

ARTICOLO 21

L'articolo 21 modifica l'articolo 52 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, al comma 7. inserendo dopo le parole "*progetti formativi con*" le parole "*il Ministero della difesa, la Marina Militare,*".

In tal senso, si recepisce la richiesta prot. n. 18854 del 18/05/2018 dell'Ufficio legislativo del Ministero della difesa.

Si tratta di disposizione di carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta minori entrate e nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

ARTICOLO 22

La novella dell'articolo 57-*bis* consegue all'introduzione tra le forme di utilizzo a fini commerciali delle unità da diporto, contemplati all'articolo 2 del codice, alla lettera *c-quater*, della somministrazione di cibo e bevande, nonché di attività di commercio al dettaglio.

Rubrica: è aggiornata al nuovo contenuto dell'articolo in «Vendita e somministrazione di cibi e bevande. Commercio al dettaglio. Inquinamento acustico».



Comma 1: subisce analogo aggiornamento, ferme restando le disposizioni specifiche relative alle bevande alcoliche.

Si tratta di disposizione di carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta minori entrate e nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

ARTICOLO 23

La disposizione istituisce un archivio informatizzato per il monitoraggio della sicurezza e della qualità dei prodotti correlati al mercato della nautica da diporto. Tale monitoraggio applica le disposizioni di cui agli articoli 18, Obblighi degli Stati membri in materia di organizzazione, 19, Provvedimenti di vigilanza del mercato, e 20, Prodotti che comportano un rischio grave, del regolamento n. 765/CE del 9 luglio 2008, in materia di vigilanza sul mercato, valutazione del rischio e allerta degli utenti.

In particolare, l'articolo 18, comma 2, lettera b), dispone che gli Stati membri istituiscano procedure adeguate per monitorare gli infortuni e i danni alla salute presumibilmente causati dai prodotti.

L'archivio informatizzato, 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 dal regolamento comunitario 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 della prevenzione del rischio e delle truffe assicurative.

Si 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 secondo la Direttiva 53/2013/EU.

La messa a disposizione dell'archivio, già attivo peraltro presso alcuni Stati membri, permette le funzioni di interscambio di informazioni tra le componenti tecniche degli Stati membri operanti sullo stesso settore, interscambio informativo che in ogni caso avviene in maniera sempre più preponderante attraverso comunicazioni telematiche ed informatiche.

La costituzione dell'archivio avverrà in ogni caso attraverso comunicazioni elettroniche tra le sedi periferiche dell'amministrazione e quelle centrali, attraverso l'utilizzo di software e hardware già operativi presso gli uffici centrali.

Si fa presente che tale archivio consisterà in un *database access* programmato e popolato dal personale della Direzione per la vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture portuali e il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne, 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 carattere di eventualità in quanto afferente eventi accidentali e occasionali con bassa frequenza di accadimento. Al riguardo, i dati in questione vengono già trasmessi, all'attualità, alla predetta Direzione generale, al termine delle investigazioni effettuate ai sensi dell'articolo 60, comma 3, del codice della nautica da diporto. 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.

Al fine delle disposizioni di dettaglio sul funzionamento dell'archivio in questione, il comma 5 rinvia al regolamento di attuazione del codice della nautica da diporto. Quest'ultimo, ai sensi dell'articolo 59 del decreto legislativo 229/2017, 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):

Capitolo	Denominazione	PG	Denominazione PG	2019	2020	2021
1681	SPESE PER IL FUNZIONAMENTO, COMPRESSE LE MISSIONI DEL PERSONALE ISPETTIVO, PER LE ATTIVITA' CONNESSE ALLA VIGILANZA SULLA NAVIGAZIONE MARITTIMA ED INTERNA, SUI CANTIERI NAVALI E SUGLI ORGANISMI RICONOSCIUTI E NOTIFICATI.	02	SPESE PER IL FUNZIONAMENTO, COMPRESSE LE MISSIONI DEL PERSONALE ISPETTIVO, PER LE ATTIVITA' CONNESSE ALLA VIGILANZA SULLA NAVIGAZIONE MARITTIMA ED INTERNA, SUI CANTIERI NAVALI E SUGLI ORGANISMI RICONOSCIUTI E NOTIFICATI.	9.000,00	9.000,00	33.075,00

Capitolo	Denominazione	PG	Denominazione PG	2019	2020	2021
1675	SPESE PER LA GESTIONE ED IL FUNZIONAMENTO DEL SISTEMA INFORMATIVO	01	SPESE PER LA GESTIONE ED IL FUNZIONAMENTO DEL SISTEMA INFORMATIVO	100.770,00	100.771,00	100.771,00

Capitolo	Denominazione	PG	Denominazione PG	2019	2020	2021
7617	SPESE PER LO SVILUPPO DEL SISTEMA INFORMATIVO	01	SPESE PER LO SVILUPPO DEL SISTEMA INFORMATIVO	16.369,00	16.369,00	16.369,00

Pertanto, si conferma che la realizzazione del predetto archivio non determina nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.



ARTICOLO 24

La novella del comma 2 all'articolo 64 del codice, cui è aggiunto il comma 3-bis, è una misura di semplificazione amministrativa, che modifica la cadenza di emanazione del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, 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.

L'esperienza amministrativa ha rilevato l'incongruità della cadenza annuale. 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.

Si tratta di disposizione di carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta minori entrate e nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

ARTICOLO 25

L'articolo 25 allinea le disposizioni previste dall'articolo 59 del d.lgs. n. 229/2017, relative alla modifica del regolamento di attuazione del codice ed alle correzioni introdotte dal presente decreto legislativo correttivo.

La disposizione è di carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta minori entrate e nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

ARTICOLO 26

La *Endorsed Recommendation for use del Recreational Craft Sectorial Group*, relativa all'attuazione della Direttiva 2013/53/EU in materia di unità da diporto, ERFU n. 137, approvata dalla Commissione Europea il 28 marzo 2017, ha stabilito che le unità da diporto non marcate CE, immesse in commercio antecedentemente al 16 giugno 1998, qualora siano oggetto di lavori che comportino una modifica o una conversione rilevante, come definita dal decreto legislativo 11 gennaio 2016, n. 5, *Attuazione della direttiva 2013/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 novembre 2013, relativa alle unità da diporto e alle moto d'acqua e che abroga la direttiva 94/25/CE*, non possono più essere sottoposte alla procedura di valutazione successiva alla costruzione (PCA), ossia non sono più assimilate sotto tale profilo alle unità da diporto marcate CE.

Si è reso, quindi, necessario individuare una diversa e specifica procedura, che consenta a tali unità da diporto di eseguire modifiche che comportino variazioni all'originale certificato di omologazione.

L'attuazione di questo aspetto della direttiva 2013/53/UE è operata in due fasi:

a) in seno al presente decreto legislativo correttivo, il comma 1-bis costituisce la norma di rango primario, aggiunta all'articolo 22 del d.lgs. n. 5/2016, che contiene il rinvio della disciplina di valutazione post costruzione per le unità da diporto de quo al regolamento di attuazione del codice della nautica da diporto;

b) in sede di allineamento, ai sensi dell'articolo 1, comma 6, della legge delega n. 167/2015, del regolamento di attuazione del codice, sarà introdotta come allegato la procedura PCA per le unità da



diporto non marcate CE immesse in commercio prima del 16/06/1998. Tale procedura è stata concordata con gli organismi notificati.

La disposizione è di carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta minori entrate e nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

ARTICOLO 27

La previsione attua il principio e criterio direttivo di cui all'articolo 1, comma 2, lettera h), della legge delega n. 167/2015, "*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*", prevedendo la destinazione di aree per il ricovero a secco di natanti e di piccole imbarcazioni nell'ambito dei piani portuali di cui alla legge 8 gennaio 1994, n. 84, *Riordino della legislazione in materia portuale*, specificando che dette aree rientrano fra le strutture della nautica da diporto identificate dal decreto del Presidente della Repubblica 2 dicembre 1997, n. 509, *Regolamento recante disciplina del procedimento di concessione di beni del demanio marittimo per la realizzazione di strutture dedicate alla nautica*.

La disposizione è di carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta minori entrate e nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

ARTICOLO 28

Il decreto correttivo è dotato di un proprio regime transitorio per le materie oggetto di intervento. Esso è coerente con quello stabilito dal d.lgs. n. 229/2017 ed, in particolare, con le disposizioni di conservazione di cui agli articoli 59, comma 4, e 61, comma 2, delle quali si chiarifica la portata normativa.

Dette disposizioni transitorie tengono nella dovuta considerazione la giurisprudenza della Corte Costituzionale in materia di diritto transitorio, basata su principi di contemperamento delle esigenze di dinamicità del diritto con criteri di equità, ragionevolezza, proporzionalità rispetto agli scopi perseguiti dalla novella legislativa, stabilità e certezza dei rapporti giuridici, gradualità nella trasformazione degli assetti normativi, limiti degli effetti retroattivi di nuove disposizioni di legge, che devono trovare adeguata giustificazione sul piano della ragionevolezza e non devono porsi in contrasto con valori e interessi costituzionalmente protetti, e tutela dell'affidamento, qualora ricorrano livelli di consolidamento tale da costituire un valore meritevole di tutela.

Il fine è quello di armonizzare il passaggio tra normativa previgente e nuova normativa, minimizzando le incertezze applicative dell'amministrazione e interpretative dei privati e delle imprese, al fine di prevenire il contenzioso.

Comma 1: il comma 1 rinvia al regolamento nazionale di disciplina dell'attività di scuola nautica e al regolamento di disciplina dell'attività di centro di istruzione per la nautica i regimi transitori e derogatori di adeguamento ai nuovi requisiti, stabiliti dal presente decreto legislativo correttivo, delle



scuole nautiche, dei consorzi tra scuole nautiche e dei centri di istruzione per la nautica rispettivamente autorizzati o assentiti, ovvero riconosciuti in data anteriore all'entrata in vigore del presente decreto correttivo.

La tutela dell'affidamento del cittadino, in presenza di elevati livelli di consolidamento, a non vedersi privato in via irragionevole o arbitraria di situazioni, che abbia conseguito o maturato in base alla normativa anteriore, riveste infatti particolare rilevanza nel caso di attività imprenditoriali, quali sono le scuole nautiche, per l'impatto giuridico, economico, organizzativo e occupazionale che una nuova disciplina può avere sull'assetto d'impresa, sui datori di lavoro e sui dipendenti, nonché, a cascata, sui consumatori, e per la potenziale interferenza con il principio di libertà di iniziativa economica privata.

Acquisisce particolare rilevanza anche per i centri di istruzione per la nautica, per la loro funzione di educazione e di avviamento agli sport nautici, nonché di diffusione dello spirito marinaro, della conoscenza dei problemi marittimi, dell'amore per il mare e dell'impegno per la tutela dell'ambiente marino e delle acque interne.

Comma 2: il comma 2 ribadisce l'efficacia e dunque la vigenza delle leggi regionali e dei regolamenti provinciali di disciplina dell'attività di scuola nautica e, in generale, delle disposizioni pertinenti vigenti, per quanto non in contrasto e per quanto non disciplinato con le disposizioni immediatamente applicabili del novellato articolo 49-septies, fino all'emanazione del regolamento nazionale di disciplina dell'attività di scuola nautica, previsto dal comma 20 del medesimo novellato articolo.

Comma 3: analogamente il comma 3 ribadisce l'efficacia e dunque la vigenza del decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 25 febbraio 2009 e successive modificazioni, per quanto non in contrasto e per quanto non disciplinato con le disposizioni immediatamente applicabili del novellato articolo 49-octies, fino all'emanazione del regolamento di disciplina dell'attività di centro di istruzione per la nautica, previsto dal comma 15 del medesimo novellato articolo.

Comma 4: il comma 4 conferma il riconoscimento quale centro di istruzione per la nautica agli enti e alle associazioni nautici di livello nazionale che, alla data di entrata in vigore del presente decreto legislativo correttivo, hanno assunto tale denominazione in base alla disciplina previgente.

Comma 5: il comma 5 costituisce una proroga in via transitoria: fino all'attuazione e dunque all'istituzione della figura professionale dell'istruttore di vela e del relativo elenco nazionale, le funzioni attribuite all'istruttore professionale di vela dal novellato codice della nautica da diporto sono svolte dagli esperti velisti riconosciuti idonei dalla Federazione italiana vela o dalla Lega navale italiana, anche non appartenenti ai predetti enti.

Comma 6: il comma 6 stabilisce che i bandi di selezione per esperti velisti emanati dalla Federazione italiana vela o dalla Lega navale italiana sono aperti anche a soggetti non appartenenti ai predetti enti.

La disposizione, di carattere ordinamentale, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

ARTICOLO 29



L'articolo 29 introduce la clausola di invarianza finanziaria di rito, ossia integra il comma 1, in cui è già inserita la clausola di invarianza finanziaria, con la precisazione, al comma 2, "*Le amministrazioni interessate provvedono ai compiti derivanti dal presente decreto 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 pertinente clausola di neutralità finanziaria.

B) Effetti finanziari a carico dello Stato. Nuovi o maggiori oneri.

Il provvedimento non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica ed è stata redatta la clausola di invarianza finanziaria (art. 29).

Nuove o maggiori entrate.

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

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 (art. 29).

Nuove o maggiori entrate.

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

La verifica della presente relazione tecnica, effettuata ai sensi e per gli
effetti dell'art. 19, comma 5 della legge 11 dicembre 2000 n. 196 ha
avuto esito

la

POSITIVO

NEGATIVO

Il Presidente Generale dello Stato



22 LUG. 2019



ANALISI TECNICO-NORMATIVA (A.T.N.)
(allegato "A" alla Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri
10 settembre 2008 - G.U. n. 219 del 2008)

Amministrazione proponente: Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Titolo: Schema di decreto legislativo di revisione e integrazione del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, recante codice della nautica da diporto ed attuazione della direttiva 2003/44/CE, a norma dell'articolo 6 della legge 8 luglio 2003, n. 172, in attuazione dell'articolo 1, comma 5, della legge 7 ottobre 2015, n. 167.

Referente per il MIT: Ufficio legislativo – 06/44123201

PARTE I. ASPETTI TECNICO-NORMATIVI DI DIRITTO INTERNO.

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

La legge 7 ottobre 2015, n. 167 ha delegato il Governo ad attuare la riforma del codice della nautica da diporto di cui al decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171. La delega è stata esercitata mediante emanazione del decreto legislativo 3 novembre 2017, n. 229, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 23 del 29 gennaio 2018 ed entrato in vigore in data 13 febbraio 2018. La stessa legge di delegazione n.167/2015 ha inoltre previsto, all'articolo 1, comma 5, che il Governo è autorizzato ad adottare uno o più decreti legislativi contenenti disposizioni correttive e integrative del codice della nautica da diporto, ora modificato dal decreto legislativo n. 229/2017, entro diciotto mesi dalla data di entrata in vigore di quest'ultimo, nel rispetto dei medesimi principi e criteri direttivi e secondo le modalità ivi previste.

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

- le articolazioni periferiche dell'Amministrazione, altre Amministrazioni ed Enti locali hanno avanzato numerose richieste di parere su questioni interpretative e applicative, talvolta di non facile soluzione;
- analogamente, imprese e cittadini hanno avanzato numerosi quesiti e richieste di chiarimenti sull'interpretazione di alcune delle nuove disposizioni;
- le consultazioni svolte dalla Direzione generale per la vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne con le province e le città metropolitane, nonché con le associazioni e gli enti maggiormente rappresentativi del settore nautico diportistico, hanno confermato la necessità di modificare alcune delle vigenti disposizioni;
- è emersa la necessità di delineare con maggiore compiutezza i limiti degli effetti retroattivi delle novelle legislative e l'incidenza del principio di legittimo affidamento.

L'intervento correttivo è, altresì, operato in linea con il parere n. 1745 del Consiglio di Stato – Commissione speciale del 12 ottobre 2017, espresso sullo schema del decreto legislativo n. 229 del 2017.

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

- a) aggiornare i procedimenti amministrativi in materia di nautica da diporto, tuttora previsti nel codice vigente, alle previsioni del sistema telematico centrale della nautica da diporto (SISTE) di cui al decreto del Presidente della Repubblica 14 dicembre 2018, n. 152, recante le norme per l'attuazione del sistema telematico centrale della nautica da diporto e al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 9 aprile 2019, recante istituzione dell'Ufficio

di conservatoria centrale delle unità da diporto (UCON) nell'ambito del Sistema telematico centrale della nautica da diporto. Il tutto anche al fine di rendere il codice compatibile con le misure di rango inferiore, coerentemente con quanto espresso in merito dal Consiglio di Stato;

- b) dotare l'articolato, nelle parti oggetto dell'intervento correttivo, di una maggiore completezza, sistematicità e chiarezza normativa, consone al processo di riforma complessiva, riordino normativo, codificazione e semplificazione, in linea con le finalità della delega legislativa e con quanto espresso in merito dal Consiglio di Stato;
- c) accogliere ulteriori osservazioni formulate dal Consiglio di Stato, che raccomandava di demandare il recepimento delle indicazioni che richiedevano maggiore approfondimento tecnico-giuridico alla sede dei decreti correttivi;
- d) semplificare il quadro dei decreti attuativi, al fine di accelerare il completamento della riforma;
- e) attuare la regolamentazione dell'attività di locazione dei natanti e delle moto d'acqua, secondo criteri di semplificazione e nel rispetto dei requisiti generali di sicurezza, anche ai fini della salvaguardia delle persone trasportate, come previsto all'articolo 1, comma 2, lettera e) della legge n. 167 del 2015.

In ragione di quanto precede, lo schema di decreto, costituendo una prosecuzione della delega legislativa concessa al Governo dalla legge n. 167/2015, continua a perseguirne le stesse finalità, considerando anche, come osservato dal Consiglio di Stato nel richiamato parere, che:

- a) la riforma del codice della nautica operata nel 2017 rientrava nel programma di governo di rilancio del settore della nautica da diporto, negli ultimi anni particolarmente colpito dalla crisi economica, per favorire la competitività, la produzione e la commercializzazione delle unità da diporto e, quindi, l'occupazione, oltre alla crescita di tutta la filiera di settore, con il conseguente sviluppo nel lungo periodo delle potenzialità del turismo costiero. Ciò anche per il conseguimento di benefici economici, in termini di sostenibilità per l'ambiente, in adesione alla comunicazione della Commissione europea del 20 febbraio 2014 n. 86 (punto 1 del parere);
- b) tra gli strumenti necessari al raggiungimento dei citati obiettivi rientra anche la semplificazione dei relativi procedimenti amministrativi, per sostenere la competitività e la capacità di attrazione di capitali da investire e, quindi, la crescita del volume commerciale del settore della nautica da diporto (punto 1 del parere);
- c) la riforma operata mirava a rilanciare in modo organico un settore importantissimo per il sistema Paese, in un'ottica di lungo periodo, ma con misure efficaci anche nel breve e medio termine (punto 4 del parere).

2. Analisi del quadro normativo nazionale.

Il quadro della normativa ordinamentale nazionale è costituito dalle seguenti disposizioni:

- regio decreto 19 ottobre 1930, n. 1398, recante approvazione del testo definitivo del codice penale;
- regio decreto 16 marzo 1942, n. 262, recante approvazione del codice civile;
- regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, recante codice della navigazione;
- legge 27 maggio 1949, n. 260, recante disposizioni in materia di ricorrenze festive;
- legge 12 marzo 1968, n. 478, recante ordinamento della professione di mediatore marittimo;
- la legge 4 aprile 1977, n. 135, recante disciplina della professione di raccomandatario marittimo;
- la legge 27 dicembre 1977, n. 1085, recante ratifica ed esecuzione della convenzione sul regolamento internazionale del 1972 per prevenire gli abbordi in mare, con annessi, firmata a Londra il 20 ottobre 1972;

- legge 23 maggio 1980, n. 313, recante adesione alla convenzione internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare, con allegato, aperta alla firma a Londra il 1° novembre 1974, e sua esecuzione;
- legge 29 settembre 1980, n. 662, recante ratifica ed esecuzione della Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi e del protocollo d'intervento in alto mare in caso di inquinamento causato da sostanze diverse dagli idrocarburi, con annessi, adottati a Londra il 2 novembre 1973;
- legge 1° aprile 1981, n. 121, recante nuovo ordinamento dell'Amministrazione della pubblica sicurezza;
- legge 24 novembre 1981, n. 689, recante modifiche al sistema penale;
- legge 26 luglio 1984, n. 413, recante riordinamento pensionistico dei lavoratori marittimi;
- legge 23 agosto 1988, n. 400, recante disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei Ministri;
- legge 7 agosto 1990, n. 241, recante nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi;
- legge 8 agosto 1991, n. 264, recante disciplina dell'attività di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto;
- legge 5 febbraio 1992, n. 104, recante legge-quadro per l'assistenza, l'integrazione sociale e i diritti delle persone handicappate;
- legge 29 dicembre 1993, n. 580, recante riordinamento delle camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura;
- legge 7 dicembre 1999, n. 472, recante interventi nel settore dei trasporti;
- legge 8 luglio 2003, n. 172, recante disposizioni per il riordino e il rilancio della nautica da diporto e del turismo nautico;
- legge 8 ottobre 2010, n. 170, recante nuove norme in materia di disturbi specifici di apprendimento in ambito scolastico;
- legge 24 dicembre 2012, n. 228, recante disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge di stabilità 2013);
- la legge 7 ottobre 2015, n. 167, recante delega al Governo per la riforma del codice della nautica da diporto;
- decreto-legge 30 dicembre 1979, n. 663, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 febbraio 1980, n. 33, recante finanziamento del Servizio sanitario nazionale nonché proroga dei contratti stipulati dalle pubbliche amministrazioni in base alla legge 1 giugno 1977, n. 285 sull'occupazione giovanile;
- decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30, recante disposizioni urgenti per lo sviluppo del settore dei trasporti e l'incremento dell'occupazione;
- decreto-legge 4 luglio 2006, n. 223, convertito, con modificazioni, nella legge 4 agosto 2006, n. 248, recante disposizioni urgenti per il rilancio economico e sociale, per il contenimento e la razionalizzazione della spesa pubblica, nonché interventi in materia di entrate e di contrasto all'evasione fiscale;
- decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122, recante misure urgenti in materia di stabilizzazione finanziaria e di competitività economica;
- decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, recante ulteriori misure urgenti per la crescita del Paese;
- decreto legislativo 16 aprile 1994, n. 297, recante approvazione del testo unico delle disposizioni legislative vigenti in materia di istruzione, relative alle scuole di ogni ordine e grado;

- decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, recante definizione ed ampliamento delle attribuzioni della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano ed unificazione, per le materie ed i compiti di interesse comune delle regioni, delle province e dei comuni, con la Conferenza Stato-città ed autonomie locali;
- decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, recante conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle regioni e agli enti locali, in attuazione del capo I della legge 15 marzo 1997, n. 59;
- decreto legislativo 6 novembre 2007, n. 202, recante attuazione della direttiva 2005/35/CE relativa all'inquinamento provocato dalle navi e conseguenti sanzioni;
- decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196, recante codice in materia di protezione dei dati personali;
- decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82, recante codice dell'amministrazione digitale;
- decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, recante codice della nautica da diporto ed attuazione della direttiva 2003/44/CE, a norma dell'articolo 6 della legge 8 luglio 2003, n. 172;
- decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, recante codice delle assicurazioni private;
- decreto legislativo 24 gennaio 2006, n. 36, recante attuazione della direttiva 2003/98/CE relativa al riutilizzo dei documenti nel settore pubblico;
- decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale;
- decreto legislativo 26 marzo 2010, n. 59, recante attuazione della direttiva 2006/123/CE relativa ai servizi nel mercato interno;
- decreto legislativo 14 giugno 2011, n. 104, recante attuazione della direttiva 2009/15/CE relativa alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime;
- decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, recante codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione, nonché nuove disposizioni in materia di documentazione antimafia, a norma degli articoli 1 e 2 della legge 13 agosto 2010, n. 136;
- decreto legislativo 14 marzo 2013, n. 33, recante riordino della disciplina riguardante il diritto di accesso civico e gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni da parte delle pubbliche amministrazioni;
- decreto legislativo 11 gennaio 2016, n. 5, recante attuazione della direttiva 2013/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 novembre 2013, relativa alle unità da diporto e alle moto d'acqua e che abroga la direttiva 94/25/CE;
- decreto legislativo 30 giugno 2016, n. 126, recante attuazione della delega in materia di segnalazione certificata di inizio attività (SCIA), a norma dell'articolo 5 della legge 7 agosto 2015, n. 124;
- decreto legislativo 17 ottobre 2016, n. 201, recante attuazione della direttiva 2014/89 che istituisce un quadro per la pianificazione dello spazio marittimo;
- decreto legislativo 25 novembre 2016, n. 222, recante individuazione di procedimenti oggetto di autorizzazione, segnalazione certificata di inizio di attività (SCIA), silenzio assenso e comunicazione e di definizione dei regimi amministrativi applicabili a determinate attività e procedimenti, ai sensi dell'articolo 5 della legge 7 agosto 2015, n. 124;
- decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257, recante disciplina di attuazione della direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di una infrastruttura per i combustibili alternativi;
- decreto legislativo 3 novembre 2017, n. 229, recante revisione ed integrazione del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, recante codice della nautica da diporto ed attuazione della direttiva 2003/44/CE, a norma dell'articolo 6 della legge 8 luglio 2003, n. 172, in attuazione dell'articolo 1 della legge 7 ottobre 2015, n. 167;

- 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 3 maggio 1982, n. 378, recante approvazione del regolamento concernente le procedure di raccolta, accesso, comunicazione, correzione, cancellazione ed integrazione dei dati e delle informazioni, registrati negli archivi magnetici del centro elaborazione dati di cui all'articolo 8 della legge 1° aprile 1981, n. 121;
- decreto del Presidente della Repubblica 9 ottobre 1990, n. 309, recante testo unico delle leggi in materia di disciplina degli stupefacenti e sostanze psicotrope, prevenzione, cura e riabilitazione dei relativi stati di tossicodipendenza;
- 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 28 settembre 1994, n. 662, recante regolamento di attuazione della legge 3 aprile 1989, n. 147, concernente adesione alla convenzione internazionale sulla ricerca ed il salvataggio marittimo, adottata ad Amburgo il 27 aprile 1979;
- decreto del Presidente della Repubblica 7 dicembre 1995, n. 581, recante regolamento di attuazione dell'articolo 8 della legge 29 dicembre 1993, n. 580, in materia di istituzione del registro delle imprese di cui all'articolo 2188 del codice civile;
- decreto del Presidente della Repubblica 9 ottobre 1997, n. 431, recante regolamento sulla disciplina delle patenti nautiche;
- decreto del Presidente della Repubblica 2 dicembre 1997, n. 509, concernente regolamento recante disciplina del procedimento di concessione di beni del demanio marittimo per la realizzazione di strutture dedicate alla nautica da diporto, a norma dell'articolo 20, comma 8, della legge 15 marzo 1997, n. 59;
- decreto del Presidente della Repubblica 18 aprile 2000, n. 135, recante regolamento concernente l'approvazione della nuova tabella delle circoscrizioni territoriali marittime;
- decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 2000, n. 445, recante testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di documentazione amministrativa (Testo A);
- decreto del Presidente della Repubblica 14 dicembre 2018, n. 152, recante regolamento recante norme per l'attuazione del sistema telematico centrale della nautica da diporto;
- decreto del Ministro 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, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana n. 222 del 22 settembre 2008;
- decreto del Ministro della sanità 18 febbraio 1982, recante norme per la tutela sanitaria dell'attività sportiva agonistica, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana n. 63 del 5 marzo 1982;
- decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 10 maggio 2005, n. 121, recante regolamento concernente l'istituzione e la disciplina dei titoli professionali del diporto, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana n. 154 del 5 luglio 2005;
- decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 25 febbraio 2009, recante procedure per la individuazione degli enti e delle associazioni nautiche di livello nazionale, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana n. 65 del 19 marzo 2009;
- decreto del Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca 12 luglio 2011, n. 5669, recante linee guida disturbi specifici di apprendimento;
- decreto del Ministro dello sviluppo economico 26 ottobre 2011, recante modalità di iscrizione nel registro delle imprese e nel REA, dei soggetti esercitanti l'attività di mediatore

marittimo disciplinata dalla legge 12 marzo 1968, n. 478 in attuazione degli articoli 75 e 80 del decreto legislativo 26 marzo 2010, n. 59, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana n. 10 del 13 gennaio 2012;

- decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 26 febbraio 2013, recante definizione delle modalità di comunicazioni telematiche necessarie per lo svolgimento dell'attività di noleggio occasionale di unità da diporto, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana n. 88 del 15 aprile 2013;
- decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 27 aprile 2017, recante adempimenti di arrivo e partenza delle unità addette ai servizi locali, alla pesca professionale, alla acquacoltura, alla navigazione da diporto o di uso privato o in conto proprio, nonché delle unità adibite a servizi particolari, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana n. 107 del 10 maggio 2017;
- decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 29 maggio 2018, recante aggiornamento ISTAT degli importi dei diritti e dei compensi per prestazioni e servizi in materia di nautica da diporto, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana n. 177 del 1° agosto 2018;
- decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 14 marzo 2019, recante determinazione dei diritti da corrispondere per l'ammissione agli esami per il conseguimento delle patenti nautiche, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana n. 91 del 17 aprile 2019.

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

Le disposizioni previste dallo schema di decreto legislativo proposto innovano, in attuazione dell'articolo 1, comma 5, della legge 7 ottobre 2015, n. 167, il codice della nautica da diporto (e le norme correlate) nelle materie elencate al comma 1e secondo i principi e criteri direttivi elencati al comma 2 dello stessa disposizione.

In particolare, il decreto legislativo soddisfa i seguenti criteri e principi direttivi:

- coordinamento e armonizzazione della normativa in materia di nautica da diporto;
- semplificazione amministrativa;
- razionalizzazione ed economicità delle attività di controllo in materia di sicurezza della navigazione da diporto e da parte dello Stato di approdo;
- istituzione della figura professionale dell'istruttore di vela;
- adeguamento normativo all'innovazione tecnologica, anche sotto il profilo della sicurezza delle unità da diporto;
- disciplina delle scuole nautiche.

Lo schema di decreto legislativo interviene in maniera mirata negli ambiti normativi del settore del diporto nautico e opera modifiche ed integrazioni a:

- a) decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171;
- b) decreto legislativo 3 novembre 2017, n. 229;
- c) decreto legislativo 11 gennaio 2006, n. 5;
- d) legge 28 gennaio 1994, n. 84.

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

Non si rilevano profili di incompatibilità con i principi costituzionali, con la giurisprudenza della Corte Costituzionale né con altre disposizioni vigenti. Lo schema di decreto, inoltre, è coerente con i principi costituzionali che disciplinano l'efficienza e la legittimità dell'azione della Pubblica Amministrazione.

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

L'intervento normativo risulta compatibile con le competenze e le funzioni delle regioni ordinarie e a statuto speciale, nonché degli enti locali. La ripartizione delle competenze è disciplinata nel nostro ordinamento a livello costituzionale rispettivamente dagli articoli 117 e 118 della Costituzione, con elencazione nell'articolo 117 delle materie riservate in via esclusiva allo Stato (comma 2), di quelle affidate alla legislazione concorrente dello Stato e delle Regioni (comma 3), assegnando in via residuale a queste ultime la potestà normativa rispetto ad ogni altra materia (comma 4). Lo schema di provvedimento attiene a svariate materie, alcune di spettanza delle Regioni, altre dello Stato. Tali molteplici competenze sono legate in modo inestricabile (in specie, sentenze n. 334 del 2010 e n. 50 del 2005 della Corte Costituzionale), tale da non consentire di identificare la prevalenza di una sulle altre, dal punto di vista sia qualitativo che quantitativo. Deve, pertanto, trovare applicazione il principio generale, ribadito da giurisprudenza costante della Corte Costituzionale (da ultimo, sentenza n. 1 del 2016), secondo cui, in ambiti caratterizzati da una pluralità di competenze, qualora non risulti possibile comporre il concorso di competenze statali e regionali mediante un criterio di prevalenza, non è costituzionalmente illegittimo l'intervento del legislatore statale, purché agisca nel rispetto del principio di leale collaborazione che deve in ogni caso permeare di sé i rapporti tra lo Stato e il sistema delle autonomie (ex plurimis, sentenze n. 44 del 2014, n. 237 del 2009, n. 168 e n. 50 del 2008) e che può ritenersi congruamente attuato mediante la previsione dell'intesa (sentenza n. 1 del 2016). È prevista, infatti, l'adozione dello schema d'intesa con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281. In particolare, a titolo non esaustivo, uno stretto intreccio si ravvisa con il regime delle strutture dedicate alla nautica da diporto, delineato principalmente nel D.P.R. 2 dicembre 1997, n. 509 (Regolamento recante disciplina del procedimento di concessione di beni del demanio marittimo per la realizzazione di strutture dedicate alla nautica da diporto, a norma dell'articolo 20, comma 8, della legge 15 marzo 1997, n. 59). Questo settore rientra nella competenza concorrente in materia di «porti», rispetto alla quale spetta allo Stato definire i principi fondamentali. Ai sensi dell'art. 104, comma 1, lett. v) del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112 sono mantenute in capo all'Amministrazione statale le funzioni relative alla disciplina e alla sicurezza della navigazione marittima. Per quanto riguarda la professione dell'istruttore professionale di vela, essa rientra nella competenza esclusiva statale prevista dall'art. 117, comma 2, lettera m), della Costituzione (livelli essenziali delle prestazioni concernenti i diritti civili e sociali). Ciò al fine di determinare i relativi standard strutturali e qualitativi di formazione, in favore degli aventi diritto su tutto il territorio nazionale in quanto concernenti il soddisfacimento di diritti civili e sociali tutelati dalla Costituzione stessa. L'intervento normativo è stato, così, 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, tenuto anche conto della giurisprudenza della Corte Costituzionale in materia.

6. Verifica della compatibilità con i principi di sussidiarietà, differenziazione ed adeguatezza sanciti dall'articolo 118, comma 1, della Costituzione.

L'intervento normativo rispetta i principi sanciti dall'articolo 118, comma 1, della Costituzione. La Corte costituzionale, infatti, ha affermato l'esistenza di una base giuridica ulteriore per la potestà legislativa dello Stato, attingendola dall'articolo 118 della Costituzione in relazione al principio di legalità dell'attività amministrativa (sentenze Corte costituzionale 1 ottobre 2003, n. 303 e Corte costituzionale 13 gennaio 2004, n. 6). Secondo questo orientamento, è lo Stato a decidere, in ossequio al principio di sussidiarietà e adeguatezza contemplato dall'articolo 118 della Costituzione, quali funzioni amministrative svolgere (anziché radicarle in capo a Regioni o enti locali), non solo nelle materie di potestà legislativa ai sensi dell'articolo 117 della Costituzione. Una siffatta decisione dello Stato, di auto-attribuzione delle funzioni che ne reclamano l'esercizio unitario nel rispetto del principio di sussidiarietà-adequatezza anche al fine di assicurare l'unità dell'ordinamento giuridico, avviene con legge che deve anche regolare l'esercizio delle funzioni stesse affinché venga rispettato il principio di legalità. Lo Stato deve, peraltro, avere cura di

attenersi al principio del contraddittorio e dell'intesa con le Regioni interessate. Tutti questi principi risultano ampiamente rispettati dall'intervento posto in essere. A tal proposito, si vedano, in via esemplificativa, l'articolo 49-quinquies, come sostituito, del codice della nautica da diporto (istruttore professionale di vela), dove è prevista l'intesa con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, per stabilire la disciplina della figura professionale dell'istruttore di vela e del relativo elenco nazionale.

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. Il decreto legislativo fa ampio ricorso alle possibilità di delegificazione e agli strumenti di semplificazione normativa. In particolare, si evidenzia che la stessa legge 7 ottobre 2015, n. 167, all'articolo 1, comma 6, dispone l'adeguamento del regolamento di attuazione del codice della nautica da diporto alle novità introdotte dal decreto legislativo n. 229/2017 e dallo schema di decreto legislativo proposto.

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

All'esame del Parlamento non risultano, all'attualità, disegni di legge in materia di nautica da diporto.

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

Non risultano giudizi pendenti di costituzionalità su medesimo o analogo oggetto. Per la redazione dello schema di provvedimento sono state tenute in debita considerazione gli orientamenti prevalenti della giurisprudenza, con particolar riguardo a quella costituzionale. Si fa specifico riferimento alla sentenza della Corte Costituzionale 7 ottobre 2005, n. 378, nonché all'indirizzo delineato dalla sentenza della Corte costituzionale 6 marzo 2006, n. 89, dalla sentenza della Corte Costituzionale del 6 luglio 2007, n. 255 e dalla sentenza della Corte Costituzionale del 10 ottobre 2007, n. 344.

PARTE II. CONTESTO NORMATIVO COMUNITARIO ED INTERNAZIONALE.

10. Analisi della compatibilità dell'intervento con l'ordinamento comunitario.

Lo schema di decreto legislativo che si propone è compatibile con l'ordinamento europeo. In particolare, lo schema di decreto è aderente alla comunicazione della Commissione europea del 20 febbraio 2014, n. 86, recante strategia europea per una maggiore crescita e occupazione nel turismo costiero e marittimo. Inoltre, modifica il vigente codice della nautica da diporto, adeguandolo al recepimento della direttiva comunitaria 2013/53/UE, attuato con il decreto legislativo 11 gennaio 2016, n. 5, e a quello della direttiva comunitaria 2009/16/CE, attuato con il decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53.

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

Non si ha notizia di procedure d'infrazione su questioni attinenti l'intervento.

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

La normativa recata dallo schema di decreto legislativo in esame non presenta profili di incompatibilità con gli obblighi internazionali.

13. Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte alla Corte di Giustizia delle Comunità europee sul medesimo o analogo oggetto.

Non risultano orientamenti della giurisprudenza e giudizi pendenti presso la Corte di Giustizia relativamente ad analogo oggetto.

14. Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte Europea dei Diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.

Non risulta allo stato che vi siano pendenti dinnanzi alla Corte Europea dei Diritti dell'uomo giudizi nelle medesime o analoghe materie.

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

La normativa italiana vigente e lo schema di decreto legislativo proposto risultano in linea con quella adottata dagli altri Stati membri. Da un esame delle linee prevalenti della regolamentazione della nautica da diporto da parte di altri Stati membri dell'Unione Europea, comunque, si può ritenere che:

- 1) la maggior parte degli Stati europei prevedono l'immatricolazione delle unità da diporto, compresa la Gran Bretagna, il più liberale degli Stati, che, almeno dal punto di vista nautico, pretende l'immatricolazione dei propri "pleasure yachts" che escono dalle acque territoriali;
- 2) riguardo alle normative amministrative e fiscali all'interno dell'Unione Europea non esistono grosse disparità applicative per non creare distorsioni ai mercati e per mantenere una necessaria uniformità, nonostante l'Italia dal punto di vista fiscale sembra essere, con le modifiche apportate al codice dal presente schema di decreto, il Paese con il più vasto settore che prevede l'utilizzo di unità da diporto per specifiche finalità commerciali;
- 3) i Paesi dell'Unione hanno cercato di uniformarsi al principio generale che riconosce agevolazioni alla nautica da diporto che prevede l'utilizzo commerciale di unità, al fine di facilitare e incentivare le attività in qualche modo produttive di beni e servizi.

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.

Nello schema di decreto non sono presenti nuove definizioni normative.

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

La verifica dei riferimenti normativi contenuti nello schema di provvedimento normativo è stata effettuata con esito positivo.

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

Il provvedimento in esame fa ampio ricorso alla tecnica della novella legislativa, trattandosi di schema di decreto legislativo di riforma di un testo normativo vigente, il codice della nautica da

diporto, da ultimo modificato dal decreto legislativo n. 229 del 2017. Sono introdotte modifiche di coordinamento anche al citato decreto legislativo n. 229 del 2017 e al decreto legislativo n. 5 del 2016, alla legge n. 84 del 1994.

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

Non sono previsti effetti abrogativi impliciti di disposizioni dell'atto normativo, e loro traduzione in norme abrogative espresse nel testo normativo.

5. Individuazioni 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 o derogatorie rispetto alla normativa vigente.

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

L'articolo 1, comma 5, della legge 7 ottobre 2015, n. 167, autorizza il Governo, entro diciotto mesi dalla data di entrata in vigore del decreto legislativo proposto, ad adottare uno o più decreti legislativi contenenti disposizioni correttive e integrative, nel rispetto dei principi e criteri direttivi previsti dal comma 2 dello stesso articolo. Non si segnalano altre deleghe aperte sul medesimo oggetto, anche a carattere integrativo o correttivo.

7. Indicazione di eventuali atti successivi attuativi, verifica della congruenza dei termini previsti per la loro adozione.

L'articolo 1, comma 6, della legge 7 ottobre 2015, n. 167, prevede che, con uno o più decreti 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, modifichi la disciplina prevista dal regolamento di attuazione del codice della nautica da diporto di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 29 luglio 2008, n. 146, al fine di assicurare piena compatibilità con le innovazioni introdotte nell'esercizio della delega con lo schema di decreto legislativo proposto. Nello schema di provvedimento, inoltre, sono previsti i seguenti atti successivi e attuativi:

- 1) all'articolo 4, che modifica l'articolo 15-ter del codice della nautica da diporto, è previsto che con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è approvato il modello della licenza per navi destinate esclusivamente al noleggio per finalità turistiche;
- 2) all'articolo 9, che sostituisce l'articolo 27 del codice della nautica da diporto, è previsto che con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono adottate le norme quadro di riferimento a livello nazionale per l'utilizzazione dei natanti da diporto ovvero delle moto d'acqua e delle unità similari ai fini di locazione o di noleggio per finalità ricreative o per usi turistici di carattere locale, nonché di appoggio alle immersioni subacquee a scopo sportivo o ricreativo nelle acque marittime;
- 3) all'articolo 16, che sostituisce l'articolo 49-quinquies del codice della nautica da diporto, è previsto che con decreto, 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 dell'economia e delle finanze, della difesa, dell'istruzione, dell'università e della ricerca e dello sviluppo economico, previa intesa con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281 e previa acquisizione del parere del Garante per la protezione dei dati personali ai sensi dell'articolo 154, comma 4, del decreto legislativo 30

giugno 2003, n. 196, sono stabilite la disciplina della figura professionale dell'istruttore di vela e del relativo elenco nazionale;

- 4) all'articolo 17, che sostituisce l'articolo 49-sexies del codice della nautica da diporto, è previsto che con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, è stabilito il pagamento del diritto per l'iscrizione nell'elenco nazionale degli istruttori professionali di vela;
- 5) all'articolo 17, che sostituisce l'articolo 49-sexies del codice della nautica da diporto, è previsto che con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze gli introiti derivanti dalla riscossione dei diritti di iscrizione nell'elenco nazionale degli istruttori professionali di vela sono riassegnati al pertinente capitolo dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
- 6) all'articolo 18, che sostituisce l'articolo 49-septies del codice della nautica da diporto, è previsto che con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 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 dell'economia e delle finanze, dell'istruzione, dell'università e della ricerca e dello sviluppo economico, previa intesa con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281 e previa acquisizione del parere del Garante per la protezione dei dati personali ai sensi dell'articolo 154, comma 4, del decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196, è adottato il regolamento nazionale di disciplina dell'attività di scuola nautica;
- 7) all'articolo 19, che sostituisce l'articolo 49-octies del codice della nautica da diporto, è previsto che con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 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 dell'economia e delle finanze, dell'istruzione, dell'università e della ricerca e dello sviluppo economico, previa intesa con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281 e previa acquisizione del parere del Garante per la protezione dei dati personali ai sensi dell'articolo 154, comma 4, del decreto legislativo 30 giugno è adottato il regolamento di disciplina dell'attività di centro di istruzione per la nautica.

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 economico-finanziaria della sostenibilità dei relativi costi.

Per la predisposizione del provvedimento in esame sono stati utilizzati i dati informativi già in possesso dell'Amministrazione proponente e non è stato necessario commissionare l'acquisizione di ulteriori dati statistici o informativi.

ANALISI DI IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE (A.I.R.)

(Allegato 2 della direttiva del Presidente del Consiglio dei ministri 16 febbraio 2018 pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale – Serie Generale n. 83 del 10 aprile 2018)

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

Amministrazione competente: Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Referente dell'amministrazione competente: Ufficio legislativo.

SINTESI DELL'AIR E PRINCIPALI CONCLUSIONI

Motivazioni dell'intervento

Con la legge 7 ottobre 2015, n. 167 (Delega al Governo per la riforma del codice della nautica da diporto) il Parlamento, a norma dell'articolo 76 della Costituzione della Repubblica, ha delegato il Governo ad attuare la riforma del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171 secondo criteri direttivi ampi ed incisivi, con conseguente allineamento del relativo regolamento di attuazione (decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 29 luglio 2008, n. 146).

La delega legislativa ha trovato compimento con l'emanazione del decreto legislativo 3 novembre 2017, n. 229 (Revisione ed integrazione del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, recante codice della nautica da diporto ed attuazione della direttiva 2003/44/CE, a norma dell'articolo 6 della legge 8 luglio 2003, n. 172, in attuazione dell'articolo 1 della legge 7 ottobre 2015, n. 167), pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale – Serie Generale n. 23 del 29 gennaio 2018 ed entrato in vigore il 13 febbraio 2018.

La medesima legge di delegazione 167/2015, all'articolo 1, comma 5, autorizza il Governo ad adottare, entro diciotto mesi dalla data di entrata in vigore del d.lgs. 229/2017 e nel rispetto dei principi e criteri direttivi e secondo le modalità ivi previste, uno o più decreti legislativi contenenti disposizioni correttive e integrative del codice della nautica da diporto, come modificato dal d.lgs. 229/2017.

Obiettivi perseguiti

Il presente provvedimento individua i seguenti obiettivi generali:

- a) colmare le lacune normative esistenti così da aggiornare i procedimenti amministrativi al sistema telematico centrale della nautica da diporto (SISTE) di cui al decreto del Presidente della Repubblica 14 dicembre 2018, n. 152 (Regolamento recante norme per l'attuazione del sistema telematico centrale della nautica da diporto) e al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 9 aprile 2019, n. 136 (Istituzione dell'Ufficio di conservatoria centrale delle unità da diporto (UCON) nell'ambito del sistema telematico centrale della nautica

da diporto), al fine di rendere il codice della nautica da diporto compatibile con le disposizioni di rango inferiore senza ricorrere ad ulteriori modifiche a livello primario (punto 4.3, parere Cons. Stato cit.);

- b) dotare il codice della nautica da diporto di maggiore completezza, sistematicità e chiarezza, in linea con il complessivo processo di riforma, riordino, codificazione e semplificazione voluto con la legge di delegazione e condiviso dallo stesso Consiglio di Stato (punto 4.1, parere Cons. Stato cit.);
- c) semplificare il quadro dei decreti attuativi, così da rendere più celere il completamento della riforma;
- d) disciplinare l'attività di locazione dei natanti e delle moto d'acqua, secondo criteri di semplificazione nel rispetto dei requisiti generali di sicurezza anche ai fini della salvaguardia delle persone trasportate, come previsto dall'art. 1, comma 2, lett. e), della legge n. 167/2015;
- e) unificare in un unico provvedimento attuativo la molteplicità di decreti e direttive attualmente previsti su una stessa materia;
- f) stralciare dalla revisione del regolamento di attuazione del codice della nautica da diporto alcuni provvedimenti attuativi inerenti materie di competenza esclusiva di questa Amministrazione, per i quali, pertanto, il concerto con altre amministrazioni risulterebbe, oltre che improprio, un inutile aggravio degli iter di emanazione e di futura modifica.

Opzione scelta

Il presente intervento correttivo è, al momento, l'unica opzione perseguibile perché prevista da apposita disposizione, l'articolo 5, della legge di delegazione legislativa n. 167/2015 e risponde ad una sistematica razionalizzazione dei provvedimenti attuativi, così da consentirne la rapida emanazione a completamento del processo di riforma.

Principali evidenze emerse

Il presente decreto legislativo soddisfa, in particolare, le seguenti esigenze:

- a) emanare un regolamento attuativo unico di disciplina dell'attività di scuola nautica, a chiaro vantaggio degli operatori e dell'amministrazione. In merito, è da tempo in corso una proficua collaborazione con le province e le città metropolitane che ha portato alla riformulazione dell'articolo 49-septies del codice della nautica da diporto e alla definizione dello schema del predetto regolamento unico;
- b) emanare un regolamento attuativo unico di disciplina dell'attività dei centri di istruzione per la nautica;
- c) definire la figura professionale dell'istruttore di vela, in distinzione e svincolo da quella dell'istruttore di vela sportivo e dilettantistico e dal relativo regime fiscale, contestualmente alla predisposizione del pertinente regolamento attuativo e dell'elenco nazionale conforme alle direttive comunitarie in materia;

- d) assicurare una maggiore flessibilità e rapidità di risposta normativa nella regolamentazione di nuove forme di utilizzo commerciale delle unità da diporto, in linea con il dinamismo del settore di mercato e con le raccomandazioni espresse dal Consiglio di Stato (punto 5, parere cit.) e dalla Commissione europea (COM(2014)86 sulla strategia europea per una maggiore crescita e occupazione nel turismo costiero e marittimo, paragrafo 3.1 - Stimolare efficienza e competitività);
- e) offrire una disciplina delle patenti nautiche più coerente con la finalità di inclusione sociale delle persone diversamente abili o con particolari patologie e degli anziani, attraverso l'istituzione della patente nautica speciale di categoria D sul modello della corrispondente patente speciale stradale; da ciò dipendono i termini del confronto da avviarsi con il Ministero della salute per la revisione dei requisiti psichici e fisici di idoneità al conseguimento delle patenti nautiche e per la semplificazione delle modalità di accertamento e certificazione;
- f) recepire le osservazioni pervenute dall'Ufficio legislativo del Ministero della difesa con lettera prot. n. 18854 del 18 maggio 2018, in cui si lamentava l'esclusione nell'art. 52 D.lgs. 171/2005, istitutivo della "Giornata del mare", della partecipazione del Ministero della difesa e della Marina Militare in termini di contributo ed apporto da potersi rendere in iniziative e progetti formativi per la diffusione della cultura del mare;

Consultazioni effettuate

Lo schema di decreto legislativo proposto tiene conto, innanzitutto, dell'esperienza maturata nel tempo, anche attraverso interventi interpretativi e di indirizzo attuati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti attraverso apposite circolari, nonché dei quesiti trasmessi dagli uffici periferici, da altre amministrazioni e dall'utenza privata e professionale. Sono state, altresì, condotte mirate consultazioni con altre amministrazioni interessate (in particolare Ministero della Difesa, Marina Militare, Lega navale italiana, Dipartimento per le politiche europee) e con gli *stakeholder* (in particolare UCINA – Confindustria nautica, CONFARCA, UNA5CA, Coni, Federazione Italiana Vela, Federagenti, Studio Legale Natzler di Bolzano in rappresentanza di VDWS - Verband Deutscher Wassersport Schulen e.V.)

Le consultazioni sono iniziate immediatamente a valle della pubblicazione del decreto legislativo n. 229/2017; le stesse sono state intensificate successivamente alla conclusione della prima stagione balneare per valutare gli effetti della riforma. Dal mese di novembre sono stati avviati tavoli tecnici degli *stakeholders* maggiormente rappresentativi o che ne abbiano fatto richiesta.

In particolare dagli *stakeholders* sono stata avanzate le seguenti richieste:

- Completamento delle semplificazioni relative al regime amministrativo delle unità e in particolare con riferimento alla validità della ricevuta della presentazione della domanda di iscrizione, dell'avvio della procedura di cancellazione della bandiera su presentazione del contratto preliminare di vendita, iscrizione dell'unità direttamente a nome del cantiere.
- Revisione delle dotazioni di sicurezza in ottica di semplificazione e adeguamento alle nuove tecnologie.

- Disciplina dell'istruttore di vela, semplificazioni in ordine all'iscrizione equipaggio.
- Riconoscimento di nuove attività in uso commerciale.

1. CONTESTO E PROBLEMI DA AFFRONTARE

Da un punto di vista giuridico, il decreto legislativo correttivo in parola colma alcune lacune e risolve alcune criticità manifestatesi in sede di applicazione del d.lgs. n. 229/2017:

In particolare, per quanto riguarda il recepimento di norme comunitarie che hanno impatto diretto su istanze dell'utenza relative a valutazioni di tipo tecnico sulle unità da diporto con evidenti riflessi sulla sicurezza della navigazione, sull'attività cantieristica, sull'attività di certificazione degli organismi notificati e affidati, sull'attività amministrativa degli uffici periferici dell'amministrazione e, di conseguenza, sulla fruibilità da parte dell'utente dell'unità da diporto e dei prodotti per la nautica in genere:

- a) recepimento della distinzione tra natanti e moto d'acqua introdotta dalla direttiva 2013/53/EU che comporta riflessi sulla regolamentazione dell'uso commerciale di tali tipologie di unità da diporto;
- b) recepimento del regolamento (CE) n. 765/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio sul monitoraggio degli infortuni e dei danni alla salute e all'ambiente causati da prodotti per la nautica da diporto, anche a tutela della concorrenza e del mercato rispetto all'importazione di prodotti o semilavorati provenienti da Paesi terzi;
- c) recepimento della Endorsed Recommendation for use del Recreational Craft Sectorial Group, relativa all'attuazione della Direttiva 2013/53/EU in materia di unità da diporto, ERFU n. 137, approvata dalla Commissione Europea il 28 marzo 2017, sull'inapplicabilità della PCA alle unità da diporto non marcate CE immesse in commercio antecedentemente al 16 giugno 1998, questione per la quale sono giunte numerose segnalazioni da parte dei cantieri e degli enti notificati su un apprezzabile numero di unità da diporto, per le quali gli adempimenti amministrativi anche in materia di sicurezza creavano notevoli perplessità agli uffici periferici dell'Amministrazione per mancanza di specifiche norme tecniche;

Sempre sul piano giuridico si è recepito il rilievo del Consiglio di Stato, espresso nel parere n. 1745/2017 di demandare il recepimento delle indicazioni necessitanti di maggior approfondimento tecnico-giuridico in sede dei relativi decreti correttivi (punto 4.1, parere cit.). L'osservazione del Consiglio di Stato coincideva con le osservazioni pervenute all'Amministrazione in materia di istruttore professionale di vela (ove si lamentava la sovrapposizione con la figura dell'istruttore di vela che esercita la propria attività in modo diretto presso strutture sportive dilettantistiche ai sensi dell'articolo 67, comma 1, lettera m, del d.P.R. 917/1986.

Coincideva anche con le richieste delle associazioni di categoria maggiormente rappresentative delle scuole nautiche e delle province, città metropolitane e province autonome di una più completa e sistematica disciplina dell'attività di scuola nautica e, di riflesso, dei centri di istruzione per la nautica.

Era anche emersa la necessità di una razionalizzazione delle definizioni delle patenti nautiche, che corrispondesse alle finalità di inclusione sociale e di avviamento alla nautica da diporto delle persone

con handicap, nonché di tutti i soggetti portatori di patologie che allo stato impediscono loro il conseguimento della patente nautica di categoria A ma che, con opportune prescrizioni e limitazioni, non precludono in senso assoluto al conseguimento della patente nautica e alla contestuale salvaguardia della sicurezza della navigazione e della vita umana in mare.

Sulla base di studi tecnici prodotti da UCINA Confindustria Nautica, in rapporto anche alle numerose richieste pervenute da operatori commerciali (ditte individuali, imprese di charter e locazione), che hanno anche ottenuto attenzione in atti parlamentari, era necessario intervenire con disposizioni risolutive sulla materia dell'obbligo di patente nautica per la conduzione della tipologia di motore marino a due tempi, rivedendo i parametri di cilindrata e le modalità di alimentazione introdotti dal d.lgs. n. 229/2017.

Il d.lgs. n. 229/2017, in un'analisi complessiva, non sembrava aver completato la razionalizzazione della normativa e la semplificazione amministrativa richieste dalla legge di delegazione legislativa n. 167/2015 con una palese insoddisfazione manifestata a più riprese da diportisti, cantieri, agenzie di servizi, importatori e rivenditori, soprattutto in termini di commerciabilità del prodotto nautico, anche usato, e di maggiore competitività internazionale della bandiera italiana. Nonostante le enormi potenzialità, infatti, l'Italia non riesce ancora a sfruttare appieno quanto offerto in termini di crescita economica ed occupazionale dal settore della nautica, anche nel più ampio scenario della blue economy, senza sottacere le conclamate difficoltà a reggere una sempre più aspra concorrenza straniera. In questo senso il d.lgs. non rispondeva pienamente allo sforzo di ammodernamento normativo di allineamento dell'assetto regolamentare nazionale a quello dei principali Paesi concorrenti.

Infine, il d.lgs. n. 229/2017 era dotato di un regime transitorio che si era rivelato di non chiara comprensione e di farraginoso applicazione da parte degli uffici periferici dell'Amministrazione, delle province e città metropolitane (con diretto riflesso sulle attività di scuola nautica) e di singoli cittadini, che in alcuni casi si erano visti oggetto di provvedimenti lesivi del principio di legittimo affidamento e dei limiti di retroattività delle leggi sopravvenienti, in contrasto con la giurisprudenza costituzionale e amministrativa. Tali provvedimenti avevano finito per ledere diritti soggettivi e interessi legittimi di natura sia privata che commerciale e imprenditoriale.

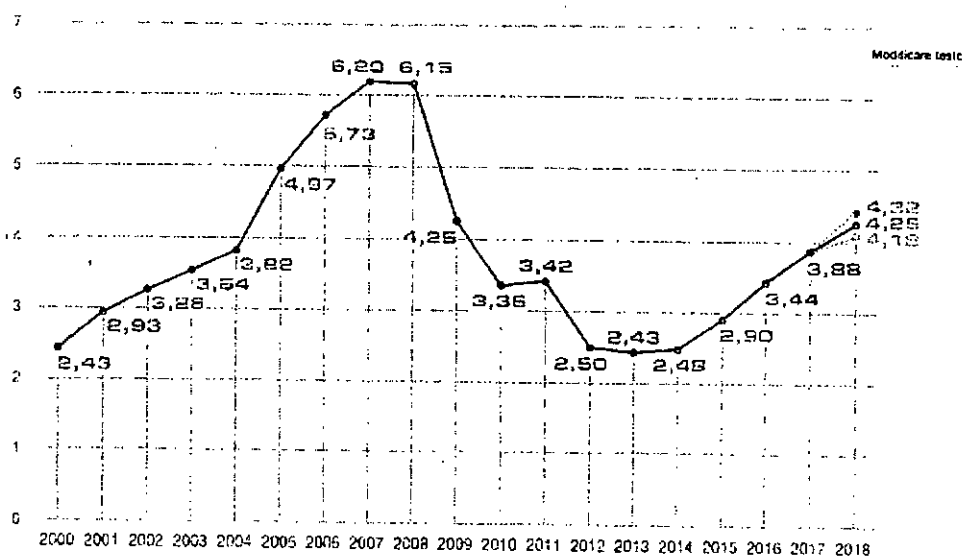
Di qui le numerose richieste di parere su questioni interpretative ed applicative pervenute dalle articolazioni periferiche di questo dicastero e da altre amministrazioni, dei diversi quesiti formulati da parte di imprese e di utenti del settore nautico, dagli esiti delle consultazioni svolte con le province e le città metropolitane nonché con le associazioni di categoria e gli enti maggiormente rappresentativi.

Da un punto di vista economico e sociale il settore della nautica (produzione cantieristica, subfornitura, componentistica, riparazioni e *refitting*, servizi, vendita, noleggio e locazione, formazione, avviamento agli sport nautici, preparazione al conseguimento delle patenti nautiche) ha moltiplicatori del reddito e dell'occupazione nettamente più alti rispetto alla media del *cluster* marittimo. Secondo il recentissimo rapporto editato dalla Fondazione Symbola – Fondazione per le qualità italiane, la nautica da diporto ha un moltiplicatore di 7,1 del valore aggiunto e di 9,6 degli addetti, a fronte dei dati del *cluster* marittimo pari rispettivamente a 2,55 e 1,76 (fonte Censis, Rapporto sull'economia del mare).

Il valore aggiunto della nautica è di 11,8 miliardi di euro (fonte Fondazione Symbola su dati Istat): in termini assoluti la Lombardia è la prima regione con 2,2 miliardi di euro, seguita dal Veneto (1,6 miliardi), Emilia Romagna (1,1 miliardi), Liguria (950 milioni). Rispetto al totale del valore aggiunto regionale, la nautica rappresenta il 2,13% in Friuli Venezia Giulia, il 2% in Liguria, l'1,18% nelle Marche, l'1% nel Veneto e poco meno per Toscana, Emilia Romagna e Piemonte.

La componente industriale (produzione cantieristica, subfornitura, componentistica) genera circa 4,3 miliardi di euro di valore aggiunto e, dopo la crisi economica, ha segnato nel 2018 un incremento di

Industria italiana della nautica: andamento del fatturato globale 2000-2018
 (dati in miliardi di euro)



fatturato del 75% rispetto ai valori minimi storici del 2013 (fonte "Nautica in Cifre").

La cantieristica nautica del nostro Paese è stata la prima al mondo nell'ultimo decennio. Nel 2017 l'Italia si attesta al 12,7% della produzione mondiale, ma ha ceduto la prima posizione alla Germania (14,7%) e precede ora Stati Uniti (10,4%), Francia (7,5%), Regno Unito (5,5%), Messico (4,1%), Polonia (3,6%) e Finlandia (1,9%) (fonte ITC-UN Comtrade).

Nonostante le potenzialità, il dato economico è purtroppo negativo per quanto riguarda il turismo, i porti turistici, il *charter* nautico (noleggio e locazione) e i servizi. Si segnala, innanzitutto, l'incremento di dismissioni della bandiera italiana in favore di altri Paesi UE per maggiore favore del regime amministrativo e fiscale, per quanto su quest'ultimo in Italia si sia recentemente intervenuto in modo sostanziale e competitivo.

Nel triennio 2015-2017 sono state cancellate dai registri nautici d'iscrizione 6.376 unità (di cui il 68% inferiori a 12 metri di lunghezza), migrate verso altri stati UE (fonte MIT "Il diporto nautico in Italia"). Parallelamente nello stesso periodo, il settore del *charter* nautico ha perso il 2,4% del fatturato, mentre quello dei servizi è cresciuto del 1,5% a fronte di una progressione della cantieristica del 15% (fonte Fondazione Symbola su dati Istat).

Dall'armonizzazione della normativa vigente e dalla semplificazione amministrativa perseguite dal presente intervento correttivo, si attendono nel medio-lungo termine ricadute economiche positive sui settori della nautica da diporto e del turismo, con un aumento della frazione di prodotto interno lordo (PIL) e di occupazione giovanile, soprattutto nelle aree meridionali del Paese.

I destinatari degli interventi sono: cantieri costruttori, società di gestione attività di locazione e noleggio, società gestione altre attività commerciali del diporto, scuole nautiche, centri di istruzione per la nautica, istruttori professionali di vela, marittimi del diporto, esercenti attività di ricovero unità da diporto, porti e approdi turistici, agenzie marittime, utenti.

Con riferimento alla quantificazione numerica, è stata valutata in circa:

- 545 porti e approdi
- 101.000 unità immatricolate
- 356.000 unità non immatricolate (natanti)
- circa 57.000 rilasci e rinnovi annui di patenti nautiche
- circa 6.000 operazioni di rinnovi e rilasci di licenza di navigazione annui.

2. OBIETTIVI DELL'INTERVENTO E RELATIVI INDICATORI

2.1 Obiettivi generali e specifici

Il presente schema di decreto legislativo si prefigge, in via generale, di aggiornare i procedimenti amministrativi al sistema telematico centrale della nautica da diporto (SISTE) nonché di dotare il codice della nautica da diporto di maggiore completezza, sistematicità e chiarezza, in linea con il complessivo processo di riforma, riordino, codificazione e semplificazione previsto dalla legge di delegazione da realizzare anche attraverso la semplificazione del quadro dei decreti attuativi.

Quali obiettivi specifici, il provvedimento favorisce la creazione di condizioni favorevoli allo sviluppo dell'industria nautica e della sua filiera, alla promozione delle attività ludico-sportive del mare e di

diffusione della cultura marinaresca in rapporto alla configurazione territoriale e alla vocazione culturale, sociale ed economica del Paese, l'inclusione delle persone diversamente abili, la protezione dell'ambiente marino, la sicurezza della navigazione e la salvaguardia della vita umana in mare, l'innovazione tecnologica, l'incremento dell'occupazione, soprattutto giovanile e nelle regioni meridionali del paese, l'implementazione di nuove figure professionali, nonché una migliore armonizzazione tra la disciplina nautica e quella turistica all'insegna della semplificazione dei procedimenti amministrativi e al sostegno delle iniziative di impresa.

2.2 Indicatori e valori di riferimento

Gli indicatori del grado di raggiungimento degli obiettivi, come stabiliti dall'art. 60 d.lgs. 229/2017, 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.

3. OPZIONI DI INTERVENTO E VALUTAZIONE PRELIMINARE

Per quanto sopra illustrato, l'opzione zero non appariva praticabile.

Si espongono le alternative individuate e valutate in relazione ai contenuti dell'intervento:

- a) introduzione di una nuova tipologia di uso commerciale delle unità da diporto relativa alla somministrazione di cibo e bevande e di commercio al dettaglio. Trattandosi di attività già svolta al di fuori di qualsiasi regolamentazione, alla scelta repressiva si è preferita la disciplina della materia e dunque l'incentivo a tale indotto commerciale;
- b) l'istituzione di una licenza specifica per le navi destinate esclusivamente al noleggio per finalità turistiche distinta dalla licenza di navigazione per le unità da diporto era invece una scelta obbligata, non rientrando tale tipologia di unità nel SISTE;
- c) l'istituzione del libro unico di bordo per i commerciali yacht assolve al principio di semplificazione amministrativa insito nella legge di delega. Il mantenimento dello status quo giuridico avrebbe rappresentato un inadempimento della ratio della legge delega, considerata l'onerosità della gestione dei libri di bordo previsti dal codice della navigazione per le navi commerciali;
- d) la scelta di prevedere un decreto ministeriale quadro per la regolazione delle attività di noleggio e di locazione di natanti da diporto e moto d'acqua, finora affidata unicamente alle

ordinanze emanate dalle autorità marittime locali, era obbligata dopo il cospicuo contenzioso amministrativo originato dalle associazioni charteristiche e da singoli imprenditori in particolare del Golfo di Napoli ad impugnazione delle ordinanze dei capi di circondario marittimo. L'alternativa della conservazione dello status quo giuridico lasciava intatta la probabilità del rischio di reiterazioni di contenziosi altrettanto numerosi e complessi. Per altro il decreto quadro uniformerebbe alcuni parametri disciplinari dell'attività su tutto il territorio nazionale e lascerebbe comunque margini discrezionali alle autorità marittime per particolari situazioni locali;

- e) alle navi destinate esclusivamente al noleggio per finalità turistiche è stato esteso il regime di rotazione degli equipaggi, introdotto dal d.lgs. n. 227/2019 per le unità da diporto. L'opzione zero avrebbe esposto le imprese a superiori oneri di gestione del personale imbarcato e consente quindi anche maggiori margini di concorrenzialità presso gli operatori esteri;
- f) la revisione dei parametri tecnici dei motori a due tempi per la conduzione senza patente nautica ha permesso a un discreto numero di imprese di locazione, soprattutto per la piccola nautica, di continuare ad operare senza ulteriori oneri di impresa (acquisto nuove motorizzazioni) e a un numero ancora superiore di diportisti privati di non dover ricorrere ad analoghe sostituzioni ovvero al conseguimento della patente nautica;
- g) la rimodulazione della definizione delle patenti nautiche ha restituito alla patente D il suo ruolo di inclusione sociale. Il mancato intervento avrebbe conservato un testo legislativo confuso in cui patente A e patente D andava parzialmente a sovrapporsi;
- h) per l'anagrafe nazionale delle patenti nautiche sono state introdotte norme di snellimento dei dati richiesti e delle modalità di aggiornamento della residenza, necessarie a rafforzare il rispetto del principio di invarianza finanziaria in termini di costi di gestione e impiego del personale;
- i) in materia di istruttore professionale di vela e di relativo elenco nazionale sussisteva la necessità di una definizione più chiara della figura professionale, che la distinguesse dagli istruttori sportivo-dilettantistici, in particolare sul fine di lucro. Si è scelto di adattare le norme regionali sui maestri di sci e le norme sull'ordinamento forense, anche in materia di disciplina sanzionatoria, che nel loro insieme, rispetto ad altre alternative, quali gli ordinamenti di altre figure professionali previste nel codice della nautica da diporto, offrivano una sintesi soddisfacente. Si sono recepite le osservazioni del Dipartimento per le politiche europee riguardo alla ricezione delle disposizioni di cui al d.lgs. n. 206/2007 per i cittadini comunitari e dal d.P.R. n. 394/1999 per i cittadini di Stati terzi. Anche in questo caso non sussistevano alternative percorribili, data l'appartenenza dell'Italia all'Unione europea. Il rafforzamento dei requisiti morali li ha allineati a quelli per l'esercizio di altre professioni previste dal codice (mediatore marittimo, titolare di scuola nautica).
- j) nel caso delle scuole nautiche la necessità di una regolazione più puntuale e di un allineamento, ove possibile, alla disciplina delle autoscuole è emersa dal confronto con le province e le città metropolitane, nonché con le associazioni maggiormente rappresentative del settore. L'intero articolo è nato da un confronto continuo con che ha consentito di individuare

le opzioni preferibili di semplificazione amministrativa, di repressione dell'esercizio abusivo e di tutela della concorrenza e del mercato.

- k) per i centri di istruzione per la nautica valgono le medesime considerazioni esposte per le scuole nautiche;
- l) per le aree portuali destinate all'ormeggio e al transito di unità da diporto con a bordo disabili, le opzioni scelte hanno come effetto aumentare il numero di unità in rapporto all'estensioni di tali aree e rendere gli attracchi effettivamente idonei allo sbarco e imbarco dei disabili. Anche in questo caso, per ragioni di strutture portuali, non c'era molto spazio per alternative.
- m) del recepimento del regolamento (CE) n. 765/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio sul monitoraggio degli infortuni e dei danni alla salute e all'ambiente causati da prodotti per la nautica da diporto, anche a tutela della concorrenza e del mercato rispetto all'importazione di prodotti o semilavorati provenienti da Paesi terzi si è già detto. Va considerato anche che l'istituzione dell'archivio realizza l'agenda digitale nazionale gestita da AGiD secondo il CAD e rappresenta quindi un atto dovuto;
- n) si è disposto un regime transitorio puntuale sulla base delle predette difficoltà applicative, che in carenza avrebbero continuato a manifestarsi, obbligando l'Amministrazione a intervenire, distogliendo risorse dalla redazione dei provvedimenti attuativi della riforma del codice della nautica da diporto.

4. COMPARAZIONE DELLE OPZIONI ATTUABILI E INDIVIDUAZIONE DELL'OPZIONE PREFERITA

Non si ravvisano opzioni alternative all'intervento correttivo proposto, che recepisce, invero, per grandissima parte le istanze e le proposte dei soggetti pubblici e privati consultati.

4.1 Impatti economici, sociali ed ambientali per categoria di destinatari

4.2 Impatti specifici

Dall'adozione del presente provvedimento, non si ravvisano svantaggi ovvero elementi di criticità, a breve e a medio-lungo termine, nei confronti dei destinatari diretti e indiretti.

In particolare, i vantaggi a favore dei destinatari diretti, sia nel breve che nel medio-lungo termine, derivano da una migliore armonizzazione della normativa nautica con quella turistica nonché dalla razionalizzazione del quadro regolamentare e dalla semplificazione amministrativa.

I vantaggi per l'Amministrazione consistono nel miglioramento dei processi di digitalizzazione tramite l'implementazione del SISTE, nella razionalizzazione dei controlli, nella gestione semplificata dei procedimenti amministrativi e delle attività di controllo e nella riduzione del contenzioso.

Non si ravvisano, altresì, effetti negativi o distorsivi, diretti o indiretti, sul corretto funzionamento concorrenziale del libero mercato e sulla competitività complessiva delle economie legate al settore della nautica da diporto; piuttosto, alcune misure adottate sono inequivocabilmente orientate alla tutela della concorrenza e del mercato ed alla prevenzione di fenomeni di *dumping*.

Con riferimento alle unità da diporto in uso commerciale le modifiche introdotte completano la semplificazione amministrativa introdotta dal d.lgs. n. 229/2017 al fine di rendere competitiva la bandiera italiana rispetto alle altre bandiere dell'UE, tenuto conto che secondo dati ICOMIA (Federazione Mondiale della Nautica) e UCINA – Confindustria Nautica il 70% delle circa 5.000 navi da diporto commerciali naviganti opera nel Mediterraneo.

In particolare attraverso:

- a) l'inserimento di un modello semplificato per la licenza di navigazione per le navi destinate esclusivamente al noleggio per finalità turistiche;
- b) il rilascio del certificato di idoneità al noleggio da parte dello STED;
- c) la regolazione di attività commerciali effettuate con unità da diporto già svolte al di fuori di qualsiasi inquadramento normativo;
- d) alcune semplificazioni del regime amministrativo della nautica da diporto;
- e) l'annotazione sul ruolino di equipaggio secondo semplificazione delle procedure;

cancellano i principali elementi di non competitività del sistema italiano rispetto a quello europeo.

Dalle audizioni con UCINA – Confindustria nautica si attende un aumento del traffico commerciale di bandiera italiana del 10%.

Con riferimento all'utenza privata gli interventi mirano a rimuovere gli ostacoli di accesso all'attività nautica, tenuto conto che il numero di rilasci di patenti nautiche annui è passato da 34.299 del 2008 ai 15.758 del 2017 (fonte MIT). In particolare:

- a) l'individuazione di patenti speciali per i portatori di disabilità o di patologie allo stato ostative al rilascio delle patenti nautiche;
- b) ridefinizione della conduzione di motori a due tempi di potenza 40 CV;

Si riporta la valutazione dei seguenti impatti:

A. Effetti sulle PMI (Test PMI)

Alcune norme sono specificamente indirizzate al rilancio delle aziende della piccola nautica. In particolare:

- a) la già citata norma sui fuoribordo a due tempi 40 CV sblocca l'attività commerciale di circa 2.000 piccole imprese o ditte individuali di locazione (senza conducente) di natanti (unità da diporto di lunghezza inferiore a 10 m), le quali all'entrata in vigore del d.lgs. 229/2017 si sono trovate nell'immediata impossibilità di locare all'utenza non munita di patente nautica come avvenuto fino a quel momento;
- b) inserimento degli ormeggi a secco nella legge n. 84/1994 mira a far nascere nuove piccole realtà imprenditoriali dedicate al ricovero a costi accessibili per la nautica sociale;
- c) la regolamentazione nazionale dell'utilizzazione dei natanti da diporto (unità di lunghezza inferiore a 10 metri) mira a razionalizzare gli adempimenti amministrativi delle PMI e delle ditte individuali che svolgono tale attività, favorendo secondo gli stakeholders un'implementazione di circa l'11%;

- d) la previsione e la regolamentazione delle unità utilizzate per la somministrazione di cibo e bevande nonché per il commercio a dettaglio mira allo sviluppo di nuove PMI o ditte individuali sulla falsariga di quanto avviene nei confinanti Stati mediterranei; secondo gli stakeholders si stimano 1500 nuove attività.

Per quanto riguarda le professioni, la novella:

- a) riconfigura la figura professionale dell'istruttore di vela;
b) regola con maggiore sistematicità la disciplina dell'attività di scuola nautica, con connesse figure professionali dell'insegnante teorico e dell'istruttore pratico.

B. Effetti sulla concorrenza

Non si ravvisano effetti negativi o distorsivi, diretti o indiretti, derivanti dall'adozione dello schema di decreto legislativo proposto sul corretto funzionamento concorrenziale del libero mercato e sulla competitività complessiva delle economie legate al settore della nautica da diporto.

C. Oneri informativi

Il rilascio del certificato di idoneità al noleggio da parte degli STED digitalizza e accelera i tempi di ottenimento della documentazione da parte degli utenti, superando la precedente procedura che prevedeva la presentazione su modalità esclusivamente cartacea.

L'adozione del modello semplificato di licenza anche per le navi destinate esclusivamente al noleggio per finalità turistiche snellisce notevolmente i tempi di rilascio del titolo abilitativo alla navigazione.

La validità della ricevuta della richiesta di iscrizione ai fini dell'abilitazione alla navigazione, dell'iscrizione dell'equipaggio e del certificato di sicurezza consente l'immediata fruibilità dell'unità da diporto alla sua consegna esattamente come avviene con la bandiera britannica.

Le nuove modalità di iscrizione consentono la registrazione dell'unità da diporto nuova anche direttamente a nome del cantiere, possibilità prima preclusa unicamente sotto la bandiera italiana.

La regolamentazione nazionale dell'attività di locazione e noleggio di natanti razionalizza gli adempimenti.

D. Rispetto dei livelli minimi di regolazione europea

In sede di redazione dello schema di provvedimento in esame, si è tenuto conto della legislazione in materia di nautica da diporto vigente negli altri Stati membri dell'Unione Europea.

Il presente Correttivo non presenta ulteriori profili di superamento dei livelli minimi di regolazione, in quanto già tutti previsti nel Decreto legislativo originario, del quale costituiscono elemento cardine.

4.3 Motivazione dell'opzione preferita

La novella contiene innovazione non più derogabili alla disciplina della nautica da diporto, non derogabili, ai fini del mantenimento della competitività, in considerazione del continuo evolversi della settore.

5. MODALITÀ DI ATTUAZIONE E MONITORAGGIO

5.1 Attuazione

L'attuazione dell'intervento è affidata, per quanto di competenza, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nelle sue articolazioni centrali e periferiche (Uffici motorizzazione civile, Capitanerie di porto, Uffici circondariali marittimi).

Gli interventi correttivi avranno ampia pubblicità mediante pubblicazione nelle pertinenti sezioni del sito istituzionale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Corpo delle Capitanerie di porto.

In collaborazione con gli enti, le associazioni e la stampa di categoria e di settore saranno realizzate iniziative di diffusione e informazione sui contenuti innovativi e sulla portata delle modifiche normative introdotte.

In sede di redazione dello schema di provvedimento in esame, si è tenuto conto della legislazione in materia di nautica da diporto vigente negli altri Stati membri dell'Unione Europea.

5.2 Monitoraggio

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

- 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.

I dati esistenti prima dell'entrata in vigore del decreto legislativo costituiranno un valido indicatore per valutare l'incremento ed il soddisfacimento dell'utenza.

Consultazioni svolte

Lo schema di decreto legislativo proposto tiene conto dell'esperienza maturata dall'entrata in vigore del codice della nautica da diporto e del relativo regolamento di attuazione, dell'attività di interpretazione e di indirizzo posta in essere dall'Amministrazione Centrale anche attraverso l'emanazione di numerose circolari, dei quesiti trasmessi a questo Ministero dagli uffici periferici, da

altre amministrazioni e dall'utenza privata e professionale. Sono stati, inoltre, interessati la Marina militare, il Corpo delle Capitanerie di porto e la Direzione generale per la motorizzazione. Quest'ultima ha poi svolto le consultazioni con le province e le città metropolitane, nonché con le associazioni e gli enti maggiormente rappresentativi del settore, che hanno partecipato diverse proposte correttive del vigente codice della nautica da diporto. In particolare, sono stati coinvolti:

- UCINA – Confindustria nautica
- LEGA NAVALE ITALIANA
- FEDERAZIONE ITALIANA VELA
- CONI
- ENS Ente Nazionale Sordi
- CONFARCA Autoscuole riunite e consulenti automobilistici
- UNASCA Unione Nazionale Autoscuole e consulenti automobilistici
- FEDERAGENTI
- ASSILEA
- Ministero della Difesa
- Marina Militare
- Dipartimento per le politiche europee
- Studio Legale Natzler di Bolzano in rappresentanza di VDWS - Verband Deutscher Wassersport Schulen e.V.

Percorso di valutazione

Nell'ambito di incontri intrattenuti con i diversi soggetti pubblici e privati coinvolti dal presente intervento normativo, è stato chiesto di produrre – per quanto di specifico interesse - analisi, contributi e proposte correttive, nonché migliorative, della vigente regolamentazione di settore.

All'esito delle fasi consultive, la Direzione generale per la vigilanza sulle autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne ha elaborato lo schema di decreto legislativo in parola, frutto, pertanto, del costruttivo ed intenso confronto con i predetti portatori d'interesse e di un percorso con essi condiviso.