

## 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. Detto ultimo termine è stato modificato in trenta mesi dall'articolo 1, comma 5, della legge 6 agosto 2019, n. 84 ed ulteriormente prorogato di tre mesi dall'articolo 1, comma 3, della legge 24 aprile 2020, n. 27. 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 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 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);



Il Consiglio di Stato, in linea con le finalità di crescita, sviluppo e competitività sottese alle riforme amministrative, ha ritenuto opportuni i contributi provenienti da soggetti, anche privati, rappresentativi dei 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 del 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 nautiche<sup>2</sup> di misure personalizzate (compensative e dispensative)<sup>3</sup> 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) 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 **34 articoli**, di seguito descritti.

#### **ARTICOLO 1**

Definisce le 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.

#### **ARTICOLO 2**

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

<sup>2</sup> 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

<sup>3</sup> 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 condarziali 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.

- 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. In accoglimento di un'osservazione della Conferenza unificata, si è specificato che l'utilizzo delle unità da diporto per la suddetta finalità di somministrazione in forma itinerante di cibo e bevande deve rispettare, oltre che la normativa europea e nazionale, anche quella regionale di settore;

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

In merito alla innovazione di cui alla lettera a), il Consiglio di Stato, pur condividendo le finalità della modifica apportata, ha rilevato che l'inserimento, nel corso del tempo, di diverse ipotesi di utilizzazione delle unità da diporto per fini commerciali suggerisce di effettuare una riflessione sull'eventuale opportunità di recedere dalla scelta definitoria dell'unità da diporto utilizzata a fini commerciali di cui all'articolo 2 del codice. Ha, pertanto, rimesso la questione alle valutazioni di spettanza del Governo, considerato che l'elencazione tassativa dei relativi usi non può ritenersi esaustiva perché sempre suscettibile di aggiornamento per l'insorgere di nuove fattispecie. In merito, si evidenzia che gli usi commerciali delle unità da diporto rappresentano delle eccezioni rispetto alla finalità lusoria propria di tale tipo di navigazione che necessitano, in quanto tali, di un'elencazione specifica. Al contempo, si ritengono non eliminabili in ragione dell'apporto che arrecano allo sviluppo del settore e dell'indotto turistico, del reale contributo al PIL e all'occupazione, salvaguardando, in ragione della peculiarità di ciascun uso commerciale ammesso, la differente disciplina in materia di sicurezza della navigazione, di abilitazione al comando (talvolta comportante appositi titoli professionali) e fiscale. Si ritiene, coerentemente, non eliminabile l'elencazione tassativa, attesa l'eccezionalità dell'utilizzo commerciale rispetto alla regola, generale, dell'utilizzo lusorio delle unità da diporto.

### ARTICOLO 3

La disposizione, modificata successivamente all'approvazione in via preliminare dello schema di decreto legislativo, inserisce l'articolo 2-bis, rubricato "nautica sociale", al codice della nautica da diporto, in accoglimento di specifica osservazione della Conferenza unificata che ha chiesto di inserire nelle definizioni del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171 (e nello specifico, agli articoli 1 e 2 del presente schema) anche quella di "nautica sociale", intesa quale la nautica finalizzata a soddisfare un'esigenza collettiva di interesse locale di ormeggio e resa di servizi essenziali per natanti da diporto ed agevolare la diffusione della cultura nautica, con riferimento alle unità con scafo di lunghezza fino a sei metri. Preso atto delle modifiche apportate allo schema in attuazione della richiesta, il Consiglio di Stato ha tuttavia invitato ad adottare una formulazione che rendesse meno evanescente la nozione di "*nautica sociale*", essendo stata individuata sulla base di finalizzazioni del tutto eterogenee e non sempre comprensibili. Anche la 8ª Commissione del Senato si è espressa in merito, facendo riferimento per qualificare detta tipologia di nautica da diporto alle unità utilizzate per fini esclusivamente lusori, sportivi o ricreativi e senza scopo di lucro, con lunghezza fino a 10 metri. Per quanto precede ed al fine dell'organicità della norma, la definizione di nautica sociale è stata inserita in un articolo dedicato, prevedendo che per nautica sociale si intende la navigazione da diporto effettuata per fini esclusivamente sportivi o ricreativi e senza scopo di lucro, mediante natanti da diporto con scafo di lunghezza fino a sei metri, nonché il complesso delle attività finalizzate a diffondere la conoscenza e la pratica della nautica da diporto a favore di studenti di età non inferiore a nove anni, oppure, anche a scopo di ausilio terapeutico, a favore di soggetti con disabilità di cui all'articolo 3, comma 1, della legge 5 febbraio 1992, n. 104 o con disturbi psicologici, dell'apprendimento o della personalità. Si è infine fatto rinvio al regolamento di attuazione del codice per la disciplina di dettaglio e per le eventuali facilitazioni per la fornitura di servizi in banchina delle unità da diporto in transito. Da ultimo, si specifica che in merito ai diversi limite di lunghezza delle unità appartenenti alla nautica richiesti dalla Conferenza unificata e dalla 8ª Commissione del Senato (rispettivamente, sei e dieci metri), si è optato per il limite di sei metri, richiesto dalla Conferenza unificata, in quanto ritenuto più coerente con il



concetto di "piccola nautica" e considerando, altresì, l'esiguo valore commerciale della maggior parte delle unità di dette dimensioni. Diversamente, l'inclusione di tutte le unità sino a dieci metri comporterebbe l'estensione dell'area della nautica sociale da diporto anche a unità di valore commerciale e costi di esercizio e di manutenzione inconciliabili con la ratio della disposizione.

#### **ARTICOLO 4**

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. Recependo quanto indicato dal Consiglio di Stato, si è proceduto a meglio definire le unità da diporto a controllo remoto, quali unità a comando remoto prive a bordo di personale adibito al comando. Inoltre, in merito alla suddetta definizione, la IX Commissione della Camera ha chiesto di riconoscere all'armatore la facoltà di prevedere la presenza a bordo di un soggetto abilitato al comando. L'osservazione è stata, di fatto, accolta, prevedendo la facoltà di imbarcare a bordo incaricati che intervengono in caso di necessità (articolo 12 dello schema). Tuttavia, non si è ritenuto opportuno fare riferimento all'obbligatorietà del possesso di abilitazione al comando dei soggetti da imbarcare (ipotesi comunque possibile) al solo fine di non ingenerare confusione in merito alla figura del comandante.

Il Consiglio di Stato ha inoltre invitato a valutare l'opportunità di inserire un richiamo esplicito alle disposizioni regolamentari attuative che verranno introdotte e a prevedere criteri direttivi utili ad orientare l'attività regolamentare, tenuto conto anche della possibile finalità di salvataggio marittimo. Al riguardo, si ritiene di poter inserire direttamente nel codice della nautica da diporto la disciplina delle unità a controllo remoto, in analogia a quanto effettuato per i natanti da diporto e le moto d'acqua (articolo 27 del codice della nautica da diporto). Conseguentemente, in accoglimento della richiesta del Consiglio di Stato è stato inserito, con l'articolo 12 del presente schema, l'articolo 27-bis al codice della nautica, al quale si fa rinvio per una dettagliata descrizione.

#### **ARTICOLO 5**

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 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.



Il Consiglio di Stato ha chiesto, al riguardo, di effettuare un raccordo tra la novella introdotta in merito alla previsione della specifica licenza di navigazione per navi destinate esclusivamente al noleggio per finalità turistiche con la disciplina di carattere generale dettata dall'articolo 22 del codice in materia di documenti di bordo, atteso che l'articolo 22 resterebbe altrimenti privo di un richiamo, anche a fini di salvezza, alla disciplina speciale ora introdotta. In accoglimento della richiesta è stato modificato l'articolo 22, comma 1, lettera a), del codice della nautica da diporto, novellato dall'articolo 8 dello schema, al quale si fa rinvio.

#### **ARTICOLO 6**

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'ottica 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. Recependo quanto indicato dal Consiglio di Stato, si è provveduto a specificare il contenuto della dichiarazione sostitutiva di atto di notorietà, che potrà essere presentata nel rispetto delle vigenti disposizioni tributarie. Sul punto, si è inoltre espressa la IX Commissione della Camera, che ha chiesto di riformulare la disposizione, prevedendo che oggetto dell'autodichiarazione sia la circostanza che l'unità è stata costruita, completata o assemblata dal cantiere che ne chiesta l'immatricolazione e che è di sua esclusiva proprietà, nonché il nome e le caratteristiche del modello, il codice costruttore e il codice identificativo dello scafo. La lettera b) apporta modifiche al comma 3 per correggere 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 7**

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 8**

Modifica l'articolo 22 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171 per prevedere che, in riferimento alla previsione secondo cui all'atto dell'iscrizione viene rilasciata alle unità da diporto la licenza di navigazione, resta ferma la disciplina speciale per le navi destinate esclusivamente al noleggio per finalità turistiche, dotate invece di licenza per navi destinate esclusivamente al noleggio per finalità turistiche redatta su modulo conforme al modello approvato con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, giusta articolo 15-ter del codice. La previsione è stata inserita in accoglimento dell'osservazione del Consiglio di Stato, che ha chiesto di effettuare, nella disciplina dei documenti di bordo, un raccordo tra la previsione generale di cui all'articolo 22 del codice e quella speciale di cui all'articolo 15-ter, prevedendo un esplicito richiamo, anche a fini di salvezza, nel rammentato articolo 22.

#### **ARTICOLO 9**

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 10**

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 11**

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.<sup>4</sup> 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** 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 8** 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). Il **comma 9**, sulla base dell'esperienza maturata<sup>4</sup>, 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 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 e di

<sup>4</sup> 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.



semplificazione del regime amministrativo e degli adempimenti relativi alla navigazione da diporto, anche ai fini commerciali, previsti dalla legge di delega. La disposizione è stata modificata in esito a quanto richiesto dal Consiglio di Stato e dalla 8<sup>a</sup> Commissione del Senato, che hanno sottolineato la necessità di meglio precisare, in tema di disposizioni attuative, cosa è rimesso alla regolamentazione con decreto ministeriale e soprattutto cosa è riservato alle ordinanze della competente autorità marittima, di contenuto residuale ma eccessivamente generico. La previsione così modificata, originariamente posta al comma 7 dello schema approvato in via preliminare è ora collocata al comma 9 dell'articolo. In detto comma si è inoltre specificato che il decreto ministeriale dovrà dettare ulteriori disposizioni su requisiti, formalità e obblighi da ottemperare per l'utilizzazione delle unità da diporto in trattazione ai fini di locazione o di noleggio per finalità ricreative, inclusa l'utilizzazione in acque interne. Si è infine previsto che per eventuali esigenze di carattere prettamente locale, non previste, né prevedibili, dal predetto decreto, si provvederà con ordinanza dell'autorità marittima o della navigazione interna territorialmente competente.

#### **ARTICOLO 12**

Inserisce l'articolo 27-bis nel decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171 per disciplinare le unità da diporto a controllo remoto. Per detta tipologia di unità, il Consiglio di Stato ha invitato, tenuto conto anche della possibile finalità di salvataggio marittimo, a prevedere una regolamentazione dell'uso con i relativi criteri direttivi. Al riguardo, si ritiene maggiormente utile disciplinare nel codice della nautica da diporto i suddetti aspetti, anziché fare rinvio al regolamento di attuazione, in analogia a quanto effettuato dall'articolo 27 del codice per i natanti da diporto e le moto d'acqua. Conseguentemente, il presente articolo detta la disciplina delle unità da diporto a controllo remoto, con particolare riferimento a taluni aspetti concernenti la sicurezza, prevedendo che i relativi sistemi di comando devono essere dotati di sistemi ausiliari in grado di attivarsi automaticamente in caso di avaria o di malfunzionamento dei sistemi di comando remoto principali. Si è inoltre previsto che, per ragioni di sicurezza, di salvaguardia della vita umana in mare e di salvataggio marittimo, il proprietario o l'armatore può imbarcare a bordo propri incaricati che intervengono in caso di necessità. Infine, si prevede che colui che esercita il controllo remoto delle unità ne assume e mantiene il comando e, nei casi previsti dall'articolo 39 del codice, deve essere in possesso di patente nautica.

#### **ARTICOLO 13**

Modifica l'articolo 29 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171 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. In accoglimento di quanto osservato dal Consiglio di Stato, si è proceduto, al fine di assicurare che gli strumenti utilizzati diano la stessa garanzia di "sicura tracciabilità" che oggi è fornita dalla rilevazione satellitare, ad effettuare la riformulazione del comma 11 dell'articolo 29 del Codice nel senso richiesto (*"Per le imbarcazioni e le navi da diporto in navigazione oltre le dodici miglia dalla costa è altresì obbligatoria l'installazione a bordo di un apparato elettronico per la rilevazione satellitare, o con apparato equivalente, della posizione"*). Sul punto si è espressa anche la 8<sup>a</sup> Commissione del Senato, che ha chiesto di valutare di mantenere ferma l'ipotesi della non obbligatorietà di installazione a bordo di un apparato elettronico per la rilevazione satellitare, pur consentendone l'eventuale installazione facoltativa. Al riguardo, in linea con la formulazione suggerita dal Consiglio di Stato, la disposizione prevede l'obbligatorietà di uno strumento elettronico per la rilevazione della posizione, che tuttavia non deve essere necessariamente satellitare, potendo essere sostituito con apparato equivalente. La norma, che peraltro rispecchia quella contenuta nel testo approvato in via preliminare, mira ad evitare di circoscrivere le previsioni sui dispositivi tecnici per la rilevazione della posizione in mare alle attuali conoscenze tecnologiche, attesa la necessità di tener conto degli eventuali progressi che potranno assicurare, anche per il futuro, una gamma di apparati che sfrutti





nuove tecnologie e garantisca una più ampia e completa soddisfazione del requisito di controllo della posizione in mare delle unità.

#### **ARTICOLO 14**

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 15**

Modifica l'articolo 39 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171. Come richiesto dalla 8ª Commissione del Senato e dalla IX Commissione della Camera dei deputati, la lettera a) del comma 1 dello schema approvato in via preliminare è stata soppressa in quanto le modifiche al codice inizialmente proposte sono state già apportate con il decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162 convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8. In particolare, il comma 5-*quater* dell'articolo 13 del predetto decreto-legge, nel differire al 1º gennaio 2021 il termine per l'applicazione delle disposizioni dell'articolo 39, comma 1, lettera b), del codice della nautica da diporto relative all'obbligo della patente nautica per la conduzione di unità aventi motore di cilindrata superiore a 750 cc a iniezione a due tempi, fissato al 1º gennaio 2020, ha previsto, a tale fine, la sostituzione all'articolo 39, comma 1, lettera b), del citato codice, delle parole: "*a 750 cc se a carburazione o iniezione a due tempi*" con le seguenti: "*a 750 cc se a carburazione a due tempi ovvero a 900 cc se a iniezione a due tempi*".

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. In accoglimento di specifica osservazione del Garante per la protezione dei dati personali, al comma 6-bis dell'articolo 39 del codice della nautica da diporto è stata apportata una modifica rispetto al testo approvato in via preliminare. In



particolare, quale norma di tutela degli interessati, è previsto che le limitazioni e prescrizioni sulle patenti nautiche sono riportate esclusivamente utilizzando i codici comunitari armonizzati ovvero i codici nazionali stabiliti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, analogamente a quanto già previsto dal codice della strada. Il Garante ha altresì chiesto il mantenimento del riferimento al regolamento di attuazione del codice della nautica da diporto, ai fini dell'individuazione dei requisiti psico-fisici per il conseguimento e il rinnovo delle patenti nautiche A, B, C e D. Analoga richiesta è stata avanzata dalla IX Commissione della Camera. Si è pertanto provveduto a reinserire, quale ultimo periodo del richiamato comma 6-bis, la disposizione di cui al vigente articolo 39, comma 6-bis, del codice della nautica da diporto. Inoltre, la IX Commissione della Camera ha chiesto di valutare l'opportunità di prevedere programmi semplificati di apprendimento e conseguimento per le patenti nautiche di categoria D. La condizione non è stata accolta in quanto non risulta possibile stabilire a priori una casistica, in relazione alle singole patologie o menomazioni, essendo ogni caso caratterizzato da specifiche peculiarità, per cui non risulta nemmeno possibile ipotizzare una gamma di correlati programmi semplificati, atteso, peraltro, che le conoscenze teoriche previste dai programmi risultano comunque necessarie per il comando delle unità da diporto.

#### ARTICOLO 16

Modifica l'articolo 39-bis del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171. Il comma 1, novellato, prevede che presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è istituita l'anagrafe nazionale delle patenti nautiche. In accoglimento di quanto richiesto dal Garante per la protezione dei dati personali, sono state esplicitate le motivazioni per le quali è istituita la suddetta anagrafe, che risponde a finalità di sicurezza della navigazione e di salvaguardia della vita umana in mare, di prevenzione e repressione dei reati compiuti tramite l'uso di unità da diporto, di ottimizzazione dell'azione amministrativa, anche disponendo di dati completi e aggiornati sull'utenza diportistica. Inoltre, per coerenza è stata aggiunta la lettera b-bis) al comma 2 del predetto articolo 39-bis del codice della nautica da diporto prevedendosi che nella suddetta anagrafe sono annotate anche le limitazioni e le prescrizioni di cui all'articolo 39, comma 6-bis, conseguenti all'esito degli accertamenti medici di idoneità psichica e fisica. 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, novellata, prevede, in aggiunta a quanto previsto dalla 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. In accoglimento dell'osservazione del Garante per la protezione dei dati personali, si è specificato che le compagnie di assicurazione provvederanno ad alimentare l'anagrafe delle patenti nautiche esclusivamente fornendo i dati dei certificati di assicurazione rilasciati. Il comma 3-bis, inserito dalla lettera f), 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. Su richiesta dello stesso Garante, rispetto al testo approvato in via preliminare è ora previsto che le comunicazioni sulle variazioni di residenza sono inoltrate dall'anagrafe nazionale della popolazione residente (ANPR) istituita presso



il Ministero dell'interno ai sensi dell'articolo 62 del decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82, che rende disponibili i dati ai sensi del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 10 novembre 2014, n. 194. Inoltre, anche in linea con la formulazione proposta dal Consiglio di Stato e della IX Commissione della Camera, nonché in aderenza a concordi osservazioni della 8ª Commissione del Senato, è stato sostituito, con la lettera g), il comma 5 dell'articolo 39-bis, rinviando la normativa di dettaglio sull'anagrafe delle patenti nautiche a specifico regolamento del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da emanarsi previa acquisizione del parere del Garante per la protezione dei dati personali.

#### **ARTICOLI 17, 18 e 19**

Modificano la disciplina relativa al noleggio di unità da diporto. La modifica originariamente proposta, contenuta nello schema approvato in via preliminare, prevedeva esclusivamente la possibilità di noleggiare una parte dell'unità da diporto, oltre al classico noleggio dell'intera unità. Nell'analizzare la suddetta disposizione, il Consiglio di Stato ha ritenuto opportuno delineare meglio il noleggio parziale delle unità da diporto, anche per evitare che lo stesso possa configurarsi come attività di trasporto. Anche la 8ª Commissione del Senato ha chiesto di meglio precisare il concetto di noleggio parziale, da individuarsi come noleggio alla cabina. La IX Commissione della Camera ha inoltre richiesto la riformulazione dell'articolo. In accoglimento delle suddette osservazioni, si è sostituito l'articolo 47 del codice della nautica da diporto secondo l'esauritiva formulazione proposta dalla IX Commissione della Camera, definendo al comma 1 il noleggio di unità da diporto come noleggio nei confronti di un singolo noleggiatore oppure di più noleggiatori a cabina. Al comma 2 si prevede che il contratto di noleggio non può avere a oggetto il collegamento di linea ad orari prestabiliti tra due o più località predefinite. Il comma 3 riprende la vigente disposizione in merito all'obbligatorietà della forma scritta del contratto. Infine, il comma 4 prevede che in caso di noleggio a cabina, salva diversa volontà delle parti, sono stipulati più contratti di noleggio per quanti sono i noleggiatori di ogni cabina o gruppo di cabine, riportando nel contratto l'indicazione del numero delle persone da imbarcare.

A fini di coordinamento normativo vengono apportate modifiche agli articoli 48 e 49 del codice. In particolare, l'articolo 18 dello schema modifica l'articolo 48 del codice per specificare che la polizza assicurativa contratta dal noleggiante deve essere estesa, in caso di più noleggiatori, a tutti gli stessi. L'articolo 19 modifica l'articolo 49 del codice per estendere a tutti i noleggiatori l'obbligo di contribuire alle spese correnti dell'unità noleggiata.

#### **ARTICOLO 20**

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 tre anni la patente nautica. Nello schema approvato in via preliminare, detto requisito temporale era stato fissato in cinque anni in coerenza con altra previsione del codice della nautica, quale quella inerente i requisiti per l'insegnamento teorico presso le scuole nautiche. Tuttavia, il Consiglio di Stato, nel non ravvisare con chiarezza la *ratio* sottesa al predetto parallelismo, ha invitato a valutare la proporzionalità di un siffatto requisito temporale, introdotto per la prima volta e senza alcuna disposizione transitoria, in un contesto normativo che non prevede oggi alcun requisito di tale natura ai fini del noleggio occasionale. Analogamente si è espressa anche la XIV Commissione della Camera, indicando tre anni quale possibile requisito temporale di possesso della patente nautica, al fine di favorire maggiormente lo sviluppo del settore. In accoglimento delle suddette osservazioni, pur mantenendo ai fini della sicurezza della navigazione il principio della necessità del possesso della patente nautica per un tempo congruo al fine di poter operare il noleggio occasionale, si è proceduto a ridurre il periodo in questione a tre anni rispetto ai cinque anni originari del testo approvato in via preliminare. È stata inoltre introdotta la richiesta



norma transitoria (articolo 33, comma 7) al fine di prevedere l'applicazione della disposizione in questione a far data dal 1° gennaio 2022.

## ARTICOLO 21

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 alla 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 Ministri 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. Il **comma 1** ridefinisce la figura dell'istruttore professionale di vela, tenendo conto dell'esito della riunione specificata in nota 5 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)<sup>5</sup>. 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. 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 "le diverse tecniche della navigazione a vela" è funzionale alla

<sup>5</sup> 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).



strutturazione dell'elenco nazionale degli istruttori di vela. In merito, il Consiglio di Stato ha chiesto di meglio specificare la distinzione tra la figura dell'istruttore professionale di vela quella dell'istruttore non professionale di vela. Analoga osservazione è stata mossa dalla 8ª Commissione del Senato. Si è pertanto adottata una più esaustiva definizione di istruttore professionale di vela, ancorandola ai concetti di corrispettivo o retribuzione per la prestazione svolta, anche se esercitata in modo non esclusivo e non continuativo, purché abitualmente e non occasionalmente. Inoltre, rispetto al testo approvato in via preliminare, è stato espunto il riferimento all'esercizio diretto di attività sportive dilettantistiche di cui all'articolo 67, comma 1, lettera m), del decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917 (TUIR), in quanto relativo a norma di carattere fiscale la cui definizione non risulta utile a distinguere le attività professionali da quelle dilettantistiche. Al riguardo, come chiarito dall'Agenzia delle entrate con Risoluzione 38/E del 17 maggio 2010, occorre evidenziare che l'intervento normativo recato dall'articolo 35, comma 5, del decreto-legge n. 207 del 2008, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 14 del 2009, ha, in sostanza, ampliato il novero delle prestazioni riconducibili nell'ambito dell'"*esercizio diretto di attività sportive dilettantistiche*", eliminando il requisito del collegamento fra attività resa dal percipiente e l'effettuazione della manifestazione sportiva; con la conseguenza che in quella accezione rientrano sia soggetti che partecipano direttamente alla realizzazione della manifestazione sportiva dilettantistica (atleti dilettanti, allenatori, giudici di gara, commissari speciali, dirigenti sociali), sia soggetti che svolgono le attività di formazione, didattica, preparazione e assistenza all'attività sportiva dilettantistica, ossia soggetti che rendono le prestazioni indicate (preparazione e assistenza all'attività sportiva dilettantistica) a prescindere dalla realizzazione di una manifestazione sportiva. Il **comma 2** 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. In merito, il Consiglio di Stato ha rilevato la necessità di eliminare il riferimento alla sanzione della "interdizione dallo svolgimento dell'attività" in caso di esercizio della professione di istruttore di vela in mancanza di iscrizione nel relativo elenco, essendo evidente che una qualunque attività professionale abusiva non possa essere svolta non già perché vi sia una sanzione accessoria di interdizione, ma perché l'abusività di per sé osta all'esercizio della professione stessa. In accoglimento della predetta osservazione, è stata apportata la relativa modifica al testo. Il **comma 3** 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 4** 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). In relazione agli obblighi di comunicazione ivi previsti, è stato recepito il suggerimento del Consiglio di Stato di specificare che tali obblighi di comunicazione sono quelli di cui alla lettera c) del comma 10. I **commi 5 e 6** prevedono sanzioni disciplinari per l'esercizio della professione di istruttore di vela in violazione delle disposizioni in materia. Si riformula il vigente comma 4 dell'articolo 49-sexies, rinviando al regolamento di cui al novellato comma 10 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 6** riprende la disposizione di cui al comma 6 del vigente articolo 49-sexies in materia di sospensione. 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. In merito, Il Consiglio di Stato ha evidenziato la necessità di effettuare, in tema di sospensione facoltativa dell'istruttore professionale di vela nelle ipotesi di esercizio dell'azione penale per fatti inerenti la professione, un maggior coordinamento con le ipotesi di sospensione obbligatoria di cui al comma 6, reputando inoltre inadeguato, quale termine *ad quem* di efficacia della suddetta sospensione, il mero riferimento temporale alla "sentenza che definisce il grado di giudizio". Al riguardo, preso atto della mancanza di una netta distinzione tra ipotesi di sospensione obbligatoria e sospensione facoltativa, al **comma 7** è stato soppresso il riferimento all'obbligatorietà della sospensione e la previsione di cui all'originario comma 7 è stata inserita quale lettera f) del comma 6, eliminando altresì, come richiesto, il riferimento temporale alla "sentenza che definisce il grado di giudizio". Coerentemente, al comma successivo (attuale comma 7) è stato specificato che la sospensione disposta a seguito di esercizio dell'azione penale nei confronti dell'istruttore professionale di vela per ipotesi di reato inerenti o connessi alla professione cessa a seguito di sentenza di assoluzione intervenuta in qualsiasi grado di giudizio. Il **comma 8** prevede la sanzione disciplinare della radiazione per perdita dei requisiti morali o per altre fattispecie di particolare gravità; anche qui è stato eliminato, al pari del comma 7, il riferimento all'obbligatorietà della sospensione dall'esercizio dell'attività. Il **comma 9** attribuisce al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e alle Capitanerie di porto la potestà sanzionatoria. Il **comma 10** 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 in via amministrativa e di esecuzione delle sanzioni disciplinari nel rispetto del principio del contraddittorio e dei principi generali dell'attività amministrativa;

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

Su richiesta del Garante per la protezione dei dati personali, è stato specificato che il regolamento di cui al comma 10, nel dettare la disciplina sugli istruttori professionali di vela, dovrà contenere disposizioni sui tipi di dati trattati, sulle operazioni eseguibili, sul motivo di interesse pubblico rilevante e sulle misure di tutela degli interessati; l'elenco nazionale degli istruttori di vela dovrà inoltre specificare le informazioni da pubblicare e i tempi e le modalità di diffusione dell'elenco medesimo, nel rispetto del principio di minimizzazione dei dati di cui all'articolo 5, paragrafo 1, lettera c) del regolamento (UE) 2016/679.

## ARTICOLO 22

Come sopra richiamato, nel novellato articolo 49-sexies sono raggruppate le disposizioni inerenti specificamente all'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. Recependo quanto indicato dal Consiglio di Stato, è stato sostituito, quale requisito per l'iscrizione nell'elenco nazionale degli istruttori professionali di vela, l'assolvimento dell'obbligo di istruzione con il possesso del diploma di istruzione secondaria di secondo grado o di un titolo di studio estero riconosciuto o dichiarato equipollente dalle competenti autorità italiane, in modo da rendere conforme tale disposizione con quanto previsto dall'articolo 49-septies, comma 14, lettera b), ove si consente l'attività di insegnamento teorico e di istruzione pratica, presso le scuole nautiche e presso i centri di istruzione per la nautica, solo ai soggetti in possesso di diploma o di titolo di studio estero riconosciuto o dichiarato equipollente;

**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. La disposizione è stata riformulata al fine di meglio distinguere i casi in cui l'effetto ostativo discenda automaticamente da una sentenza di condanna, rispetto a quelli in cui derivi da più condanne, in questo senso recependo quanto evidenziato dal Consiglio di Stato circa la necessità di specificare se, per i reati espressamente indicati dalla norma, l'effetto ostativo discenda automaticamente dalla sentenza di condanna, a prescindere dalla pena in concreto irrogata;

**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 B2 (livello intermedio o superiore) 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. Sul punto, è stato modificato il livello minimo di conoscenza della lingua italiana richiesto ai cittadini stranieri che intendano ottenere l'iscrizione nell'elenco nazionale degli istruttori professionali di vela da B1 a B2, al fine di omogeneizzare, come ravvisato dal Consiglio di Stato, detto requisito con quello previsto all'articolo 49-septies del codice in merito ai requisiti richiesti ai cittadini stranieri per l'insegnamento nautico. 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. In merito, il Consiglio di Stato ha osservato che non risulta chiaro se, al momento del rinnovo dell'iscrizione nell'elenco nazionale degli istruttori professionali di vela, debba o meno provvedersi nuovamente anche al pagamento del diritto di cui al precedente comma 4. Inoltre, ha rilevato, al pari del Garante per la protezione dei dati personali, la necessità di meglio specificare le modalità per rinnovare, dopo cinque anni, l'iscrizione nell'elenco degli istruttori di vela, in quanto la dizione "previo accertamento" lascerebbe ritenere che non basti una mera dichiarazione sottoscritta dall'interessato. Recependo le suddette indicazioni, il presente comma è stato modificato nel senso di prevedere il rinnovo dell'iscrizione, su richiesta dell'interessato, per altri cinque anni qualora permangano i requisiti prescritti e previo rinnovo del pagamento del diritto di cui al comma 4. Per chiarezza normativa, si è specificato che il rinnovo dell'iscrizione può essere richiesto anche oltre il termine dei cinque anni dall'iscrizione o dal rinnovo precedente. Si specifica infine che per le modalità di presentazione della documentazione necessaria al suddetto rinnovo, non si ritiene opportuno un inserimento della disciplina nel presente decreto legislativo, trattandosi di materia opportunamente regolamentata con diverso provvedimento (a titolo esemplificativo, con circolare della competente Amministrazione). 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 23

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 21. 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. Recependo quanto indicato dal Consiglio di Stato, è stata da ultimo sostituita l'endiadi "la formazione e l'istruzione dei candidati" con la più ampia espressione "la formazione e la preparazione dei candidati"; la stessa correzione è stata apportata ai commi 10 e 21, lettera f). 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. In aderenza alle indicazioni fornite dal Consiglio di Stato, nella disposizione è stato inserito il riferimento alla vigilanza ordinaria mediante controllo con "cadenza almeno triennale" ed è stata apportata la modifica redazionale richiesta. 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. Inoltre, il Consiglio di Stato ha suggerito, in tema di SCIA per l'esercizio di una scuola nautica, di prevederne la presentazione anche in caso di apertura di sedi secondarie. Ciò in quanto nella relazione istruttoria è stato manifestato detto intendimento. Sulla questione,



probabilmente derivante dalla mancanza di chiarezza della relazione richiamata dal Consiglio di Stato, si è tuttavia espresso l'Ufficio legislativo del Ministro per la pubblica amministrazione (nota 1093 del 30 giugno 2020) che ha rappresentato che la previsione della presentazione della SCIA per le sedi secondarie rappresenterebbe un inutile onere procedimentale a carico delle imprese, in antitesi con le previsioni attualmente vigenti che non richiedono la presentazione di una SCIA per l'apertura di sedi secondarie. In accoglimento di detta ultima osservazione, è stato mantenuto il testo dello schema approvato in via preliminare. 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 b):** il requisito di formazione scolastica contempla i titoli di studio esteri riconosciuti o dichiarati equipollenti a quello nazionale dalle competenti autorità italiane;

**lettera c):** 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 rilasciato da uno degli enti certificatori (CLIQ);

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

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 e sono contemplati i delitti previsti dal citato d.P.R. n. 309/1990;

**lettera d):** la novella, inerente al diritto fallimentare, è tratta dai vigenti regolamenti provinciali di disciplina dell'attività di scuola nautica<sup>6</sup>. 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.

In merito al comma 6, il Consiglio di Stato ha chiesto di specificare che le condizioni ostative ivi previste, in caso di SCIA presentata da una persona giuridica, valgono per il solo legale rappresentante e, con riferimento alla lettera c), ha suggerito di specificare se, per i reati espressamente indicati dalla norma (ad esempio i reati in materia di stupefacenti), l'effetto ostativo discenda automaticamente dalla sentenza di condanna, a prescindere dalla pena in concreto irrogata. In recepimento di quanto rappresentato, è stato espressamente previsto che la condanna per uno dei reati di cui alla lettera c) comporta la preclusione della possibilità di presentare SCIA per l'esercizio di una scuola nautica a prescindere dalla pena in concreto irrogata. Quanto alla SCIA presentata da persone giuridiche la precisazione richiesta viene inserita al comma 7, il quale dispone che le previsioni di cui al comma 6 si applicano al legale rappresentante.

<sup>6</sup> 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).



Il comma 8 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 due ulteriori sedi ubicate nel territorio di una medesima autorità di controllo.

In relazione al comma in esame, il Consiglio di Stato richiamato l'attenzione su quanto previsto dalla disposizione novellata, ove si afferma che il responsabile didattico può essere preposto fino ad un massimo di "tre ulteriori sedi", con ciò consentendo al medesimo soggetto di essere preposto fino a quattro sedi della scuola nautica. In accoglimento di quanto osservato, è stato ridotto a due il numero delle ulteriori sedi alle quali può essere preposto un responsabile didattico. Il Consiglio di Stato ha rappresentato, inoltre, che occorre sostituire l'oscura nozione di "collaboratore familiare" con la chiara indicazione dei soggetti che possono assumerne il ruolo di responsabile didattico. La questione ha formato oggetto di specifica osservazione della 8ª Commissione del Senato, che ha invitato l'Amministrazione a verificare se l'eventuale soppressione del "collaboratore familiare", mutuato dall'analoga normativa delle autoscuole, non possa costituire una disfunzione gestionale, anche alla luce del fatto che molte autoscuole sono anche scuole nautiche. Per quanto precede e in accoglimento della suddetta osservazione, si è mantenuta la figura del collaboratore familiare quale possibile responsabile didattico di una sede secondaria di scuola nautica, atteso che molte autoscuole sono anche scuole nautiche e che la terminologia in questione coincide con quella utilizzata nell'articolo 123, comma 4, del codice della strada. Inoltre, sempre la 8ª Commissione del Senato ha chiesto, con riferimento alla figura del responsabile didattico, il ripristino del requisito di una pregressa esperienza nella docenza, attualmente richiesta ex articolo 49-septies, comma 6, del codice della nautica da diporto per coloro che vogliono presentare SCIA per la gestione di una scuola nautica. L'osservazione non è stata accolta in quanto detta esperienza è attualmente richiesta, all'articolo 49-septies, comma 6, del codice della nautica da diporto vigente, per coloro che vogliono presentare SCIA per la gestione di una scuola nautica. Occorre tuttavia evidenziare che nell'ottica di semplificare, tale requisito non è più richiesto dal presente schema, atteso che l'insegnamento presso le scuole nautiche è riservato al personale in possesso dei requisiti di formazione espressamente previsti. L'attività di insegnamento, pertanto, non è riservata e non è necessariamente espletata dal titolare della scuola nautica o dal responsabile didattico della sede secondaria: quest'ultimo, peraltro, al di là dell'aggettivo utilizzato per definirlo, "didattico", che sembrerebbe richiamare all'aspetto formativo delle scuole nautiche, altri non è che una persona di fiducia del titolare che, a prescindere dalla denominazione - ripresa dal vigente codice - si configura quale figura manageriale nell'ambito della organizzazione della scuola nautica (e può essere, infatti, un dipendente o, nel caso di società, un socio o un amministratore). Infine, è stato aggiunto il riferimento alle province autonome (in aggiunta a quello delle province o delle città metropolitane) nel circoscrivere l'ambito territoriale del responsabile didattico, per coerenza con le previsioni di cui ai commi 2 e 3.

Il comma 9 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 evitano 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 è attribuito il potere di autorizzazione preventiva dell'istituto tecnico per la presentazione della SCIA e la vigilanza sull'istituto tecnico per le materie di propria competenza.



Nei commi da 10 a 14 sono raggruppate le disposizioni inerenti all'attività didattica delle scuole nautiche. Le modifiche apportate al comma 10 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 11 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 nautica<sup>7</sup>. 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 12 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 9;
- 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; appare 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.

In merito a detta disposizione, la 8<sup>a</sup> Commissione del Senato ha chiesto, con riferimento all'attività di insegnamento teorico, l'opportunità che il requisito relativo al possesso della patente da almeno 5 anni corrisponda all'abilitazione pari a quella che il candidato intende conseguire. L'osservazione non è stata accolta in quanto consentirebbe lo svolgimento dell'attività di istruttore anche a coloro che hanno la patente per la navigazione entro dodici miglia dalla costa, che si consegue sulla scorta di un programma oggettivamente semplificato. Inoltre, il soggetto in possesso di patente nautica di categoria A con abilitazione alla navigazione senza alcun limite dalla costa già costituisce la qualificazione minore rispetto alle altre previste dalla disposizione (ufficiale di coperta o capitani

<sup>7</sup> Cfr., tra gli altri, quello della provincia di Livorno, con particolare riferimento all'articolo 9, comma 1.



del diporto, ufficiali superiori della Marina militare, etc.). D'altro canto, la norma in questione prevede che possono svolgere l'attività di insegnamento teorico presso le scuole nautiche "... *coloro che hanno conseguito da almeno cinque anni la patente nautica di categoria A con abilitazione alla navigazione senza alcun limite di distanza dalla costa ovvero da almeno due anni la patente nautica di categoria B*", quest'ultima riferita ai titolari di patenti per nave da diporto. La previsione costituisce già una notevole semplificazione rispetto alla disposizione contenuta nel vigente codice della nautica da diporto, che prevede, invece, che possono svolgere attività di insegnamento presso le scuole nautiche "*coloro che hanno conseguito da almeno dieci anni la patente nautica per la navigazione senza alcun limite*".

Il **comma 13**, 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 14** fissa i requisiti soggettivi e morali per l'accesso alle attività di 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.

La lettera d) prevede che gli istruttori pratici devono essere in possesso di certificato di idoneità psichica e fisica. Al riguardo, la IX Commissione della Camera ha chiesto di valutare l'opportunità di sopprimere detta previsione. L'osservazione non è stata accolta in quanto l'espunzione del requisito del certificato di idoneità psichica e fisica creerebbe una disparità rispetto all'istruttore professionale di vela, che in fase di istruzione pratica svolge funzioni analoghe e per il quale, invece, detto requisito è richiesto. Inoltre, l'idoneità psico-fisica appare requisito imprescindibile ai fini della sicurezza della navigazione, considerando anche l'estrema variabilità di età, condizioni di salute, attitudine sportiva e capacità natatoria degli allievi, spesso assolutamente privi di esperienza a bordo delle imbarcazioni ed in considerazione, altresì, degli allievi aspiranti al conseguimento delle patenti nautiche di categoria C e D.

In merito alla lettera e), il Consiglio di Stato ha rilevato la contraddittorietà della disposizione circa il richiesto possesso del livello B2), quale livello minimo di conoscenza della lingua italiana da parte di cittadini stranieri per l'esercizio dell'insegnamento nautico, rispetto alla previsione di cui all'articolo 49-sexies, comma 2, lettera f), che richiede, quale requisito per i cittadini stranieri che intendano essere inseriti nell'elenco nazionale degli istruttori professionali di vela, il possesso del livello B1) quale livello minimo di conoscenza della lingua italiana. L'osservazione è stata accolta apportando una modifica al richiamato articolo 49-sexies, comma 2, lettera f), prevedendovi ora il requisito del possesso della conoscenza della lingua italiana pari almeno al livello B2, ritenuto più idoneo al fine dell'insegnamento in questione, con conseguente venir meno della predetta contraddittorietà. Il comma 15 prevede che le scuole nautiche possono richiedere all'autorità marittima o all'ufficio motorizzazione civile del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, competenti per territorio, che gli esami per il conseguimento delle patenti nautiche, con un numero di candidati non inferiore a dieci, vengano svolti presso le loro sedi; le spese di viaggio e di missione per i componenti delle commissioni di esame sono a carico dei richiedenti. Detta disposizione è stata ripristinata su richiesta della 8ª Commissione del Senato e della IX Commissione della Camera e riproduce la norma attualmente presente nel codice della nautica da diporto. I commi da 16 a 20 contengono le disposizioni in materia di disciplina sanzionatoria delle scuole nautiche. Il **comma 16** 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.



Analogamente, il **comma 17** riprende il corrispondente comma 12 dell'articolo 123 del codice della strada. Il **comma 18** rinvia al regolamento di disciplina dell'attività di scuola nautica, previsto al successivo comma 19, 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). In merito, il Consiglio di Stato ha rilevato, in tema di conseguenze discendenti dalla gestione di una scuola nautica "*in mancanza dei requisiti di cui al comma 4*", che occorre coordinare le sanzioni disciplinari quivi previste, in particolar modo il provvedimento disciplinare di interdizione dall'esercizio dell'attività, con quanto analogamente già previsto dal precedente comma 16, al fine di evitare conflitti normativi e dubbi interpretativi sul tipo di sanzione da irrogare. In accoglimento dell'osservazione, al comma 18 è stato eliminato il riferimento della mancanza dei requisiti di cui al comma 4, restando pertanto la previsione del provvedimento disciplinare motivato di diffida e di eventuale sospensione dall'esercizio dell'attività, o di interdizione dall'esercizio dell'attività nei casi e con le modalità previsti dal regolamento di cui al comma 21. Il **comma 19** prevede che la sanzione disciplinare dell'interdizione dall'esercizio dell'attività di scuola nautica è obbligatoriamente disposta in caso di perdita dei requisiti morali da parte del titolare o del legale rappresentante della scuola nautica. Il **comma 20** 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 21** prevede l'emanazione di un regolamento ministeriale di disciplina dell'attività di scuola nautica, che contempli 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, peraltro 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 assegna 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 preparazione 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, fermo restando quanto previsto dal comma 15. In questo modo le disposizioni inerenti lo svolgimento degli esami per il conseguimento delle patenti nautiche, con un numero di candidati non inferiore a dieci, presso le sedi delle scuole nautiche, trovano immediata applicazione. Ciò in accoglimento della proposta della IX Commissione della



Camera, che ha chiesto di continuare ad applicare le previsioni di cui al comma 16 dell'articolo 49-septies del codice della nautica da diporto previgente all'entrata in vigore del presente schema di decreto legislativo;

**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):** modalità di adozione dei provvedimenti disciplinari di diffida e di eventuale sospensione dall'esercizio dell'attività o di interdizione, per i casi di cui al comma 18.

## ARTICOLO 24

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. Recependo quanto indicato dal Consiglio di Stato, è stata sostituita l'endiadi "di formazione e di istruzione dei candidati agli esami" con quella, più ampia, "di formazione e di preparazione dei candidati agli esami"; la stessa correzione è stata apportata ai commi 8 e 15, lettera g). Il **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. Il **comma 3** richiama il contenuto dispositivo del corrispondente comma 3 del novellato articolo 49-septies. Le Direzioni generali territoriali del 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 accertamenti<sup>8</sup>. 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. Si evidenzia che la IX Commissione della Camera ha chiesto di meglio precisare le modalità di svolgimento dei controlli da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e delle Capitanerie di porto. In esito a detta condizione, si prevede adesso che i controlli sono effettuati dalle Direzioni generali territoriali del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, oltre che dalle Capitanerie di porto (in relazione alla specifica competenza territoriale). Inoltre, in tema di

<sup>8</sup> 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.



attività di vigilanza straordinaria, il Consiglio di Stato ha rappresentato l'opportunità di eliminare la frase "ovvero su incarico del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti", in quanto tale vigilanza già spetta al predetto Ministero. 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 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. Quale precipua conseguenza della modifica apportata al primo periodo del comma 3 in merito alle autorità competenti ad effettuare i controlli, allo stesso comma 7 si prevede che la comunicazione di ciascun centro di istruzione per la nautica in merito all'elenco delle proprie articolazioni o affiliazioni locali è inviata alla competente Direzione generale territoriale (in sostituzione dell'originaria previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti). Inoltre, si è provveduto a meglio specificare che destinatarie delle comunicazioni dei centri di istruzione per la nautica sono le singole Capitanerie di porto competenti per territorio in relazione al luogo ove sono ubicate le articolazioni o affiliazioni locali. Nei commi 8 e 9 sono raggruppate le disposizioni inerenti all'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 da 12 a 14 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 16 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. Con riferimento specifico al **comma 12**, il Consiglio di Stato ha rilevato, in tema di conseguenze discendenti dalla gestione di un centro di istruzione per la nautica "in mancanza dei requisiti di cui al comma 5", che occorre coordinare le sanzioni disciplinari quivi previste, in particolar modo il provvedimento disciplinare di interdizione dall'esercizio dell'attività, con quanto analogamente già previsto al comma 10, al fine di evitare conflitti normativi e dubbi interpretativi sul tipo di sanzione da irrogare. In accoglimento dell'osservazione, nel comma 12 è stato eliminato il riferimento al comma 5, restando pertanto la previsione del provvedimento disciplinare motivato di diffida e di eventuale sospensione dall'esercizio dell'attività, o di interdizione dall'esercizio dell'attività nei casi e con le modalità





previsti dal regolamento di cui al comma 15. 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;

**lettera h):** modalità per dare attuazione ai provvedimenti disciplinari di diffida, di eventuale sospensione o di interdizione dall'esercizio dell'attività di centro nautico di cui al comma 12.

La novella ha espunto dall'articolo 49-octies le previsioni di cui al vigente comma 9, che consente alle scuole nautiche di poter richiedere che gli esami per il conseguimento delle patenti nautiche, con un numero di candidati non inferiore a dieci, vengano svolti presso le loro sedi, poiché rivela nell'esperienza pratica di problematica applicazione.

#### **ARTICOLO 25**

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 alle persone con disabilità. 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, demandando pertanto al singolo attracco l'identificazione delle specifiche strutture e dei sistemi per garantire il comodo accesso e l'uso delle persone con disabilità.

#### **ARTICOLO 26**

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, marinaresca 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 27**

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.

In accoglimento dell'osservazione formulata dal Ministero della salute con nota prot. n. 6467 del 3 dicembre 2019, al comma 1, lettera b) dell'articolo 57-bis, in materia di vendita e somministrazione di cibi e bevande, è stato inserito il riferimento espresso al Regolamento CE n. 852/2004 sull'igiene dei prodotti alimentari. Inoltre, recependo quanto indicato dal Consiglio di Stato, al fine di maggiore chiarezza è stato riformulato il secondo periodo.

#### **ARTICOLO 28**

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; specifica inoltre, in accoglimento di quanto richiesto dal Garante per la protezione dei dati personali, che l'archivio contiene dati di natura tecnica e relativi agli infortuni e ai danni alla salute anonimizzati e che in nessun caso registra dati personali dei soggetti coinvolti nei sinistri.

Il **comma 3-quinquies** rinvia al regolamento di attuazione del codice la definizione della 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. Al riguardo, la V Commissione del Senato e la V Commissione della Camera hanno chiesto di sostituire le parole "di cui al presente articolo non derivano" con "di



cui ai commi da 3-bis a 3-quinquies del presente articolo non devono derivare". Le richieste sono state accolte ed il testo è stato modificato nel senso richiesto.

#### **ARTICOLO 29**

Modifica l'articolo 64 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, introducendo una misura di semplificazione amministrativa, che concerne 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 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 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 30**

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 21 del novellato articolo 49-septies, e al regolamento di disciplina dell'attività di centro di istruzione per la nautica, previsto dal comma 15 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. In recepimento di quanto osservato dalla IX Commissione della Camera e dal Ministero della salute, è stata inserita la previsione della possibilità di effettuare le visite mediche anche presso gabinetti medici, anche allestiti nelle sedi delle scuole nautiche e dei consorzi per l'attività di scuola nautica, purché svolte da medici in possesso del codice identificativo per il rilascio delle patenti di guida, ai sensi del decreto ministeriale 31 gennaio 2011. Inoltre, in accoglimento di quanto richiesto dal Garante per la protezione dei dati personali, è stata aggiunta la lettera d) che modifica la lettera l) del comma 1 dell'articolo 59 del decreto legislativo 3 novembre 2017, n. 229, inserendo il riferimento alle misure per la tutela dei diritti fondamentali degli interessati di cui agli articoli 2-sexies e 2-octies del Codice per la protezione dei dati personali. Infatti, il Garante ha chiesto di integrare l'articolo 65 del codice della nautica da diporto, che rinvia al regolamento di attuazione del codice, prevedendo che il predetto regolamento disciplini gli aspetti relativi alla protezione dei dati personali. Al riguardo, si osserva che il regolamento di attuazione di cui all'articolo 65 (decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 29 luglio 2008, n. 146) verrà abrogato con l'entrata in vigore del



regolamento previsto dall'articolo 59 del decreto legislativo 3 novembre 2017, n. 229, giusta quanto previsto dall'articolo 59, comma 5, del medesimo decreto legislativo. Si ritiene, pertanto, più opportuno inserire la richiamata previsione sulla necessità che il regolamento di attuazione disciplini anche gli aspetti relativi alla protezione dei dati personali non nel regolamento di cui all'articolo 65 del codice della nautica da diporto, bensì in quello che andrà a sostituirlo, di cui all'articolo 59 del decreto legislativo 3 novembre 2017, n. 229. Ne consegue l'introdotta modifica della lettera l) del comma 1 dell'articolo 59 del decreto legislativo 3 novembre 2017, n. 229 secondo la formulazione proposta. La lettera e) abroga la lettera o), inerente alla 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 21 del novellato articolo 49-septies. La lettera f) 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 g) 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 31

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 Sectoral 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, inserita 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 32

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 33

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 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 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, 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. Il comma 7 fissa la decorrenza dell'efficacia delle disposizioni di cui all'articolo 20 (possesso da almeno tre anni della patente nautica per il comando di unità da diporto in attività di noleggio occasionale) al 1° gennaio 2022. Tale previsione è stata aggiunta avuto riguardo a quanto osservato dal Consiglio di Stato in merito all'introduzione del requisito temporale senza alcuna disposizione transitoria, in un contesto normativo che non ha previsto finora alcun requisito di tale natura ai fini del noleggio occasionale.

#### ARTICOLO 34

Reca la clausola di invarianza finanziaria. In accoglimento di specifica condizione della V Commissione del Senato e di analoga osservazione della V Commissione della Camera, l'originaria rubrica dell'articolo (*Disposizioni finanziarie*) è stata modificata in "*Clausola di invarianza finanziaria*".

Lo schema di decreto è stato approvato, in via preliminare, dal Consiglio dei Ministri in data 11 luglio 2019.

Sul provvedimento sono stati acquisiti l'intesa della Conferenza unificata, sancita nella seduta del 1° agosto 2019, e il parere del Garante per la protezione dei dati personali, espresso nell'adunanza del 2 ottobre 2019.

Con parere interlocutorio reso nell'adunanza del 16 gennaio 2020 il Consiglio di Stato ha chiesto l'invio dei concerti previsti dell'articolo 1 della legge 7 ottobre 2015, n. 167 e la trasmissione dei testi dello schema di decreto legislativo e delle prescritte relazioni, aggiornati in esito alle modifiche richieste dalla Conferenza unificata, dal Garante per la protezione dei dati personali e dal Ministero della salute.

La conferenza unificata ha sancito l'intesa nella seduta del 1° agosto 2019, chiedendo l'accoglimento dei seguenti emendamenti:

- All'articolo 1 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, dopo il comma 2 inserire il seguente: "*2.bis. Per nautica sociale si intende quella finalizzata a soddisfare un'esigenza collettiva di interesse locale di ormeggio e resa di servizi essenziali per natanti da diporto ed agevolare la diffusione della cultura nautica.*"

- All'articolo 2 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, dopo il comma 2 inserire il seguente: "*2.bis. Per nautica sociale si intende quella finalizzata a soddisfare un'esigenza collettiva di interesse locale di ormeggio e resa di servizi essenziali per natanti da diporto ed agevolare la diffusione della cultura nautica.*"

Le due osservazioni, di identico contenuto, sono state accolte mediante inserimento del nuovo articolo 3 dello schema che inserisce l'articolo 2-bis al decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, redatto anche in accoglimento di quanto osservato, in merito, dal Consiglio di Stato.

- All'articolo 2 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, dopo il comma c-ter inserire il seguente: "*c-quater. è utilizzata, nel rispetto della normativa europea, nazionale e regionale di settore, per l'esercizio dell'attività itinerante di somministrazione di cibo e bevande e di commercio al dettaglio.*"

L'osservazione si sostanzia nella richiesta di modifica della lettera c-quater dell'articolo 2, comma 1, del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171 (lettera aggiunta dallo schema approvato in via preliminare) mediante l'inserimento del riferimento alla necessità del rispetto, nell'esercizio commerciale di unità da diporto per lo svolgimento di attività in forma itinerante di somministrazione di cibo e di bevande e di commercio al dettaglio, anche della normativa regionale, oltre che di quelle europea e nazionale. L'osservazione è stata accolta.



Il Garante per la protezione dei dati personali (per il seguito, Garante) ha espresso parere nell'adunanza del 2 ottobre 2019, con le osservazioni di cui ai punti da 4 a 9 del parere medesimo.

1) Preliminarmente il Garante ha richiamato la necessità di citare, nel preambolo dello schema, il Regolamento 2016/679. L'osservazione è stata accolta mediante inserimento, nelle premesse dello schema, del regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la direttiva 95/46/CE (regolamento generale sulla protezione dei dati).

2) Al punto 4 del parere il Garante ha chiesto di allineare le disposizioni contenute all'articolo 39, comma 6-bis, del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, come sostituito dallo schema, alle previsioni contenute nell'articolo 116 del codice della strada. Il richiamato articolo 39, comma 6-bis, prevede che sulle patenti nautiche possono essere indicate anche prescrizioni relative alla durata della loro validità, conseguenti all'esito degli accertamenti medici di idoneità psichica e fisica in sede di rilascio, convalida o revisione. Al riguardo, il Garante ha chiesto, quale norma di tutela degli interessati, che le suddette limitazioni e prescrizioni siano annotate sulla patente nautica utilizzando i codici comunitari armonizzati ovvero i codici nazionali stabiliti dal Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, analogamente a quanto già previsto nel codice della strada. L'osservazione è stata accolta mediante modifica del comma 6-bis dell'articolo 39 del codice della nautica da diporto nel senso richiesto (articolo 16 dello schema).

Per esigenze di coordinamento normativo e in esito a quanto richiesto dal Garante con riferimento alle norme delegate al regolamento di attuazione in relazione all'anagrafe nazionale delle patenti nautiche di cui all'articolo 39-bis, è stata inoltre inserita la lettera b-bis) al comma 2 del suddetto articolo 39-bis del codice (articolo 16, comma 1, lettera b) dello schema), con la quale si prevede che nella suddetta anagrafe sono annotate anche le limitazioni e le prescrizioni di cui all'articolo 39, comma 6-bis.

Il Garante ha inoltre osservato che l'attuale formulazione dell'articolo 39, comma 6-bis, come modificato dallo schema, non rinvia più al regolamento di attuazione di cui all'articolo 65 del codice medesimo, chiedendo espressamente il mantenimento della previsione vigente. L'osservazione è stata accolta provvedendosi a reinserire all'ultimo periodo del richiamato comma 6-bis, la disposizione vigente che opera il rinvio al regolamento di attuazione.

Il Garante ha infine chiesto di integrare l'articolo 65 del codice della nautica da diporto, che rinvia al regolamento di attuazione del codice, prevedendo che il predetto regolamento disciplini gli aspetti relativi alla protezione dei dati personali. Al riguardo, si osserva che il regolamento di attuazione di cui all'articolo 65 (il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 29 luglio 2008, n. 146) verrà abrogato con l'entrata in vigore del regolamento previsto dall'articolo 59 del decreto legislativo 3 novembre 2017, n. 229, giusta quanto previsto dall'articolo 59, comma 5, del medesimo decreto legislativo. Si ritiene pertanto più opportuno inserire la richiamata previsione sulla necessità che il regolamento di attuazione disciplini anche gli aspetti relativi alla protezione dei dati personali non nel regolamento di cui all'articolo 65 del codice della nautica da diporto, bensì in quello, che lo sostituirà, di cui all'articolo 59 del decreto legislativo 3 novembre 2017, n. 229. L'osservazione è stata pertanto accolta mediante la modifica della lettera l) del comma 1 dell'articolo 59 del decreto legislativo 3 novembre 2017, n. 229, inserendo l'espresso riferimento alle misure per la tutela dei diritti fondamentali degli interessati di cui agli articoli 2-sexies e 2-octies del Codice per la protezione dei dati personali (articolo 30, comma 1, lettera d) dello schema).

3) Al punto 5 del parere il Garante ha chiesto di apportare alcune modifiche alla disposizione inerente all'anagrafe delle patenti nautiche (articolo 39-bis del codice della nautica da diporto, modificato dall'articolo 16 dello schema).



- Al punto 5.1 del parere il Garante, nel rilevare che nella nuova formulazione del comma 1 dell'articolo 39-*bis* del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171 non vi è più alcun riferimento alle finalità per le quali è effettuato il trattamento dei dati dell'anagrafe delle patenti nautiche, ha chiesto di esplicitare le suddette finalità.

L'osservazione è stata accolta mediante modifica del comma 1 dell'articolo 39-*bis* del codice della nautica da diporto (articolo 16, comma 1, lettera a) dello schema), inserendo l'espresso riferimento alle finalità di sicurezza della navigazione e di salvaguardia della vita umana in mare, di prevenzione e repressione dei reati compiuti tramite l'uso di unità da diporto, di ottimizzazione dell'azione amministrativa e di disposizione di dati completi e aggiornati sull'utenza diportistica, anche a favore di altre Amministrazioni.

- Al punto 5.2 del parere il Garante ha chiesto di specificare quali dati dovranno essere forniti dai vari soggetti al fine dell'alimentazione della anagrafe delle patenti nautiche, con particolare riferimento agli unici soggetti privati, ossia le compagnie di assicurazione.

L'osservazione è stata accolta mediante modifica del comma 3 dell'articolo 39-*bis* del codice della nautica da diporto (articolo 16, comma 1, lettera e) dello schema), inserendo l'espresso riferimento ai dati che dovranno essere forniti dalle compagnie di assicurazione al fine dell'implementazione dell'anagrafe delle patenti nautiche, ossia quelli riferiti ai certificati di assicurazione rilasciati.

- Al punto 5.3 del parere il Garante ha chiesto di modificare la previsione in tema di comunicazione dei cambiamenti di residenza o di domicilio alla banca dati delle patenti nautiche. Lo schema approvato in via preliminare prevede infatti che le suddette variazioni sono comunicate al CED del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti da parte dei Comuni. Al fine di evitare duplicazioni, il Garante ha chiesto di modificare la predetta disposizione, prevedendo invece che la comunicazione al CED sia inoltrata a cura dell'Anagrafe nazionale della popolazione residente (ANPR) istituita presso il Ministero dell'interno.

L'osservazione è stata accolta mediante modifica del comma 3-*bis* dell'articolo 39-*bis* del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171 (articolo 16, comma 1, lettera f) dello schema) nel senso richiesto.

- Al punto 5.4 del parere il Garante ha chiesto di prevedere che il regolamento di attuazione di cui all'articolo 65 del codice della nautica da diporto contenga disposizioni specifiche in tema di trattamento dei dati, sempre nell'ambito dell'anagrafe delle patenti nautiche, con particolare riferimento ai dati inerenti alle sanzioni e le sentenze di condanna conseguenti a sinistri marittimi.

L'osservazione è stata, nella sostanza, accolta: in considerazione della prevista abrogazione del regolamento di cui all'articolo 65 del codice della nautica da diporto, si è prevista l'emanazione di uno specifico regolamento che disciplini organizzazione e funzionamento dell'anagrafe nazionale delle patenti nautiche, modalità di accesso e tempi per la trasmissione dei dati da parte dei soggetti previsti (articolo 39-*bis*, comma 5, del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171 come sostituito dall'articolo 16, comma 1, lettera g) dello schema).

4) Al punto 6.1 del parere il Garante ha chiesto di prevedere che il regolamento di disciplina degli istruttori professionali di vela di cui all'articolo 49-*quinquies* del codice della nautica da diporto (come sostituito dall'articolo 21 dello schema), nel disciplinare l'elenco nazionale degli istruttori di vela, rispetti, tra gli altri, anche il principio di minimizzazione dei dati di cui all'articolo 5, paragrafo 1, lettera c) del regolamento (UE) 2016/679.

L'osservazione è stata accolta mediante inserimento della suddetta previsione all'articolo 49-*quinquies*, comma 11, lettera b), del codice della nautica da diporto (articolo 21 dello schema).

Il Garante ha inoltre chiesto che il richiamato regolamento di disciplina degli istruttori di vela contenga specifiche disposizioni in merito ai tipi di dati trattati, alle operazioni eseguibili, al motivo di interesse pubblico rilevante e alle misure di tutela degli interessati. Ciò sia con riferimento al regolamento in questione, sia con riferimento a quelli previsti per la disciplina delle attività di scuola nautica, di centro di istruzione per la nautica e di insegnante presso i suddetti enti di cui agli articoli 49-*septies* e 49-*octies* del codice della nautica da diporto.

L'osservazione è stata accolta mediante inserimento della previsione della disciplina dei tipi di dati trattati, delle operazioni eseguibili, del motivo di interesse pubblico rilevante e delle misure di tutela





degli interessati agli articoli 49-*quinqies*, comma 11, 49-*septies*, comma 21 e 49-*octies*, comma 15 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171 (rispettivamente, articoli 21, 23 e 24 dello schema).

Al punto 6.2 del parere il Garante ha chiesto delucidazioni in merito al rinnovo dell'iscrizione nell'elenco nazionale degli istruttori professionali di vela, che ha efficacia quinquennale ed è rinnovata previo accertamento della persistenza dei requisiti prescritti. Al riguardo, si specifica, come previsto dal novellato comma 5 dell'articolo 49-*sexies* del codice della nautica da diporto, che l'iscrizione è rinnovata previo accertamento dei requisiti di cui al comma 2 dello stesso articolo 49-*sexies*, accertamento che seguirà le medesime procedure previste per la prima iscrizione, ossia quelle previste dal citato comma 2, allorchando l'interessato dimostri il possesso dei requisiti richiesti o la permanenza degli stessi. Per le procedure di controllo da parte dell'Amministrazione troveranno applicazione i principi generali in merito all'accertamento della veridicità delle dichiarazioni presentate o della documentazione prodotta, non ravvisandosi alcuna particolare specificità rispetto alle ordinarie attività amministrative.

Al punto 6.3 del parere il Garante ha chiesto che il regolamento di disciplina dell'elenco nazionale degli istruttori professionali di vela previsto dall'articolo 49-*quinqies* del codice della nautica da diporto preveda, nel rispetto del principio di minimizzazione dei dati, anche le informazioni da pubblicare, i tempi e le modalità di diffusione dell'elenco.

L'osservazione è stata accolta mediante specifica previsione in tal senso al comma 11, lettera b), del richiamato articolo 49-*quinqies* (articolo 21 dello schema).

5) Al punto 7 del parere il Garante ha chiesto delucidazioni in merito all'archivio nazionale dei prodotti delle unità da diporto di cui all'articolo 60, commi 3-*bis* e seguenti, del codice della nautica da diporto (articolo 28 dello schema). In particolare, il Garante ha chiesto di valutare l'effettiva necessità di istituire una siffatta banca dati contenente dati personali identificativi dei soggetti coinvolti nei sinistri. In merito, si precisa che l'archivio dei prodotti per la nautica da diporto non è progettato per registrare dati personali, ma solo dati tecnici e dati sanitari anonimi. La finalità, ora meglio specificata nell'articolo 60, comma 3-*quater*, del codice della nautica da diporto, è quella di disporre, anche in maniera aggregata, di dati afferenti, ad esempio, al dato numerico sugli infortuni che possano essere provocati da uno specifico prodotto, ad esclusione di qualsiasi informazione in merito all'identità delle persone coinvolte. L'archivio viene istituito, pertanto, per dare concreta attuazione all'obbligo previsto dall'articolo 18 del regolamento (CE) n. 765/2008, che prevede che gli Stati membri istituiscano procedure adeguate per monitorare gli infortuni e i danni alla salute che si sospetta siano stati causati dai prodotti, senza tuttavia alcun riferimento ai dati personali dei soggetti coinvolti, dati che non risulterebbero, peraltro, di alcuna utilità.

6) Al punto 8 del parere il Garante ha richiamato l'attenzione sull'importanza di un corretto trattamento dei dati personali e sulla necessità di una attenta valutazione di impatto in sede di predisposizione dei decreti attuativi previsti. Al riguardo, si precisa che la suddetta valutazione verrà effettuata nel corso dell'istruttoria relativa ai decreti ministeriali previsti dagli articoli 49-*quinqies*, 49-*septies* e 49-*octies* del codice della nautica da diporto, come modificati dal presente schema, per i quali è stata, peraltro, espressamente prevista l'acquisizione del parere del Garante per la protezione dei dati personali.

7) Al punto 9 del parere il Garante ha chiesto di sostituire nel testo dello schema di decreto il richiamo normativo all'articolo 154, comma 4, del decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196 con quello più corretto all'articolo 36, paragrafo 4, del regolamento (UE) 2016/679.

L'osservazione è stata accolta apportando le sostituzioni richieste.

Sullo schema sono stati acquisiti i concerti previsti dell'articolo 1 della legge 7 ottobre 2015, n. 167. In particolare, con nota 784 del 5 febbraio 2020 il Ministero della salute, nell'esprimere il concerto di competenza, ha fatto rinvio alla propria precedente nota 6467 del 3 dicembre 2019 nella quale suggeriva di inserire alla disposizione che novella l'articolo 57-*bis* del codice della nautica da



diporto, una clausola di salvezza delle vigenti disposizioni europee di settore, segnatamente del regolamento CE 852/2004 del 29 aprile 2004 sull'igiene dei prodotti alimentari. La richiesta è stata accolta mediante inserimento della richiesta clausola di salvezza all'articolo 27 dello schema.

Sullo schema è stato successivamente acquisito il parere del Consiglio di Stato, espresso nell'adunanza del 26 marzo 2020. Per le osservazioni espresse, si fa riferimento a quanto riportato nella descrizione dei singoli articoli dello schema. Si è inoltre tenuto conto di quanto osservato sotto il profilo redazionale.

#### PARERI DELLE COMPETENTI COMMISSIONI PARLAMENTARI

Sul provvedimento è stato acquisito il parere favorevole delle competenti Commissioni della Camera dei Deputati e del Senato della Repubblica.

#### SENATO DELLA REPUBBLICA

##### PARERE ESPRESSO DALLA 5ª COMMISSIONE

La 5ª Commissione del Senato in data 20 maggio 2020 ha espresso parere non ostativo, con le seguenti osservazioni:

a) *si valuti la riformulazione dell'articolo 23, comma 1, capoverso "comma 3-sexies" nei termini seguenti: "3-sexies. Dall'attuazione delle disposizioni di cui ai commi da 3-bis a 3-quinquies del presente articolo non devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica."*

L'osservazione, di analogo tenore alla condizione 1) della V Commissione della Camera, è stata accolta apportando la modifica richiesta all'articolo che modifica l'articolo 60 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171.

b) *all'articolo 29, si valuti la riformulazione della rubrica nei seguenti termini: "Clausola di invarianza finanziaria".*

L'osservazione, di identico tenore della condizione 2) della V Commissione della Camera, è stata accolta apportando la richiesta modifica all'articolo finale che disciplina l'invarianza finanziaria.

##### PARERE ESPRESSO DALLA 8ª COMMISSIONE

La 8ª Commissione del Senato in data 12 maggio 2020 ha espresso parere favorevole con le seguenti osservazioni:

1) *"si valuti di inserire nel testo, in coerenza con quanto osservato dalla Conferenza unificata, uno specifico riferimento alla definizione di nautica sociale relativamente alle unità di cui all'articolo 3, comma 1, lettera g), del codice della nautica da diporto, di cui al decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, utilizzate per fini esclusivamente ludici, sportivi o ricreativi e senza scopo di lucro, fino a 10 metri di lunghezza, misurata secondo la norma armonizzata UNI/EN/ISO/8666".*

L'osservazione è stata parzialmente accolta. La Commissione ha infatti espressamente richiamato l'osservazione della Conferenza unificata, discostandosi da questa solo per la lunghezza massima delle unità da includere nella definizione di "nautica sociale". Fra le due lunghezze proposte, si è optato per quella della Conferenza unificata (sei metri) in quanto ritenuto più congruo con il concetto di "piccola nautica" e considerando, altresì, l'esiguo valore commerciale della maggior parte delle unità di dette dimensioni. L'inclusione di tutte le unità sino a dieci metri comporterebbe, invece, l'estensione dell'area della nautica sociale da diporto anche a unità di valore commerciale e costi di esercizio e di manutenzione decisamente elevati, inconciliabili con la ratio della disposizione.



2) *"con riferimento alle modifiche apportate all'articolo 27 del codice dallo schema di decreto in esame, si valuti di garantire una disciplina unitaria a livello nazionale dell'utilizzo a fini commerciali dei natanti da diporto e delle moto d'acqua, rinviando tale compito al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di cui al comma 7 del medesimo articolo, dettagliando in modo puntuale l'eventuale contenuto residuale riservato alle ordinanze della competente autorità marittima"*.

L'osservazione è stata accolta. Il comma 9 dell'articolo 27 del codice, come sostituito dal presente schema di decreto legislativo, prevede infatti che con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono adottate ulteriori disposizioni, rispetto a quelle già dettate dal medesimo articolo, per disciplinare requisiti, formalità e obblighi da ottemperare per l'utilizzazione dei natanti da diporto ovvero delle moto d'acqua 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 e interne. Si rinvia invece alle ordinanze locali per la disciplina di eventuali esigenze di carattere prettamente locale.

3) *"con riferimento alle modifiche previste all'articolo 29 del codice, si valuti di mantenere ferma l'ipotesi della non obbligatorietà di installazione a bordo di un apparato elettronico per la rilevazione satellitare, pur consentendone l'eventuale installazione facoltativa"*.

L'osservazione è stata accolta. Sulla questione si era già espresso anche il Consiglio di Stato, che aveva chiesto la riformulazione del comma 11 dell'articolo 29 del codice ("Per le imbarcazioni e le navi da diporto in navigazione oltre le dodici miglia dalla costa è altresì obbligatoria l'installazione a bordo di un apparato elettronico per la rilevazione satellitare, o con strumento equivalente, della posizione"). Pertanto, in linea la formulazione citata, la disposizione non prevede più l'obbligatorietà di uno strumento elettronico per la rilevazione satellitare della posizione (ferma restando la sua facoltatività), atteso che detto strumento può essere sostituito con altro equivalente.

4) *"con riguardo alle modifiche proposte all'articolo 39, sopprimere la lettera a) dell'articolo 12, comma 1, dello schema di decreto, provvedendo in tal modo al coordinamento con l'articolo 13, comma 5-quater, del decreto-legge 20 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, che ha già modificato, nel senso indicato dallo schema di decreto, l'articolo 39, comma 1, lettera b), del codice"*.

L'osservazione è stata accolta mediante espunzione della disposizione richiamata, atteso che la modifica che si voleva introdurre è stata apportata, successivamente all'approvazione in via preliminare del provvedimento, dal decreto-legge 20 dicembre 2019, n. 162 convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8. In particolare, il comma 5-quater dell'articolo 13 ha previsto che all'articolo 39, comma 1, lettera b), del codice, le parole: "a 750 cc se a carburazione o iniezione a due tempi" sono sostituite dalle seguenti: "a 750 cc se a carburazione a due tempi ovvero a 900 cc se a iniezione a due tempi".

5) *"con riguardo alle modifiche proposte all'articolo 39-bis del codice, in materia di Anagrafe nazionale delle patenti nautiche, coerentemente con quanto osservato dal Garante per la protezione dei dati personali nonché dal Consiglio di Stato in sede di parere il 23 aprile 2020, si valuti di inserire una specifica disposizione che demandi ad un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri dell'interno, per l'innovazione tecnologica e la digitalizzazione e per la pubblica amministrazione, e previa acquisizione del parere del Garante per la protezione dei dati personali, la disciplina dell'organizzazione e del funzionamento dell'Anagrafe nazionale delle patenti nautiche, assicurando la protezione dei dati personali degli interessati attraverso misure appropriate e specifiche e prevedendo idonee misure tecniche di sicurezza, nonché le modalità di accesso e le modalità e i tempi per la trasmissione dei dati da parte dei soggetti di cui al comma 3"*.

L'osservazione è stata accolta e, in linea con quanto richiesto anche dal Garante per la protezione dei dati personali e dal Consiglio di Stato, è stata inserita la disposizione richiesta.



6) *"in relazione alle modifiche proposte all'articolo 47 del codice, si valuti di sostituire l'espressione riferita al noleggio di una parte dell'unità da diporto con quella più puntuale di "noleggio alla cabina".*

L'osservazione è stata accolta. Sulla problematica del noleggio parziale delle unità da diporto si è espresso anche il Consiglio di Stato che ha reputato opportuno delineare meglio detto noleggio, anche al fine di evitare che possa configurare attività di trasporto passeggeri. In accoglimento delle suddette osservazioni, si è ritenuto utile sostituire l'articolo 47 del codice della nautica da diporto, definendo al comma 1 il noleggio di unità da diporto come noleggio nei confronti di un unico soggetto o di più noleggiatori a cabina.

7) *"si valuti, in relazione alle modifiche proposte all'articolo 49-quinquies del codice in materia di istruttore professionale di vela, di prevedere una più puntuale definizione della figura dell'istruttore non professionale di vela e del perimetro delle attività ad essa connesse".*

L'osservazione, di tenore analogo a quanto rappresentato dal Consiglio di Stato, è stata, nella sostanza, accolta e sono state apportate delle modifiche al testo approvato in via preliminare, ancorando la figura dell'istruttore professionale di vela ai concetti di corrispettivo o retribuzione per la prestazione svolta, anche in presenza di attività esercitata in modo non esclusivo e non continuativo purché abitualmente e non occasionalmente.

8) *"con riguardo alle modifiche apportate dallo schema di decreto all'articolo 49-septies del codice in materia di scuole nautiche, si valuti:*

*a) in riferimento alla figura del responsabile didattico, il ripristino del requisito di una pregressa esperienza nella docenza;*

*b) con riferimento all'attività di insegnamento teorico, l'opportunità che il requisito relativo al possesso della patente da almeno 5 anni corrisponda all'abilitazione pari a quella che il candidato intende conseguire;*

*c) se l'eventuale soppressione del collaboratore familiare, mutuato dall'analoga normativa delle autoscuole, non costituisca una disfunzione gestionale, anche alla luce del fatto che molte autoscuole sono anche scuole nautiche;*

*d) il ripristino del comma 16 relativo alla possibilità di svolgere gli esami per il conseguimento della patente nautica, con un numero di candidati non inferiori a dieci, presso le sedi delle scuole nautiche, oltre che presso le sedi dell'autorità marittima o dell'ufficio della motorizzazione civile competenti per territorio".*

L'osservazione è stata parzialmente accolta. In particolare:

a) la Commissione ha chiesto, con riferimento alla figura del responsabile didattico, il ripristino del requisito di una pregressa esperienza nella docenza. L'osservazione non è stata accolta in quanto detta esperienza è attualmente richiesta, all'articolo 49-septies, comma 6, del codice della nautica da diporto vigente, per coloro che vogliono presentare SCIA per la gestione di una scuola nautica. Occorre tuttavia evidenziare che nell'ottica della semplificazione, tale requisito non è più richiesto, atteso che l'insegnamento presso le scuole nautiche è riservato al personale in possesso dei requisiti di formazione espressamente previsti. L'attività di insegnamento, pertanto, non è riservata e non è necessariamente espletata dal titolare della scuola nautica o dal responsabile didattico della sede secondaria: quest'ultimo, peraltro, al di là dell'aggettivo utilizzato per definirlo, "didattico", che sembrerebbe richiamare all'aspetto formativo delle scuole nautiche, altri non è che una persona di fiducia del titolare che, a prescindere dalla denominazione - ripresa dal vigente codice - si configura quale figura manageriale nell'ambito della organizzazione della scuola nautica (e può essere, infatti, un dipendente o, nel caso di società, un socio o un amministratore).

b) la Commissione ha chiesto, con riferimento all'attività di insegnamento teorico, l'opportunità che il requisito relativo al possesso della patente da almeno 5 anni corrisponda all'abilitazione pari a quella che il candidato intende conseguire. L'osservazione non è stata accolta in quanto consentirebbe lo svolgimento dell'attività di istruttore anche a coloro che hanno la patente per la



navigazione entro dodici miglia dalla costa, che si consegue sulla scorta di un programma oggettivamente semplificato. Occorre infatti tener presente che la qualità della formazione teorica, che incide sulla sicurezza della navigazione e sulla salvaguardia della vita umana in mare, dipende dal grado di qualificazione del docente. Inoltre, il soggetto in possesso di patente nautica di categoria A con abilitazione alla navigazione senza alcun limite dalla costa già costituisce la qualificazione minore rispetto alle altre previste dalla disposizione (ufficiale di coperta o capitani del diporto, ufficiali superiori della Marina militare, etc.). D'altro canto, la norma in questione prevede che possono svolgere l'attività di insegnamento teorico presso le scuole nautiche "... *coloro che hanno conseguito da almeno cinque anni la patente nautica di categoria A con abilitazione alla navigazione senza alcun limite di distanza dalla costa ovvero da almeno due anni la patente nautica di categoria B*" quest'ultima riferita ai titolari di patenti per nave da diporto. La previsione costituisce già una notevole semplificazione rispetto alla disposizione contenuta nel vigente codice della nautica da diporto, che prevede, invece, che possono svolgere attività di insegnamento presso le scuole nautiche "*coloro che hanno conseguito da almeno dieci anni la patente nautica per la navigazione senza alcun limite*".

c) il testo approvato in via preliminare prevede che il responsabile didattico delle sedi secondarie delle scuole nautiche può essere un dipendente della scuola nautica medesima o un collaboratore familiare. Sul punto, il Consiglio di Stato ha rappresentato l'indeterminatezza dell'espressione "collaboratore familiare", per cui si era ipotizzata l'eliminazione della relativa previsione. Al riguardo, tuttavia, la Commissione ha invitato a verificare se l'eventuale soppressione del collaboratore familiare, mutuato dall'analoga normativa delle autoscuole, non possa costituire una disfunzione gestionale, anche alla luce del fatto che molte autoscuole sono anche scuole nautiche. Per quanto precede, in accoglimento dell'osservazione della Commissione, si ritiene utile mantenere la figura del collaboratore familiare quale possibile responsabile didattico di una sede secondaria di scuola nautica, atteso che molte autoscuole sono anche scuole nautiche e che la terminologia in questione coincide con quella utilizzata nell'articolo 123, comma 4, del codice della strada.

d) la Commissione ha chiesto, infine, il ripristino del comma 16 del vigente articolo 49-septies del codice della nautica da diporto, che prevede che le scuole nautiche possono richiedere all'autorità marittima o all'ufficio motorizzazione civile che gli esami per il conseguimento delle patenti nautiche, con un numero di candidati non inferiore a dieci, vengano svolti presso le loro sedi. L'osservazione è stata accolta mediante inserimento dell'attuale comma 15 che ripropone la norma attualmente presente nel codice della nautica da diporto, atteso altresì che l'ultimo comma dell'articolo 49-septies del codice della nautica da diporto, come novellato dal presente schema, prevede (lettera g) che il regolamento ivi previsto dovrà disciplinare, tra l'altro, anche i requisiti e le modalità per lo svolgimento degli esami nelle sedi delle scuole nautiche e dei consorzi tra scuole nautiche.

## CAMERA DEI DEPUTATI

### PARERE ESPRESSO DALLA V COMMISSIONE

La V Commissione della Camera dei deputati in data 12 maggio 2020 ha espresso parere favorevole le seguenti condizioni:

1) *All'articolo 23, comma 1, capoverso comma 3-sexies, sostituire le parole: di cui al presente articolo non derivano con le seguenti: di cui ai commi da 3-bis a 3-quinquies del presente articolo non devono derivare.*

La condizione, di tenore analogo all'osservazione a) della V Commissione del Senato, è stata accolta apportando la modifica richiesta all'articolo 28 dello schema, che modifica l'articolo 60 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171.



2) *All'articolo 29 sostituire la rubrica con la seguente: Clausola di invarianza finanziaria.*  
La condizione, di tenore analogo all'osservazione b) della V Commissione del Senato, è stata accolta apportando la richiesta modifica all'articolo 34 dello schema, che disciplina l'invarianza finanziaria.

#### **PARERE ESPRESSO DALLA XIV COMMISSIONE**

La XIV Commissione del Camera dei deputati in data 14 maggio 2020 ha espresso parere favorevole con la seguente osservazione: *“con riferimento all'articolo 15, che novella l'articolo 49-bis del decreto legislativo 18 luglio 2005 n. 171, prevedendo che, in caso di noleggio occasionale non commerciale di imbarcazione da diporto, per l'assunzione del comando e della condotta dell'imbarcazione occorre possedere la patente nautica da almeno cinque anni, valuti il Governo l'opportunità di stabilire un periodo temporale inferiore, per esempio di tre anni, al fine di favorire maggiormente lo sviluppo del settore, tenuto conto anche della circostanza che nell'ambito della nautica da diporto la normativa europea interviene di norma sugli aspetti connessi con la regolamentazione delle caratteristiche di costruzione e di sicurezza strutturale delle unità diportistiche, lasciando agli Stati membri la disciplina dei requisiti per la conduzione, per il noleggio e per altri tipi di attività.”*

L'osservazione è stata accolta.

#### **PARERE ESPRESSO DALLA IX COMMISSIONE**

La IX Commissione Trasporti in data 27 maggio 2020 ha espresso parere favorevole con le seguenti condizioni e osservazioni:

#### **CONDIZIONI**

1) *il comma 1-bis dell'articolo 19 del codice della nautica da diporto – introdotto dall'articolo 5, comma 1, lettera a), dello schema di decreto – sia sostituito dal seguente: “1-bis. Per ottenere l'iscrizione nell'archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN) di un'unità da diporto di propria costruzione, il cantiere che ha costruito, completato o assemblato l'unità presenta, in luogo del titolo di proprietà di cui al comma 1, una dichiarazione sostitutiva dell'atto di notorietà ai sensi dell'articolo 47 del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 2000, n. 445, nella quale autocertifica le predette circostanze e che l'unità da diporto è di sua esclusiva proprietà, indicando altresì il nome, le caratteristiche tecniche del modello e il codice identificativo dello scafo.”.*

La condizione è stata accolta ed il testo dello schema è stato modificato nel senso richiesto, specificando inoltre, per completezza, la necessità del rispetto delle vigenti disposizioni tributarie.

2) *l'articolo 12, comma 1, lettera a), dello schema di decreto sia soppresso, provvedendo al coordinamento del testo con le disposizioni dell'articolo 13, comma 5-quater, del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, che ha già modificato l'articolo 39, comma 1, lettera b), del codice della nautica da diporto nel senso indicato dalla predetta lettera a).*

La condizione è stata accolta.

3) *all'articolo 39-bis del codice della nautica da diporto – modificato dall'articolo 13 dello schema di decreto – il comma 5 sia sostituito dal seguente: “5. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri dell'interno, per l'innovazione tecnologica e la digitalizzazione e per la pubblica amministrazione, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, previa acquisizione del parere del Garante per la protezione dei dati personali ai sensi dell'articolo 36, paragrafo 4, del regolamento (UE) 2016/679, da emanare entro pochi mesi dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono stabiliti*



*l'organizzazione e il funzionamento dell'anagrafe nazionale delle patenti nautiche, assicurando la protezione dei dati personali degli interessati attraverso misure appropriate e specifiche e prevedendo idonee misure tecniche di sicurezza, nonché le modalità di accesso e le modalità e i tempi per la trasmissione dei dati da parte dei soggetti di cui al comma 3."*

La condizione, di tenore analogo a quella formulata dalla 8ª Commissione del Senato e in linea con quanto richiesto anche dal Garante per la protezione dei dati personali e dal Consiglio di Stato, è stata accolta e il testo è stato modificato nel senso richiesto.

4) *l'articolo 47 del codice della nautica da diporto, modificato dall'articolo 14 dello schema di decreto, sia sostituito dal seguente: "Art. 47 (Noleggio di unità da diporto) - 1. Il noleggio di unità da diporto è il contratto con cui il noleggiante, in corrispettivo del nolo pattuito, si obbliga a mettere a disposizione dell'altra parte, noleggiatore oppure più noleggiatori a cabina, rispettivamente, l'unità da diporto o parte di essa per un determinato periodo da trascorrere a scopo ricreativo in zone marine o acque interne di sua scelta, da fermo o in navigazione, alle condizioni stabilite dal contratto. L'unità noleggiata rimane nella disponibilità del noleggiante, alle cui dipendenze resta anche l'equipaggio.*

*2. Il contratto di noleggio non può avere ad oggetto l'attività di collegamento di linea ad orari prestabiliti tra due o più località predefinite.*

*3. Il contratto di noleggio o di subnoleggio delle imbarcazioni e delle navi da diporto è redatto per iscritto a pena di nullità e deve essere tenuto a bordo in originale o copia conforme.*

*4. Nel caso di noleggio a cabina, salva diversa volontà delle parti, sono stipulati più contratti di noleggio per quanti sono i noleggiatori di ogni cabina o gruppo di cabine oggetto dei contratti stessi. In ogni caso, nei contratti è riportata l'indicazione del numero delle persone da imbarcare."*

La condizione, di tenore analogo a quanto osservato dal Consiglio di Stato e dalla 8ª Commissione del Senato, che ha chiesto di meglio precisare il concetto di noleggio parziale, è stata accolta.

5) *all'articolo 49-octies del codice della nautica da diporto, modificato dall'articolo 19 dello schema di decreto in esame, siano meglio precisate le modalità di svolgimento dei controlli da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e delle Capitanerie di porto.*

La condizione è stata accolta e si prevede ora che i controlli sono effettuati dalle Direzioni generali territoriali del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, oltre che dalle Capitanerie di porto (in relazione alla specifica competenza territoriale).

#### OSSERVAZIONI

a) *nella definizione di «unità da diporto a controllo remoto» introdotta all'articolo 3, comma 1, lettera h-bis), del codice della nautica da diporto – in forza dell'articolo 3 comma 1, lettera b), dello schema di decreto – appare opportuno riconoscere all'armatore la facoltà di prevedere la presenza a bordo di un soggetto abilitato al comando.*

L'osservazione è stata, di fatto, accolta e si è previsto che il proprietario o l'armatore delle unità da diporto a controllo remoto può imbarcare a bordo propri incaricati che intervengono in caso di necessità (articolo 12 dello schema). Tuttavia, non si è ritenuto opportuno fare riferimento alla necessità di abilitazione al comando dei soggetti da imbarcare (ipotesi comunque possibile, atteso che la vigente disposizione consente, genericamente, di imbarcare incaricati dell'armatore, che possono pertanto essere titolari di qualsiasi abilitazione o titolo professionale marittimo) al solo fine di non ingenerare confusione in merito alla figura del comandante. Al riguardo, si specifica che la presenza a bordo di un comandante sarebbe in contrasto con la definizione di unità da diporto a controllo remoto, la cui peculiarità è proprio l'assenza a bordo di personale adibito al comando. Inoltre, la presenza a bordo di un comandante potrebbe ingenerare confusione in merito alla responsabilità della conduzione dell'unità, atteso che potrebbero verificarsi situazioni in cui non risulti chiaro se detta responsabilità debba ricadere sulla persona che effettua il controllo da remoto oppure sulla persona a bordo: il tutto in contrasto con quanto previsto dal codice della navigazione, che disciplina in maniera dettagliata responsabilità e doveri del comandante – unico – della nave.



Da ultimo, si precisa che l'eventuale previsione dell'obbligatorietà della patente da parte della persona da eventualmente imbarcare a bordo sarebbe in contrasto con il comma 3 della disposizione, che prevede detta obbligatorietà solo per specifiche potenze del motore, per cui potrebbe aversi la situazione contrastante in cui il comandante dell'unità (a terra) non abbia la patente nautica (perché non richiesta) ma la persona a bordo, in supporto al comandante, sia invece obbligata a possederla.

*b) all'articolo 39, comma 6-bis, del codice della nautica da diporto – come modificato dall'articolo 12, comma 1, lettera c) dello schema di decreto – dopo le parole «condizioni meteomarine» si valuti l'opportunità di inserire le seguenti: «con programmi semplificati di apprendimento e conseguimento».*

L'osservazione non è stata accolta. La disposizione in questione prevede infatti che per le patenti nautiche di categoria D (abilitazione speciale al comando di natanti e imbarcazioni da diporto) possono essere indicate anche limitazioni relative alla tipologia di unità da diporto, alle caratteristiche dello scafo, alla potenza dei motori installati, ai limiti di navigazione, anche entro specifiche distanze dalla costa e alle condizioni meteomarine. In sintesi, si prevede che in relazione ai singoli casi (ad esempio, malattie che possano menomare la piena capacità di comando), sia possibile, in relazione alla specifica situazione clinica, concedere una patente nautica con limitazioni. Tuttavia, non risulta possibile stabilire a priori una casistica, essendo ogni caso caratterizzato da specifiche peculiarità, per cui non risulta nemmeno possibile ipotizzare una gamma di correlati programmi semplificati, atteso, peraltro, che le conoscenze teoriche previste dai programmi risultano comunque necessarie per il comando delle unità da diporto.

*c) al medesimo articolo 39, comma 6-bis, del codice della nautica da diporto, si valuti l'opportunità di reintrodurre il rinvio al regolamento di attuazione per la determinazione dei requisiti psico-fisici per il conseguimento e il rinnovo delle patenti nautiche.*

L'osservazione, di tenore analogo a quella del Garante per la protezione dei dati personali, è stata accolta

*d) al fine di agevolare il settore e di semplificare la normativa applicabile per l'assunzione del personale dell'equipaggio e per la conduzione dell'unità da diporto, sia adottato tempestivamente il decreto attuativo del nuovo titolo professionale semplificato già previsto dal codice.*

Con l'osservazione viene sollecitata la revisione del decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 10 maggio 2005, n. 121, recante l'istituzione e la disciplina dei titoli professionali del diporto, in attuazione dell'articolo 36-bis del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, di istituzione del titolo professionale di ufficiale di navigazione del diporto di 2ª classe. L'osservazione verrà accolta conferendo ogni possibile impulso al procedimento per l'adozione del citato decreto, una cui prima bozza è stata già elaborata dalla competente Direzione generale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

*e) all'articolo 49-quinquies del codice della nautica da diporto – come modificato dall'articolo 16 dello schema di decreto – si valuti l'opportunità di specificare che l'istruttore di vela per svolgere l'attività di preparazione pratica dei candidati agli esami per il conseguimento della patente nautica debba essere in possesso da almeno 5 anni di patente nautica in corso di validità di categoria almeno pari a quella che i candidati aspirano a conseguire.*

L'osservazione non è stata accolta. La previsione, oltre che limitare eccessivamente le possibilità di svolgimento dell'attività di preparazione pratica dei candidati agli esami per il conseguimento della patente nautica, non appare in linea con la specifica attività che l'istruttore di vela è chiamato a svolgere. Questi, infatti, non deve preparare i candidati al comando dell'unità, ma esclusivamente impartire le nozioni tecnico-pratiche necessarie alla navigazione a vela, per la quale è necessaria una abilitazione che si aggiunge a quella del comando, ma che non può prescindere da questa. Infatti, non esiste patente nautica per la conduzione esclusivamente a vela delle unità. Pertanto, la





preparazione al comando è fornita in relazione all'abilitazione alla conduzione delle unità (a motore), giusta articolo 49-septies del codice, mentre l'istruttore di vela deve fornire esclusivamente la preparazione per la conduzione a vela. Non si ritiene, pertanto, di utilità il possesso di patente nautica di categoria almeno pari a quella che i candidati aspirano a conseguire, atteso peraltro che il programma della vela non muta con la specifica categoria di patente.

f) *all'articolo 49-septies del codice della nautica da diporto – come modificato dall'articolo 18 dello schema di decreto – si valuti l'opportunità di sopprimere la lettera d) del comma 13, che impone agli istruttori di pratica della condotta di unità a motore l'obbligo del possesso di certificato medico sportivo di idoneità psico-fisica.*

L'osservazione non è stata accolta. L'espunzione del requisito del certificato di idoneità psichica e fisica creerebbe invero una disparità rispetto all'istruttore professionale di vela, che in fase di istruzione pratica svolge funzioni analoghe e per il quale, invece, detto requisito è richiesto. Inoltre, l'idoneità psico-fisica appare requisito imprescindibile ai fini della sicurezza e della salvaguardia della vita umana in mare, considerando anche l'estrema variabilità di età, di condizioni di salute, di attitudine sportiva e di capacità natatoria degli allievi, spesso assolutamente privi di esperienza a bordo delle imbarcazioni ed in considerazione, altresì, degli allievi aspiranti al conseguimento delle patenti nautiche di categoria C e D.

g) *all'articolo 49-septies, comma 19, lettera g), del codice della nautica da diporto – come modificato dall'articolo 18 dello schema di decreto – si valuti l'opportunità di aggiungere, in fine, le seguenti parole: «, ferma restando la possibilità di svolgere gli esami presso la propria sede, a richiesta, nei casi in cui vi sia un numero di candidati non inferiore a dieci e con spese di viaggio e missione per i componenti delle commissioni di esame a carico dei richiedenti.*

L'osservazione, di tenore analogo a quella della 8ª Commissione del Senato, è stata accolta e la previsione richiesta è stata inserita al comma 15 del novellato articolo 49-septies.

h) *all'articolo 49-septies del codice della nautica da diporto – come modificato dall'articolo 18 dello schema di decreto – si valuti l'opportunità di introdurre una norma transitoria al fine di prevedere che, nelle more dell'adozione del decreto di cui al comma 19 del novellato articolo 49-septies, si continui ad applicare il comma 16 dell'articolo 49-septies del codice della nautica da diporto previgente all'entrata in vigore del presente schema di decreto legislativo.*

L'osservazione non sembra più necessaria, in quanto al novellato articolo 49-septies, comma 15, è stata ripristinata la norma, attualmente vigente, che consente lo svolgimento presso le sedi delle scuole nautiche degli esami in caso di un numero di candidati non inferiore a dieci.

i) *all'articolo 59, comma 1, lettera i), del decreto legislativo 3 novembre 2017, n. 229 – come modificato dall'articolo 25, comma 1, lettera c), dello schema di decreto – si valuti l'opportunità di aggiungere, in fine, le parole: «, nonché nelle sedi dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264.»*

L'osservazione è stata accolta.



**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 n. 167/2015, come modificata dalla legge 6 agosto 2019, n. 84, 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 trenta mesi dalla data di entrata in vigore del d.lgs. n. 229/2017, termine prorogato di tre mesi dall'articolo 1, comma 3, della legge 24 aprile 2020, n. 27.

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 con disabilità 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 decreto legislativo n. 229/2017 per allineare l'Italia ai principali Paesi europei.

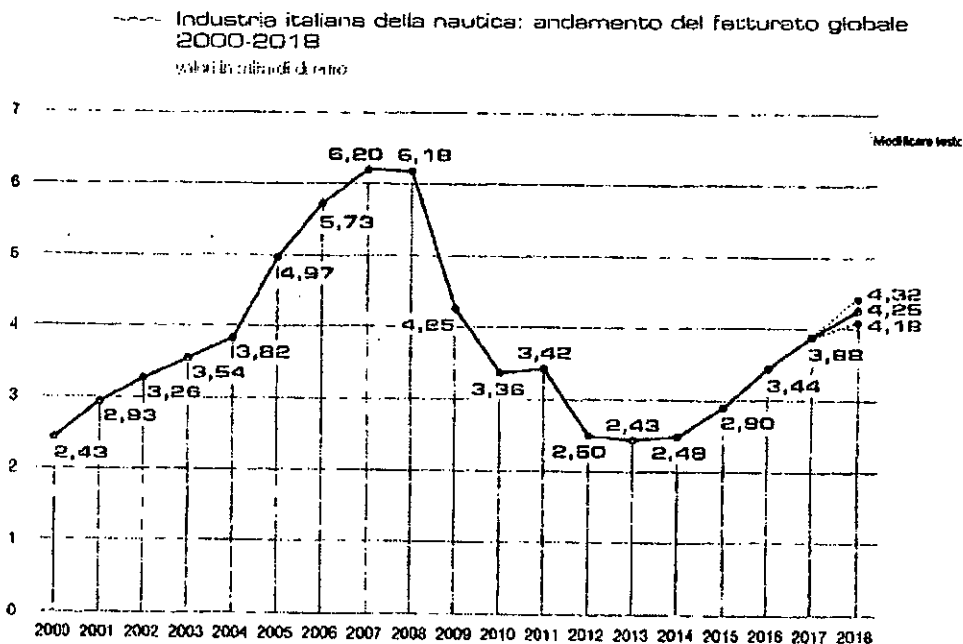
Invero, la filiera nautica (produzione cantieristica, subfornitura, componentistica, riparazioni e *refitting*, servizi, commercio, noleggio e locazione, formazione, avviamento agli sport nautici, preparazione al conseguimento delle patenti nautiche) ha moltiplicatori del reddito e dell'occupazione nettamente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



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 dalla competente Direzione generale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 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 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, 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. 30 dello schema di d.lgs. correttivo, che modifica l'art. 59 del decreto legislativo 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. 45 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. 10 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. 11 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. 27 del d.lgs. correttivo che modifica l'art. 57- bis del Codice della nautica);

3. 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. 6 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. 9 del 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. 4 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. 16 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. 14 dello schema di d.lgs. correttivo in attuazione dell'art. 1, comma 2, lettere a) e b), della legge delega n. 167/2015);

4. 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. 21 e 22 dello schema di d.lgs. correttivo in attuazione dell'art. 1, comma 2, lettera t), della legge delega n. 167/2015); infine,

5. 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. 25 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 34.

**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 34 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. 10 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**

**Modifica l'articolo 2 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171**

**Comma 1, lettera a):** con l'inserimento, al comma 1, della lettera c-quater 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 27, che modifica la disciplina dell'articolo 57-bis.

**Comma 1, lettera b):** modifica il comma 3 aggiornando la dizione di riferimento agli Stati non appartenenti all'Unione europea;

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

#### **ARTICOLO 3**

Inserisce l'articolo 2-bis al decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171 per introdurre nel codice la definizione di nautica sociale.

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

#### **ARTICOLO 4**



### **Modifica l'articolo 3 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171**

**Comma 1, lettera a):** la novella corregge un refuso presente nel testo vigente del comma 1, lettera e), inserendo le parole "fino a" a indicare l'estremo superiore della classe di tonnellate di stazza lorda (TSL) che individua le navi da diporto minori storiche.

**Comma 1, lettera b):** è aggiunto al comma 1, lettera h-bis), 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 5**

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

Con riguardo al **comma 3** del suddetto articolo 15-ter, 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** dello stesso articolo 15-ter 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 6**

#### **Modifica l'articolo 19 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171.**

Il **comma 1-bis** dell'articolo 19 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 con le modifiche al **comma 3** dello stesso articolo 19 si corregge, al punto 1), un refuso nella formula di rito della rappresentanza legale diretta ("in nome e per conto"), al punto 2) si 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) si 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 7**

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 8**

Modifica l'articolo 22 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171 per prevedere che all'atto dell'iscrizione viene rilasciata alle unità da diporto licenza di navigazione, ferma tuttavia restando la disciplina speciale per le navi destinate esclusivamente al noleggio per finalità turistiche, dotate invece di licenza per navi destinate esclusivamente al noleggio per finalità turistiche redatta su modulo conforme al modello approvato con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, giusta articolo 15-ter del codice. L'articolo è stato inserito al fine del raccordo tra la previsione generale di cui all'articolo 22 del codice e quella speciale di cui all'articolo 15-ter, prevedendo un esplicito richiamo, anche a fini di salvezza, nel rammentato articolo 22.

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

#### **ARTICOLO 9**

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 10**

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 noleggio 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 11

L'intervento correttivo che viene apportato dalla disposizione 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.<sup>1</sup>

Per conseguenza, la rubrica dell'articolo 27 è modificata in “*Natanti da diporto e moto d'acqua*”. Le disposizioni dell'articolo 27 novellato prevedono, in particolare, quanto di seguito.

**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:** 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:** 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 uno specifico comma per la determinazione della distanza massima di navigazione dalla costa delle moto d'acqua.

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

**Comma 7:** 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 8:** la genesi di questa previsione 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 avvezzata alla normativa diportistica. Si provvede alla sostituzione del termine di conduttore con il termine di locatario, sia per sottolineare la natura di legislazione speciale del codice

<sup>1</sup> 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.



della nautica da diporto sia per evitare confusioni semantiche (nel linguaggio nautico il termine conduttore indica il soggetto al timone di un'unità navale).

**Comma 9:** 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 l'adozione delle 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.

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

## **ARTICOLO 12**

**Inserisce l'articolo 27-bis al decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171 per disciplinare le unità da diporto a controllo remoto.**

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

## **ARTICOLO 13**

**Modifica l'articolo 29 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171.**

La lettera a) del comma 1 modifica il comma 11: mira, con l'inserimento delle parole *“apparato equivalente”*, ad evitare di circoscrivere le previsioni sui dispositivi tecnici per la rilevazione della posizione in mare alle attuali conoscenze tecnologiche, attesa la necessità di tener conto degli eventuali progressi che potranno assicurare, anche per il futuro, una gamma di apparati che sfrutti nuove tecnologie e garantisca una più ampia e completa soddisfazione del requisito di controllo della posizione in mare delle unità. 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, che apre in futuro a nuove e più avanzate soluzioni tecnologiche.

La lettera b) del comma 1 modifica il 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 14**

**Modifica l'articolo 38 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171.**

La lettera a) del comma 1 modifica il 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.)

La lettera b) del comma 1 modifica il 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 15

**Modifica l'articolo 39 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171.**

La lettera a) del comma 1 modifica il 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 dell'articolo 39, 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).

La lettera b) del comma 1 modifica il 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 16

**Modifica l'articolo 39 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, commi 1, 2, 3, 5 e inserisce il comma 3-bis, relativamente ai quali si evidenzia, in particolare, quanto di seguito.**



**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 dell'Anagrafe nazionale della popolazione residente (ANPR), istituita presso il Ministero dell'interno. 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, disegno di legge recante disposizioni per l'assettamento del bilancio di previsione per l'anno finanziario 2020 e per il triennio 2020 – 2022; stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti):

Capitolo	Denominazione	PG	Denominazione PG	2020	2021	2022
1276	SPESE PER IL FUNZIONAMENTO DEL CENTRO ELABORAZIONE DATI DEL DIPARTIMENTO DEI TRASPORTI TERRESTRI E PER LA GESTIONE DEI SISTEMI INFORMATIVI DI SUPPORTO	01	SPESE 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	22.944.187,00

#### ARTICOLI 17, 18 e 19

L'articolo 17 sostituisce l'articolo 47 del codice della nautica da diporto, che definisce, al comma 1, il noleggio di unità da diporto come noleggio nei confronti di un singolo noleggiatore oppure di più noleggiatori a cabina. Al relativo comma 2 prevede che il contratto di noleggio non può avere a oggetto il collegamento di linea ad orari prestabiliti tra due o più località predefinite. Il relativo comma 3 riprende la vigente disposizione in merito all'obbligatorietà della forma scritta del contratto. Infine, il successivo comma 4 prevede che in caso di noleggio a cabina, salva diversa volontà delle parti, sono stipulati più contratti di noleggio per quanti sono i noleggiatori di ogni cabina o gruppo di cabine, riportando nel contratto l'indicazione del numero delle persone da imbarcare. In coerenza con le suddette modifiche, al fine del raccordo con le altre norme concernenti il noleggio a cabina, sono state apportate le consequenziali modifiche agli articoli 48 e 49 del codice. In particolare, l'articolo 18 dello schema modifica l'articolo 48 del codice per specificare che la polizza assicurativa contratta dal noleggiante deve essere estesa, in caso di più noleggiatori, a tutti gli stessi. L'articolo 19 modifica l'articolo 49 del codice per estendere a tutti i noleggiatori l'obbligo di contribuire alle spese correnti dell'unità noleggiata.

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

#### ARTICOLO 20



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 tre 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 21

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*; i commi 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 disciplinate nel regolamento da adottarsi ai sensi del comma 10 dell'articolo 49-*quinquies*, in particolare, 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; 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 3 dell'articolo 49-*quinquies* 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 22

Nel novellato articolo 49-*sexies* sono raggruppate le disposizioni inerenti all'elenco nazionale degli istruttori professionali di vela. In dettaglio, i commi dal 4 al 7 della versione vigente dell'articolo 49-*quinquies* sono traslati al novellato articolo 49-*sexies*. Con riferimento alle previsioni di quest'ultima norma si evidenzia, in particolare, quanto di seguito.





**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 23

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 21, redatto sulla base della presente novella dell'articolo 49-*septies*.

Con riferimento alle disposizioni di quest'ultimo, si evidenzia, in particolare, quanto di seguito.

**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. In merito alla prevista cadenza triennale dei controlli, si specifica che trattasi di attività che non comporta problematiche in ordine alla sostenibilità finanziaria, atteso, peraltro, che la disposizione in questione si limita a riprodurre quanto disposto dall'articolo 49-*septies*, comma 10, del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, che prevede che le province o le città metropolitane o le Province autonome di Trento e di Bolzano effettuano le verifiche del possesso dei requisiti prescritti da parte delle scuole nautiche con cadenza almeno triennale.

**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 da 3 a 8 e riorganizzate in senso più razionale.

La segnalazione certificata di inizio attività per l'esercizio di detta attività è sottoposta 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:** stabilisce che per le persone giuridiche i requisiti prescritti dal comma 6 sono richiesti al legale rappresentante.

**Comma 8:** 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 9:** 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 da 10 a 14 sono raggruppate le disposizioni inerenti all'attività didattica delle scuole nautiche.

Il comma 15 riproduce la norma attualmente presente nel comma 16 dell'articolo 49-*septies* del codice della nautica da diporto, il quale prevede che le scuole nautiche possono richiedere all'autorità marittima o all'ufficio motorizzazione civile del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, competenti per territorio, che gli esami per il conseguimento delle patenti nautiche, con un numero di candidati non inferiore a dieci, vengano svolti presso le loro sedi, con spese di viaggio e di missione per i componenti delle commissioni di esame a carico dei richiedenti.

Nei commi da 16 a 20 sono presenti le disposizioni in materia di disciplina sanzionatoria delle scuole nautiche.

**Comma 21:** prevede l'emanazione di un regolamento di disciplina dell'attività di scuola nautica, che contempli 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 24

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

Con riferimento alle disposizioni del novellato articolo 49-*octies* si evidenzia quanto segue.

**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.

**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.

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, quarto comma, del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 600. D'altra parte, quest'ultima svolge già autonomamente tali accertamenti<sup>2</sup>. In merito, si conferma che trattasi di attività che non comporta problematiche in ordine alla sostenibilità finanziaria, atteso, peraltro, che la disposizione riproduce quanto disposto dall'articolo 49-*octies*, comma 2, del vigente decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, che attribuisce al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la competenza sui controlli dei centri in questione. La disposizione ha inoltre 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 dai commi 4 e 5 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.

<sup>2</sup> 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 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 10 del novellato articolo 49-*septies*, alle cui note illustrative si rimanda.

Al riguardo 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 preparazione 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 da 12 a 14 dell'articolo 49-*septies* è espressamente richiamata dalla 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.

**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 15:** 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 25

La revisione dell'articolo 49-*nonies* si rende necessaria al fine di consentire la realizzazione di accessi effettivamente utili a facilitarne la fruizione alle persone con disabilità. 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.

Con riferimento alle disposizioni di cui ai commi 3 e 4 del novellato articolo 49-nonies si evidenzia quanto segue:

**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 26**

L'articolo 21 modifica l'articolo 52 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, inserendo al comma 7, 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 maggio 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 27**

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.

Con riferimento alle disposizioni del novellato articolo 57-*bis* si evidenzia quanto segue:

**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 28**

**Modifica l'articolo 60 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171.**

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, paragrafo 2, lettera b), del suddetto regolamento europeo 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.

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 2013/53/EU, relativa alle imbarcazioni da diporto e alle moto d'acqua e che abroga la direttiva 94/25/CE.

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 quelli 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 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, 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.



Ai fini dell'adozione delle disposizioni di dettaglio sul funzionamento dell'archivio in questione, il comma 3-*quiquies* del novellato articolo 60 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, disegno di legge recante disposizioni per l'assestamento del bilancio di previsione per l'anno finanziario 2020 e per il triennio 2020 - 2022; stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti):

Capitolo	Denominazione	PG	Denominazione PG	2020	2021	2022
1681	SPESE PER IL FUNZIONAMENTO, COMPRESSE LE MISSIONI DEL PERSONALE ISPETTIVO, PER LE ATTIVITÀ 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 ATTIVITÀ CONNESSE ALLA VIGILANZA SULLA NAVIGAZIONE MARITTIMA ED INTERNA, SUI CANTIERI NAVALI E SUGLI ORGANISMI RICONOSCIUTI E NOTIFICATI.	9.000,00	33.075,00	33.075,00

Capitolo	Denominazione	PG	Denominazione PG	2020	2021	2022
1675	SPESE PER LA GESTIONE ED IL FUNZIONAMENTO DEL SISTEMA INFORMATIVO	01	SPESE PER LA GESTIONE ED IL FUNZIONAMENTO DEL SISTEMA INFORMATIVO	102.851,00	101.496,00	101.496,00

Capitolo	Denominazione	PG	Denominazione PG	2020	2021	2022
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 minori entrate oppure nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

**ARTICOLO 29**





**Modifica l'articolo 64, comma 2, del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171.**

La novella del comma 2 all'articolo 64 del codice 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 30**

L'articolo allinea le disposizioni previste dall'articolo 59 del decreto legislativo n. 229/2017, relative alle modifiche da apportare al regolamento di attuazione del codice e alle innovazioni introdotte dal presente schema di 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 31**

**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 Sectoral 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 schema di decreto legislativo correttivo, il comma 1-bis costituisce la norma di rango primario, inserita all'articolo 22 del decreto legislativo 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 giugno 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 32**

**Modifica l'articolo 5 del decreto legislativo 28 gennaio 1994, n. 84,**

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, recente "*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 33**

Il decreto correttivo è dotato di un proprio regime transitorio per le materie oggetto di intervento. Esso è coerente con quello stabilito dal decreto legislativo n. 229/2017 e, in particolare, con le disposizioni 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:** la disposizione rinvia al regolamento ministeriale 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 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:** la disposizione 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 ministeriale di disciplina dell'attività di scuola nautica, previsto dal comma 21 del 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 novellato articolo.

**Comma 4:** la disposizione conferma il riconoscimento quale centro di istruzione per la nautica agli enti e alle associazioni nautiche 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:** la disposizione 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:** la disposizione 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 34

L'articolo introduce la clausola di invarianza finanziaria, con la precisazione, al comma 2, che *“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 (articolo 34).

#### 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 (articolo 34).

#### Nuove o maggiori entrate.

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

**ALLEGATO**

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

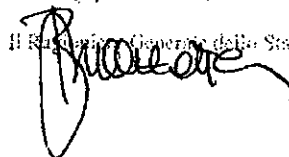
Non viene allegato il prospetto riepilogativo, per gli anni del triennio successivo all'entrata in vigore dell'emanando decreto, degli effetti derivanti dalle disposizioni del provvedimento sul saldo netto da finanziarie, sul saldo di cassa e sull'indebitamento netto delle amministrazioni pubbliche,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

La verifica della presente relazione tecnica, effettuata ai sensi e per gli effetti dell'art. 17, comma 3, della legge 21 dicembre 2000, n. 191, è avvenuta così:

ea  POSITIVO

NEGATIVO

Il Responsabile Generale dello Stato



7 OTT. 2020

**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 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. Detto ultimo termine è stato modificato in trenta mesi dall'articolo 1, comma 5, della legge 6 agosto 2019, n. 84 ed ulteriormente prorogato di tre mesi dall'articolo 1, comma 3, della legge 24 aprile 2020, n. 27.

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 della 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 comunitario. 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 all'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 delle Comunità Europee 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 yacht" 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 (come modificata dalla legge 6 agosto 2019, n. 84), autorizza il Governo, entro trenta 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 5, 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 11, 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 modifica l'articolo 39-bis del codice della nautica da diporto, è previsto che con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri dell'interno, per l'innovazione tecnologica e la digitalizzazione e per la pubblica amministrazione, sono stabiliti l'organizzazione e il funzionamento dell'anagrafe nazionale delle patenti nautiche;
- 4) all'articolo 21, 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, sono stabilite la disciplina della figura professionale dell'istruttore di vela e del relativo elenco nazionale;
- 5) all'articolo 22, 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;

- 6) all'articolo 22, 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;
- 7) all'articolo 23, 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, è adottato il regolamento nazionale di disciplina dell'attività di scuola nautica;
- 8) all'articolo 24, 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, 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. Detto termine di diciotto mesi è stato modificato in trenta mesi dalla legge 6 agosto 2019, n. 84 ed ulteriormente prorogato di tre mesi dall’articolo 1, comma 3, della legge 24 aprile 2020, n. 27.

#### **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, UNASCA, 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. Su quest'ultimo punto, tuttavia, si specifica che successivamente all'approvazione preliminare dell'11 luglio 2019, è intervenuto il decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162 convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8. In particolare, il comma 5-quater dell'articolo 13 del predetto decreto-legge, dopo aver previsto che il termine per l'applicazione delle disposizioni dell'articolo 39, comma 1, lettera b), del codice della nautica da diporto relative all'obbligo della patente nautica per la conduzione di unità aventi motore di cilindrata superiore a 750 cc a iniezione a due tempi, fissato al 1° gennaio 2020, veniva differito al 1° gennaio 2021, ha previsto che a tale fine, all'articolo 39, comma 1, lettera b), del citato codice, le parole: *"a 750 cc se a carburazione o iniezione a due tempi"* sono sostituite dalle seguenti: *"a 750 cc se a carburazione a due tempi ovvero a 900 cc se a iniezione a due tempi"*. Detto decreto-legge ha, in definitiva, apportato le necessarie modifiche alle disposizioni sull'obbligatorietà della patente nautica per la conduzione dei motori a due tempi. Pertanto, le relative disposizioni, contenute nello schema approvato in via preliminare, anche in accoglimento delle richieste avanzate dalle competenti Commissioni parlamentari, sono state stralciate.

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

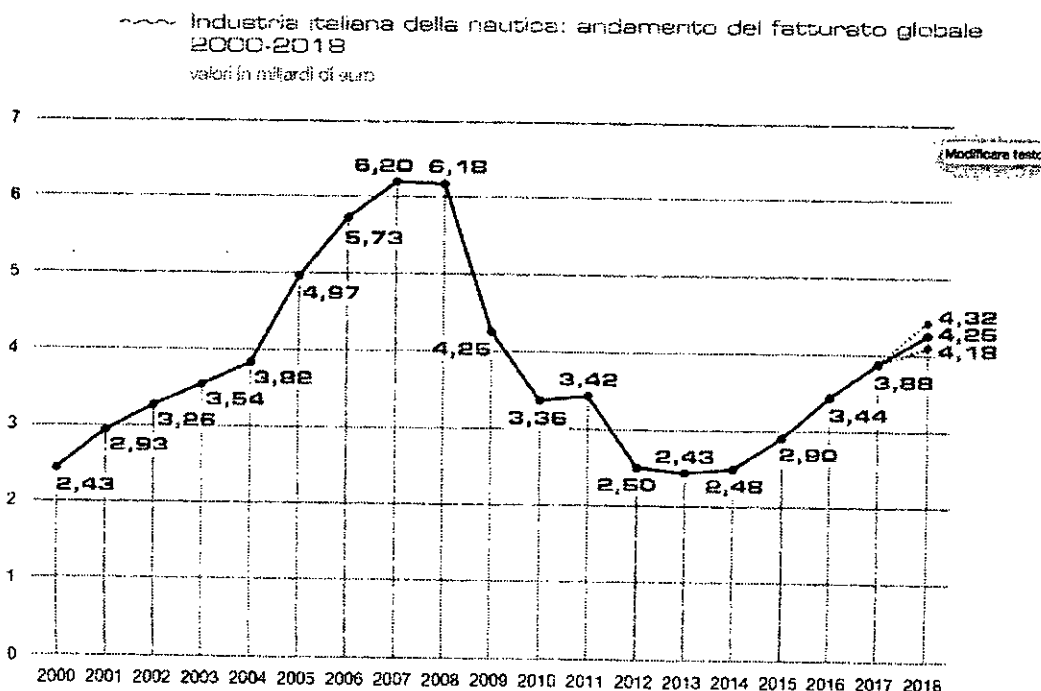
province e città metropolitane (con diretto riflesso sulle attività di scuola nautica) e di singoli cittadini, che in alcuni casi si erano visti oggetto di provvedimenti lesivi del principio di legittimo affidamento e dei limiti di retroattività delle leggi sopravvenienti, in contrasto con la giurisprudenza 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 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 commercial 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 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;
- g) 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;
- h) 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).
- i) 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.
- j) per i centri di istruzione per la nautica valgono le medesime considerazioni esposte per le scuole nautiche;
- k) 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.

- l) 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;
- m) 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 innovazioni non più derogabili alla disciplina della nautica da diporto, non derogabili, ai fini del mantenimento della competitività, in considerazione del continuo evolversi del 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.

