

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Con lo schema di decreto legislativo in oggetto si attua il recepimento nella legislazione nazionale della direttiva 2013/53/UE, pubblicata nella G.U dell'Unione europea del 28 dicembre 2013.

La delega per il recepimento della direttiva 2013/53/UE è prevista nella legge n. 114 del 2015 c.d. Legge di delegazione europea 2014.

Il testo dello schema di decreto è integrato dalle nuove disposizioni per il rilascio dell'autorizzazione agli organismi incaricati della valutazione della conformità CE, attualmente regolata dal decreto ministeriale 30 aprile 2003, n. 175, da tempo divenuto obsoleto in quanto attuativo delle sole disposizioni contenute nella originaria direttiva 94/25/CE sulla nautica da diporto (superata dalla direttiva 2003/44/CE).

In tal senso la schema di decreto legislativo elaborato prevede l'abrogazione sia del decreto ministeriale n. 175/2003 nonché l'abrogazione o la sostituzione delle precedenti disposizioni di recepimento della direttiva 94/25/CE e successivi emendamenti, che erano state inserite nella legislazione nazionale con il decreto legislativo 8 luglio 2005, n. 171 (codice della nautica da diporto).

In relazione alla prevista abrogazione del decreto ministeriale n. 175/2003, l'art. 31, comma 3, dello schema, prevede l'adozione da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministero dello sviluppo economico, di un decreto interministeriale in cui siano stabilite le modalità ed i criteri per il rilascio dell'autorizzazione ad operare nei confronti degli organismi notificati. Tale decreto comprenderà la definizione dei criteri per la presentazione, da parte degli Organismi notificati, della prove documentali atte a dimostrare il possesso dei requisiti prescritti dalla direttiva (art. 30) e che sono stati recepiti all'art. 28 dello schema di decreto legislativo.

Lo schema di decreto prevede inoltre i seguenti provvedimenti di attuazione:

- All'art. 31, comma 6, è prevista l'adozione di un decreto interministeriale in cui saranno fissate le tariffe a carico degli Organismi incaricati della valutazione della conformità per le attività che le Autorità di vigilanza dovranno svolgere nei confronti degli stessi;
- all'art. 39, comma 2, è prevista l'adozione di un decreto interministeriale in cui siano stabilite le modalità ed i criteri di svolgimento della vigilanza sul mercato ed il controllo sui prodotti.

Lo schema di decreto è stata elaborato di concerto tra le competenti direzioni generali del MIT e del MISE.

Si rappresenta, che ai sensi dell'articolo 1, comma 2, lettera bb) della legge n. 167 del 07 ottobre 2015 recate delega al Governo per la revisione ed integrazione del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171 (codice della nautica da diporto) potrà essere in quella sede meglio operato il coordinamento del Codice con l'attuazione della direttiva 2013/53 di cui al presente decreto.

Il decreto è composto da un articolato di 48 articoli e da diciassette allegati tecnici.

Lo schema di decreto legislativo è così articolato:

Art. 1 (oggetto): individua l'oggetto della direttiva 2013/53/UE e del relativo provvedimento di attuazione, riportando fedelmente il contenuto dell'art. 1 della direttiva stessa.

Art. 2 (ambito di applicazione): traspone il contenuto dell'art. 2 della direttiva 2013/53, adattandolo alle esigenze della legislazione nazionale ed al codice della nautica da diporto in vigore.

La direttiva europea, infatti, definisce con il termine generico di "imbarcazione" (art. 3, punto 2)) "un'unità da diporto di qualsiasi tipo, escluse le moto d'acqua, destinata ad attività sportive o ricreative con lunghezza dello scafo compresa tra 2,5 e 24 metri, indipendentemente dal mezzo di propulsione".

Nel codice della nautica da diporto in vigore, il termine "imbarcazione da diporto" è invece riservato (art. 3, punto c) del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171 alle unità da diporto "con scafo di lunghezza superiore a dieci metri e fino a ventiquattro metri.....", mentre le unità da diporto di lunghezza compresa tra i 2,5 ed i 10 metri sono classificate (art. 3, punto d) dal predetto decreto legislativo con il termine di "natanti". Tale distinzione è quindi applicata anche nel regolamento 146/2008 di attuazione del codice della nautica da diporto, ove sono previste differenti discipline in materia di sicurezza riferite alle due distinte categorie di unità da diporto prima citate.

In relazione a quanto sopra, al fine di allineare la direttiva ai contenuti delle norme nazionali e di non generare dubbi interpretativi, il contenuto dell'art. 2, paragrafo 1), punto a) della direttiva è stato recepito mediante i commi a) e b) dell'art. 2, comma 1, dello schema di decreto legislativo. Tali commi introducono nello schema di recepimento, sia il termine "imbarcazioni" che il termine "natanti" secondo gli stessi criteri adottati nelle vigenti norme nazionali. È stato così possibile fare salvo quanto già previsto dalla legislazione nazionale senza alterare le finalità della direttiva 2013/53.

Art. 3 (definizioni): traspone l'art. 3 della direttiva adattandolo alle esigenze della legislazione nazionale. In tal senso, per i motivi già illustrati per l'art. 2, il termine "imbarcazione da diporto" di cui al punto 2) della direttiva, è stato suddiviso nei nuovi punti 2 e 3 dello schema, ove vengono definiti, rispettivamente, le imbarcazioni ed i natanti da diporto secondo quanto già previsto dalle leggi nazionali attualmente in vigore.

Art. 4 (requisiti essenziali): traspone per intero il contenuto dell'art. 4 della direttiva 2013/53 con i necessari adattamenti dei riferimenti all'articolato dello schema.

Art. 5 (libera circolazione): trattasi del recepimento nella legislazione nazionale del contenuto dell'art. 6 della direttiva.

Per quanto riguarda l'art. 5 della direttiva, trattandosi di una clausola di salvaguardia che fa salva la facoltà degli Stati membri di adottare norme di sicurezza e di tutela ambientale per le vie navigabili, non è stato ritenuto necessario il recepimento nello schema di decreto legislativo.

Art. 6 (obblighi dei fabbricanti): traspone il contenuto dell'art. 7 della direttiva 2013/53, con i necessari adattamenti dei riferimenti all'articolato dello schema.

Art. 7 (rappresentanti autorizzati): trattasi della trasposizione di quanto contenuto all'art. 8 della direttiva 2013/53 con i necessari adattamenti dei riferimenti all'articolato dello schema.

Art. 8 (obblighi degli importatori): traspone il contenuto dell'art. 9 della direttiva 2013/53 con i necessari adattamenti dei riferimenti all'articolo dello schema.

Art. 9 (obblighi dei distributori): traspone il contenuto dell'art. 10 della direttiva 2013/53, con i necessari adattamenti dei riferimenti all'articolo dello schema.

Art. 10 (casi in cui gli obblighi dei fabbricanti si applicano agli importatori ed ai distributori): traspone il contenuto dell'art. 11 della direttiva 2013/53 con i necessari adattamenti dei riferimenti all'articolo dello schema.

Art. 11 (obblighi degli importatori privati): traspone il contenuto dell'art. 12 della direttiva 2013/53, con i necessari adattamenti dei riferimenti all'articolo dello schema.

Art. 12 (Identificazione degli operatori economici): traspone il contenuto dell'art. 13 della direttiva 2013/53.

Art. 13 (presunzione di conformità): traspone il contenuto dell'art. 14 della direttiva 2013/53.

Art. 14 (dichiarazione di conformità UE e dichiarazione conforme all'Allegato XV): traspone il contenuto dell'art. 15 della direttiva 2013/53 con i necessari adattamenti dei riferimenti all'articolo dello schema.

Art. 15 (principi generali della marcatura CE): si è ritenuto opportuno, per ragioni di chiarezza e di comprensibilità del testo legislativo, citare per intero il contenuto dell'art. 30 del regolamento 765/2008, anziché effettuare il semplice rinvio allo stesso, come invece riportato dall'art. 16 della direttiva 2013/53.

Art. 16 (prodotti soggetti alla marcatura CE): traspone il contenuto dell'art. 17 della direttiva 2013/53.

Art. 17 (norme e condizioni per l'apposizione della marcatura CE): traspone il contenuto dell'art. 18 della direttiva 2013/53, con i necessari adattamenti dei riferimenti all'articolo dello schema.

Art. 18 (procedure della valutazione della conformità applicabili): traspone il contenuto dell'art. 19 della direttiva 2013/53, con i necessari adattamenti dei riferimenti all'articolo dello schema.

Art. 19 (Progettazione e costruzione): traspone il contenuto dell'art. 20 della direttiva 2013/53, con i necessari adattamenti dei riferimenti all'articolo dello schema. È stato eliminato il riferimento alle procedure previste dalla decisione 768/2008 in considerazione del fatto che i moduli allegati allo schema di decreto legislativo differiscono da quelli pubblicati nella decisione citata in conseguenza di quanto disposto dai commi da 1 a 5 dell'art. 24 della direttiva.

Art. 20 (emissioni di gas di scarico): traspone il contenuto dell'art. 21 della direttiva 2013/53, con i necessari adattamenti dei riferimenti all'articolo dello schema. È stato eliminato il riferimento alle procedure previste dalla decisione 768/2008 in considerazione del fatto che i moduli allegati allo schema di decreto legislativo differiscono da quelli pubblicati nella decisione citata in conseguenza di quanto disposto dai commi da 1 a 5 dell'art. 24 della direttiva. Al 1° comma,

lettera b) punto 2, è richiamato l'Allegato XVII.

Art. 21 (emissioni acustiche): traspone il contenuto dell'art. 22 della direttiva 2013/53, con i necessari adattamenti dei riferimenti all'articolato dello schema. E' stato eliminato il riferimento alle procedure previste dalla decisione 768/2008/CE in considerazione del fatto che i moduli allegati allo schema di decreto legislativo differiscono da quelli pubblicati nella decisione citata in conseguenza di quanto disposto dai commi da 1 a 5 dell'art. 24 della direttiva.

Art. 22 (valutazione post costruzione): traspone il contenuto dell'art. 23 della direttiva 2013/53, con i necessari adattamenti dei riferimenti all'articolato dello schema.

Art. 23 (requisiti supplementari): traspone il contenuto dell'art. 24 della direttiva 2013/53, limitatamente alla seguente prescrizione:

- 5° comma dell'art. 24 della direttiva.

Per quanto riguarda le altre disposizioni contenute nell'articolo 24 della direttiva, esse sono state trasposte con le seguenti modalità:

- 1° comma, 1° capoverso, articolo 24 della direttiva: E' stato recepito modificando secondo tali disposizioni il Modulo B della decisione 768/2008 ed inserendo lo stesso modulo modificato quale Allegato V dello schema di decreto Legislativo;
- 1° comma, 2° capoverso, articolo 24 della direttiva: E' stato recepito modificando secondo tali disposizioni il Modulo B della decisione 768/2008, inserendo a tale scopo il punto 11) dell'Allegato V dello schema di decreto legislativo;
- 2° comma, articolo 24 della direttiva: E' stato recepito modificando secondo tali disposizioni il Modulo A1 della decisione 768/2008 ed inserendo lo stesso modulo modificato quale Allegato IV dello schema di decreto legislativo;
- 3° comma, articolo 24 della direttiva: E' stato recepito modificando secondo tali disposizioni il Modulo A1 della decisione 768/2008 ed inserendo lo stesso modulo modificato quale Allegato IV dello schema di decreto legislativo;
- 4° comma, articolo 24 della direttiva: E' stato recepito modificando secondo tali disposizioni il Modulo F della decisione 768/2008 ed inserendo lo stesso modulo modificato quale Allegato IX dello schema di decreto legislativo.

Art. 24 (documentazione tecnica): traspone il contenuto dell'art. 25 della direttiva 2013/53, con i necessari adattamenti dei riferimenti all'articolato dello schema.

Art. 25 (attività di notifica alla Commissione europea): traspone il contenuto dell'art. 26 della direttiva 2013/53, individuando nel Ministero dello sviluppo economico il soggetto preposto alla notifica, alla Commissione europea ed agli Stati membri, degli organismi autorizzati a svolgere i compiti di valutazione della conformità.

Art. 26 (autorità di notifica degli Organismi di valutazione della conformità): traspone il contenuto del 1° e del 2° comma dell'art. 27 della direttiva 2013/53. In particolare nel primo comma dell'articolo 26 viene individuato nel Ministero dello sviluppo economico, che opera di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, l'autorità responsabile dell'istituzione e dell'esecuzione delle procedure necessarie per la valutazione e la notifica degli organismi per la valutazione della conformità, mentre nel secondo comma si individua nel Ministero dello sviluppo

economico, di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, l'autorità che nella legislazione nazionale potrà, eventualmente, delegare all'organismo nazionale di accreditamento le funzioni previste al primo comma.

Per quanto attiene il 3° e 4° comma dell'art. 27 e l'art. 28 della direttiva 2013/53, si è ritenuto che tali disposizioni, rientrando tra i principi generali della direttiva, ed essendo riferiti agli organismi notificanti, ossia nel caso nazionale all'amministrazione pubblica, non necessitano di specifica attuazione.

Art. 27 (obbligo di informazione a carico delle autorità notificanti): traspone il contenuto dell'art. 29 della direttiva 2013/53, individuando nel Ministero dello sviluppo economico l'autorità preposta ad informare la Commissione europea delle procedure per la valutazione e la notifica degli organismi per la valutazione della conformità.

Art. 28 (prescrizioni relative agli organismi notificati): traspone il contenuto dell'art. 30 della direttiva 2013/53, con i necessari adattamenti dei riferimenti all'articolo dello schema.

Art. 29 (presunzione di conformità): traspone il contenuto dell'art. 31 della Direttiva 2013/53, con i necessari adattamenti dei riferimenti all'articolo dello schema.

Art. 30 (affiliate e subappaltatori degli organismi notificati): traspone il contenuto dell'art. 25 della direttiva 2013/53, con i necessari adattamenti dei riferimenti all'articolo dello schema. Al 4° comma vengono individuati nel Ministero dello sviluppo economico e nel Ministero delle infrastrutture e dei trasporti le autorità nei confronti delle quali gli organismi notificati debbono mantenere a disposizione i documenti richiamati nel comma predetto.

Art. 31 (domanda di autorizzazione e notifica): con i commi 1, 2 e 4 dell'art. 31 vengono trasposti i contenuti dell'art. 33 della direttiva 2013/53, con i necessari adattamenti dei riferimenti all'articolo dello schema. In particolare, al primo comma viene individuata, nel Ministero dello Sviluppo economico, l'autorità alla quale deve essere presentata domanda di notifica da parte di un organismo di valutazione della conformità.

Con i commi 3, 5, 6 e 7 vengono invece emanate ulteriori disposizioni in merito a:

- Comma 3 - modalità di presentazione delle prove documentali riguardanti il possesso dei requisiti prescritti dalla direttiva da parte degli organismi richiedenti l'autorizzazione, e modalità relative all'adempimento da parte di questi ultimi degli obblighi di comunicazione previsti dalla direttiva. A tal fine viene prevista l'emanazione di un apposito e separato decreto interministeriale, il quale conterrà specifiche disposizioni in sostituzione di quelle contenute nell'abrogando decreto 30 aprile 2003, n. 175;
- Commi 5, 6 e 7 – Disposizioni relative agli oneri di natura finanziaria connessi alle attività di autorizzazione, rinnovo e vigilanza nei confronti degli organismi di valutazione della conformità da parte delle Amministrazioni competenti, attività in precedenza regolate dal citato decreto n. 175/2003. E' previsto che tali oneri saranno a carico degli organismi richiedenti secondo tariffe che saranno in seguito stabilite con apposito decreto interministeriale. Nelle more dell'emanazione di tale decreto, il comma 7 prevede che tali tariffe continueranno ad essere regolate dal decreto ministeriale 27 marzo 2006.

Art. 32 (autorizzazione alla valutazione della conformità dei prodotti) L'art. 32 contiene alcune disposizioni precedentemente contenute nel decreto 30 aprile 2003, n. 175, riguardanti le Autorità preposte al rilascio dell'autorizzazione alla valutazione della conformità dei prodotti

(comma 1), le modalità di svolgimento delle attività istruttorie (commi 2 e 3), la durata dell'autorizzazione (comma 4) e le sanzioni a carico degli organismi di valutazione della conformità, modulate in relazione alla gravità dell'eventuale violazione commessa (comma 5).

Art. 33 (procedura di notifica) traspone il contenuto dell'art. 34 della direttiva 2013/53, con i necessari adattamenti dei riferimenti all'articolato dello schema. Nei commi 1 e 2 è altresì individuata nel Ministero dello sviluppo economico l'autorità notificante.

Art. 34 (numeri di identificazione ed elenchi degli Organismi notificati) traspone il contenuto dell'art. 35 della direttiva 2013/53, con i necessari adattamenti dei riferimenti all'articolato dello schema. Al comma 2 è identificato nel Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti l'autorità preposta all'assegnazione del codice di identificazione citato al 2° capoverso della direttiva. Il comma 2 non è stato trasposto nello schema di decreto legislativo in quanto trattasi di norma relativa a compiti specifici della Commissione europea.

Art. 35 (contestazione della competenza degli Organismi notificati) traspone il contenuto dell'art. 37 della direttiva 2013/53, limitatamente ai commi 2 e 4. In particolare, il comma 1 traspone il comma 2 dell'art. 37 della direttiva ed individua, nei Ministeri dello sviluppo economico e delle infrastrutture e dei trasporti, le autorità preposte a fornire alla Commissione europea le informazioni relative alla notifica ed al mantenimento della notifica stessa degli organismi di valutazione della conformità.

Il comma 2 della schema di decreto legislativo traspone il comma 4 dell'art. 37 della direttiva ed individua, nei Ministeri dello sviluppo economico e delle infrastrutture e dei trasporti, le autorità preposte ad adottare, su richiesta della Commissione europea, le opportune misure correttive nei confronti dell'organismo notificato.

I commi 1 e 3 dell'art. 37 della direttiva non sono stati trasposti in quanto si riferiscono a prerogative specifiche ed esclusive della Commissione europea.

Art. 36 (obblighi operativi degli organismi notificati) traspone il contenuto dell'art. 38 della direttiva 2013/53, con i necessari adattamenti dei riferimenti all'articolato dello schema. Nell'articolo viene previsto come il rimedio avverso i provvedimenti degli organismi notificati e su cui risultano competenti le Autorità di Vigilanza di cui all'art. 32 si configuri come un reclamo.

Art. 37 (obbligo di informazione a carico degli Organismi notificati) traspone il contenuto dell'art. 40 della direttiva 2013/53. L'autorità notificante citata nella direttiva al comma 1 è identificata nei Ministeri dello sviluppo economico e in quello delle infrastrutture e dei trasporti. Pur essendo l'autorità notificante il solo Ministero dello sviluppo economico, si è ritenuto opportuno che gli organismi notificati forniscano le informazioni previste dall'art. 40 della direttiva ad entrambe le autorità vigilanti, trattandosi di circostanze inerenti il funzionamento degli organismi di valutazione della conformità, e come tali da sottoporre all'attenzione di entrambi i soggetti pubblici preposti all'attività di vigilanza.

Art. 38 (coordinamento degli organismi notificati): traspone il contenuto dell'art. 42 della direttiva 2013/53, con i necessari adattamenti dei riferimenti all'articolato dello schema.

Art. 39 (vigilanza del mercato, controllo e valutazione dei prodotti): Il primo comma dell'articolo

39 contiene la trasposizione dell'articolo 43 della direttiva. Il secondo comma individua nel Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e in quello dello sviluppo economico le autorità preposte alla vigilanza sul mercato ed al controllo sui prodotti.

Il terzo, quarto, quinto, sesto e settimo comma dettano le modalità operative dell'esercizio dell'attività di vigilanza e verifica della conformità da parte delle amministrazioni vigilanti nel rispetto dei vincoli imposti dalla Direttiva.

L'ottavo comma contiene la trasposizione del 1° comma dell'articolo 44 della direttiva, riguardante le procedure che le autorità di vigilanza devono intraprendere per i prodotti ritenuti pericolosi per la sicurezza della salute, delle persone e dell'ambiente, distinguendo tra prodotti immessi sul mercato da operatori economici e quelli immessi sul mercato da importatori privati.

Il nono comma contiene la trasposizione del 2° comma dell'art. 44 della direttiva, che è relativo alla procedura da adottare nel caso che la diffusione del prodotto non conforme non sia limitata al territorio nazionale.

Il decimo comma contiene la trasposizione del 3° comma dell'art. 44 della direttiva che è relativo agli obblighi per gli operatori economici e gli importatori privati di adottare le misure correttive volte alla cessazione della non conformità.

L'undicesimo comma è relativo alla trasposizione del 4° comma dell'art. 44 della direttiva. Esso descrive le procedure da adottare da parte delle autorità di vigilanza nel caso in cui un operatore economico o un importatore privato non adottino le misure correttive nei termini stabiliti.

Il dodicesimo, il tredicesimo, il quattordicesimo ed il quindicesimo comma, contengono la trasposizione, rispettivamente, del quinto, sesto, settimo ed ottavo comma dell'art. 44 della direttiva e riguardano le procedure relative allo scambio di informazioni tra i Paesi Membri delle misure da essi adottati per i prodotti non conformi.

Art. 40 (procedura di salvaguardia dell'unione europea): contiene la trasposizione dell'art. 45 della direttiva, con gli opportuni adattamenti ai riferimenti dell'articolato dello schema. L'articolo riguarda la procedura con cui la Commissione europea può intervenire, attraverso un atto di esecuzione, sulle decisioni di uno Stato Membro riguardo la non conformità di un prodotto, e determinare se la misura adottata sia giustificata o meno. L'articolo in questione riguarda un potere specifico della Commissione europea; si è tuttavia ritenuto necessario il suo inserimento nella schema di trasposizione nella legislazione nazionale in quanto la norma prevede, come conseguenza dell'atto di esecuzione da parte della Commissione, il ritiro della misura adottata dall'autorità di vigilanza nazionale.

Art. 41 (non conformità formale): contiene la trasposizione dell'art. 46 della Direttiva, con gli opportuni adattamenti ai riferimenti dell'articolato della schema.

Gli artt. 47, 48, 49 e 50 della Direttiva non sono stati trasposti in quanto si riferiscono a prerogative specifiche ed esclusive della Commissione europea.

Art. 42 (informazione): contiene la trasposizione del 1° comma dell'articolo 51 della direttiva. Il secondo comma dell'art. 51 non è stato trasposto in quanto relativo ad un compito specifico attribuito alla Commissione europea.

L'art. 52 della direttiva non è stato trasposto in quanto relativo a compiti specifici della Commissione europea.

Art. 43 (inosservanza di norme in materia di costruzione e progettazione di unità da diporto):

L'art. 43 dà attuazione a quanto disposto dall'art. 53 della direttiva, il quale prevede che gli Stati membri istituiscano un sistema di sanzioni applicabili in caso di violazioni delle disposizioni

contenute nella direttiva. In conformità al disposto di cui al 2° comma dell'art. 53 della direttiva, l'articolo 43 prevede un sistema sanzionatorio proporzionato e dissuasivo. In particolare, al comma 1 sono sanzionati l'operatore economico o l'importatore privato che immettono prodotti non conformi. Al comma 2 sono sanzionati gli operatori economici o gli importatori privati che non ottemperino agli ordini delle autorità di vigilanza. Con il comma 3 sono sanzionati i soggetti che appongono la marcatura CE in violazione delle disposizioni di cui all'art. 16 dello schema. Il comma 4 prevede l'applicazione di sanzioni a chiunque venda prodotti non conformi. Il comma 5 è relativo alle sanzioni da applicarsi ad installatori di motori o componenti non conformi. Il comma 6 punisce chiunque contravvenga agli obblighi di conservazione ed esibizione della documentazione tecnica, mentre il 7° comma riguarda i soggetti che non ottemperino alle disposizioni dell'autorità di vigilanza indirizzate a porre fine allo stato di non conformità formale di cui all'art. 41 dello schema.

Art. 44 (Modifiche all'articolo 57 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171 in materia di rapporto delle violazioni): L'art. 44 prevede che per gli illeciti amministrativi in materia di costruzione e progettazione di unità da diporto, le autorità competenti a ricevere il rapporto previsto dall'articolo 17, comma 1, della legge 24 novembre 1981, n. 689 sono le Capitanerie di Porto ed emettono l'ordinanza di cui all'articolo 18 della legge 24 novembre 1981, n. 689, sentito il parere delle competenti Direzioni generali del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministero dello sviluppo economico. Quest'ultime in qualità di Autorità di vigilanza, possono disporre attività ispettive supplementari. Ed a tale scopo il funzionario o l'agente che ha accertato la violazione, anche in caso di pagamento in misura ridotta, trasmette copia dei verbali redatti alle predette Direzioni generali per consentire la valutazione in merito all'opportunità di avviare attività ispettive di carattere amministrativo.

Art. 45 (clausola neutralità finanziaria): Si prevede che dall'attuazione del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Gli oneri sono infatti a carico degli operatori e degli organismi notificati.

Art. 46 (disposizioni abrogative): Prevede l'abrogazione della parti decreto legislativo 8 luglio 2005, n. 171 (Codice della Nautica da Diporto) relative al recepimento della direttiva 94/25/CE come emendata dalla direttiva 2003/44, per le quali è prevista l'abrogazione all'entrata in vigore della direttiva 2013/53 oggetto di recepimento da parte del presente decreto. Si prevede l'abrogazione gli articoli 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 e 56 del Codice della nautica da diporto. E' prevista l'abrogazione degli allegati I, III, IV, V, VI, VII, IX, X, XI, XII, XIII, XIV e XV del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171 e la novella degli allegati II e VIII del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171 con gli allegati I e XIV del presente decreto. E' infine prevista, all'ultimo comma, l'abrogazione del decreto ministeriale n. 175/2003 relativo alle disposizioni per il rilascio dell'autorizzazione agli organismi di certificazione in materia di progettazione, di costruzione e immissione in commercio di unità da diporto e loro componenti. L'abrogazione decorrerà dall'entrata in vigore del decreto interministeriale previsto all'art. 31, comma 3, dello schema di decreto.

Art. 47 (disposizioni transitorie): Si traspone quanto previsto dall'articolo della direttiva. In particolare si prevede che fino al 18 gennaio 2017 possono essere messi a disposizione sul

mercato o messi in servizio i prodotti conformi alla normativa vigente alla data di entrata in vigore del decreto.

Art. 48 (entrata in vigore): Si prevede, conformemente a quanto prescritto dall'art. 56 della direttiva, che prevede l'abrogazione della precedente direttiva a decorrere dal 18 gennaio 2016, che il decreto oggetto della presente relazione entrerà in vigore a decorrere da detta data.

ALLEGATI

Nello schema di decreto legislativo sono stati inseriti gli allegati specifici previsti dalla direttiva 2013/53, nonché quelli dalla stessa citati, all'articolo 20, richiamando la decisione 768/2008 del 9 luglio 2008, relativa ad un quadro comune per la commercializzazione dei prodotti, la quale prevede principi comuni e disposizioni di riferimento che costituiscono il cosiddetto "nuovo approccio". Per facilità di consultazione e chiarezza del testo del decreto legislativo, si è ritenuto di inserire nello schema tutti gli allegati tecnici previsti, modificandoli quando necessario in relazione alle specifiche disposizioni della direttiva 2013/53.

Allegato I (requisiti essenziali): contiene la trasposizione integrale dell'allegato I della direttiva 2013/53, relativo ai requisiti essenziali per i prodotti di cui all'art. 2, comma 1 dello schema di decreto legislativo.

Allegato II (componenti delle unità da diporto): nell'allegato II è trasposto l'elenco dei componenti soggetti a marcatura CE di cui all'allegato II della direttiva.

Allegato III (modulo A – controllo interno della produzione): Il modulo A in questione è la procedura di valutazione della conformità con cui il fabbricante, dopo la redazione della documentazione tecnica e l'adozione di adeguate procedure affinché i processi di fabbricazione e controllo garantiscano la conformità dei prodotti alla relativa documentazione tecnica, garantisce e dichiara, sotto la sua esclusiva responsabilità, che i prodotti interessati soddisfano le prescrizioni del presente schema di decreto legislativo.

L'Allegato III dello schema di decreto legislativo contiene la trasposizione del Modulo A di cui all'Allegato II della Decisione 768/288.

Allegato IV (modulo A1 – controllo interno della produzione unito a prove ufficiali del prodotto): Il modulo A1 è la procedura di valutazione della conformità con cui il fabbricante, adottando le procedure previste al modulo A unite a prove sul prodotto sotto controllo ufficiale, garantisce e dichiara, sotto la sua esclusiva responsabilità, che i prodotti interessati soddisfano le prescrizioni del presente schema di decreto legislativo.

Si è provveduto ad inserire nello schema il Modulo A1 di cui all'Allegato II della decisione 768/2008, modificato secondo le disposizioni di cui ai commi 2 e 3 dell'art. 24 della direttiva. È stata pertanto eliminata la possibilità, prevista dall'allegato A1 della decisione 768/2008, di poter ricorrere ad organismi interni accreditati, mentre sono state aggiunte, ai sensi del 2° comma dell'art. 24 della direttiva, le disposizioni di cui all'Allegato VI della direttiva concernenti le prove da eseguirsi su una o più unità da diporto e sulle emissioni acustiche.

Allegato V (modulo B – esame UE per tipo): Il modulo B è la parte di una procedura di valutazione della conformità con cui un organismo notificato esamina, verifica e certifica che il progetto tecnico del prodotto rispetta le prescrizioni del presente schema di decreto legislativo.

Si è proceduto ad inserire nella schema il modulo B di cui all'Allegato II della Decisione 768/2008, modificato secondo le disposizioni di cui al 1° comma dell'art. 24 della direttiva, in base al quale è stata eliminata la possibilità prevista dalla decisione 768/2008 di poter scegliere tra tre differenti procedure, mantenendo solo la procedura descritta al secondo trattino della Decisione. Sono stati pertanto eliminate dal testo inserito nella schema, le disposizioni attinenti il 1° e 3° trattino del Modulo B della Decisione 768/2008, mantenendo solo quanto previsto al 2° trattino.

Le disposizioni di cui al 2° capoverso del 1° comma dell'art. 24 della direttiva, relativo alle condizioni per cui un tipo di produzione può applicarsi a più varianti di prodotto, sono state inoltre recepite con il punto n. 11 del Modulo B allegato alla schema di decreto legislativo.

Allegato VI (modulo C – conformità al tipo basata sul controllo interno di produzione): Il modulo in questione è la parte della procedura di valutazione della conformità con cui il fabbricante garantisce e dichiara che i prodotti interessati sono conformi al prodotto descritto nel certificato "CE per tipo" descritto al modulo precedente.

E' stato inserito nella schema il modulo C di cui all'Allegato II della decisione 768/2008, modificato secondo le disposizioni di cui al comma 5 dell'art 24 della direttiva, recepite con l'art. 23, 1° comma, della schema di decreto legislativo. Al fine di adeguare il Modulo C della Decisione 768/2008 alle prescrizioni della direttiva 2013/53, è stato introdotto, nell'Allegato VI della schema di decreto legislativo, il punto 5 "Procedura supplementare". La procedura supplementare ivi descritta è comprensiva delle disposizioni riportate all'Allegato VIII della Direttiva, in conformità a quanto prescritto dall'art. 24, comma 5, della direttiva, trasposto nell'art. 23, 1° comma, dello schema di decreto legislativo.

Allegato VII (modulo D – conformità basata sulla garanzia della qualità del processo di produzione): Il modulo in questione è la parte di una procedura di valutazione della conformità con cui il fabbricante, adottando un sistema riconosciuto di qualità per la produzione, garantisce e dichiara, sotto la sua esclusiva responsabilità, che i prodotti interessati sono conformi a quello descritto nel certificato "CE per tipo" descritto nell'Allegato V.

L'Allegato VII della schema di decreto legislativo è stato redatto inserendo nella schema il modulo D di cui all'Allegato II della decisione 768/2008.

Allegato VIII (modulo E – conformità al tipo basata sulla garanzia della qualità sul prodotto): Il modulo E in questione è la parte di una procedura di valutazione della conformità con cui il fabbricante, adottando un sistema di qualità riconosciuto per l'ispezione del prodotto finale e la prova dei prodotti interessati, garantisce e dichiara, sotto la sua esclusiva responsabilità, che i prodotti interessati sono conformi a quello di cui al certificato "CE per tipo" descritto nell'Allegato V.

L'Allegato VIII della schema di decreto legislativo è stato redatto inserendo nella schema il modulo E di cui all'Allegato II della decisione 768/2008.

Allegato IX (modulo F - conformità al tipo basata sulla verifica del prodotto): Il modulo F è la parte di una procedura di valutazione della conformità con cui il fabbricante, facendo svolgere prove e verifiche sui prodotti per mezzo di un organismo notificato di sua scelta, garantisce e dichiara, sotto la sua esclusiva responsabilità, che i prodotti interessati sono conformi al tipo

descritto nel certificato "CE per tipo" di cui all'Allegato V.

L'Allegato IX è stato redatto inserendo nella schema di decreto legislativo il modulo F di cui all'Allegato II della decisione 768/2008, modificato secondo le disposizioni indicate all'art. 24, 4° comma, della direttiva 2013/53. In tal senso, il punto 9 dell'Allegato in questione richiede che, in caso di applicazione del modulo ai fini della valutazione della conformità dei gas di scarico, si applichi la procedura descritta all'Allegato VII della Direttiva, recepita con l'Allegato XIII della schema di decreto legislativo.

Allegato X (modulo G - conformità basata sulla verifica dell'unità): Il Modulo G in questione è la procedura di valutazione della conformità con cui il fabbricante, dopo aver redatto la documentazione tecnica del prodotto e dopo aver fatto sottoporre lo stesso a verifiche e prove da parte di un organismo notificato, accerta e dichiara, sotto la sua esclusiva responsabilità, che il prodotto interessato è conforme alle prescrizioni del presente schema di decreto legislativo.

L'Allegato X della schema di decreto legislativo è stato redatto inserendo nella schema il modulo G di cui all'Allegato II della decisione 768/2008.

Allegato XI (modulo H - conformità basata sulla garanzia della qualità totale): Il Modulo H in questione è la procedura di valutazione della conformità con cui il fabbricante, adottando un sistema di qualità approvato per la progettazione, la fabbricazione, l'ispezione finale ed il collaudo del prodotto interessato, si assicura e dichiara, sotto la sua esclusiva responsabilità, che i prodotti interessati sono conformi alle disposizioni della presente schema di decreto legislativo.

L'Allegato XI è stato redatto inserendo nella schema il modulo H di cui all'Allegato II della decisione 768/2008.

Allegato XII (modulo APC - conformità equivalente sulla base di una valutazione post costruzione): Il modulo APC, specifico della Direttiva sulla nautica da diporto, è la procedura atta a valutare la conformità equivalente di un prodotto nel caso in cui il fabbricante non si sia assunto gli obblighi inerenti la certificazione CE del prodotto. Con il predetto modulo uno dei soggetti previsti dai commi 2, 3 e 4 dell'art. 18 del presente schema di decreto legislativo, che immettono il prodotto sul mercato o in servizio, si assume la responsabilità della conformità equivalente del prodotto.

L'Allegato XII dello schema di decreto legislativo è stato redatto trasponendo quanto riportato nell'Allegato V della Direttiva 2013/53.

Allegato XIII (valutazione della qualità della costruzione per quanto riguarda le emissioni di gas di scarico ed acustiche): contiene la trasposizione del contenuto di cui all'Allegato VII della direttiva. Trattasi del metodo statistico adottato su un campione di motori per ogni famiglia di motori in base al quale la produzione di serie è considerata conforme.

Allegato XIV (dichiarazione di conformità CE): contiene la trasposizione del contenuto di cui all'Allegato IV della direttiva. La dichiarazione di conformità è il documento con cui il fabbricante garantisce e dichiara, sotto la sua esclusiva responsabilità, che il prodotto descritto è conforme alle disposizioni contenute nella presente schema di decreto legislativo.

Allegato XV (dichiarazione del fabbricante o dell'importatore di unità da diporto parzialmente completate): contiene la trasposizione del contenuto di cui all'Allegato III della direttiva. Essa stabilisce gli elementi da inserire nella dichiarazione in oggetto al fine di dichiarare la conformità dell'unità da diporto in una determinata fase della sua costruzione.

Allegato XVI (documentazione tecnica): contiene la trasposizione del contenuto dell'Allegato IX della direttiva. L'allegato in questione stabilisce la composizione della documentazione tecnica richiamata all'articolo 6, 2° comma e all'art. 24 del presente schema di decreto legislativo.

Allegato XVII (Conformità al tipo basata sul controllo interno sulla produzione unito a prove del prodotto sotto controllo ufficiale): contiene la trasposizione di quanto contenuto al Modulo C1 della Decisione 768/2008/CE. L'Allegato in questione è stato adeguato alla Direttiva 2013/53/UE secondo quanto disposto nell'art. 24, 3° comma della Direttiva stessa, eliminando dal testo il riferimento alla possibilità di ricorrere ad Organismi interni accreditati. L'Allegato XVII è richiamato nell'art. 20, 1° comma, lettera b), punto 2 dell'articolo.

RELAZIONE TECNICA- FINANZIARIA

Decreto legislativo recante attuazione della Direttiva 2013/53/UE, relativa alle unità da diporto, che abroga la Direttiva 94/25/CE, nonché disposizioni per il rilascio dell'autorizzazione agli organismi di certificazione in materia di progettazione, di costruzione e immissione in commercio di unità da diporto.

Lo schema di decreto in oggetto è volto ad attuare il recepimento all'interno dell'ordinamento nazionale della Direttiva 2013/53, stabilendo i requisiti per la progettazione e la fabbricazione delle unità da diporto, le norme sulla loro libera circolazione nel mercato, un sistema di responsabilità a carico dei fabbricanti, rappresentanti autorizzati, importatori e distributori.

Si premette che la direttiva 94/25/CE, modificata dalla direttiva 2003/44/CE, è stata recepita nell'ordinamento nazionale con il decreto legislativo n. 171 del 2005, recante Codice della nautica da diporto che ha già istituito quindi un sistema per la progettazione, la costruzione e immissione in commercio di unità da diporto. Il presente decreto modificando il predetto decreto n. 171 del 2005. Conseguentemente si precisa che il sistema della marcatura CE è già previsto per le unità da diporto ed il relativo sistema di verifica e di controlli deve essere solo adeguato e non costituito ex novo.

Al riguardo, come noto, si evidenzia che l'obiettivo della marcatura CE è l'eliminazione delle difformità dei requisiti di sicurezza tra i diversi Stati membri, in modo da assicurare il libero scambio dei prodotti. In pratica si permette ai prodotti di circolare liberamente nel mercato comunitario.

A seguire una descrizione sintetica degli articoli del provvedimento, evidenziando i seguenti articoli rilevanti ai fini della relazione tecnica:

1. Art. 31
2. Art. 32
3. Art. 36
4. Art. 39
5. Art. 45

Art. 1 (oggetto): individua l'oggetto della direttiva 2013/53/UE e del relativo provvedimento di attuazione, trasponendo l'art. 1 della direttiva stessa. La previsione non comporta nuovi o maggiori oneri per il bilancio dello Stato.

Art. 2 (ambito di applicazione): traspone il contenuto dell'art. 2 della direttiva 2013/53. La previsione non comporta nuovi o maggiori oneri per il bilancio dello Stato.

Art. 3 (definizioni): traspone l'art. 3 della direttiva adattandolo alle esigenze della legislazione nazionale. La previsione non comporta nuovi o maggiori oneri per il bilancio dello Stato.

Art. 4 (requisiti essenziali): traspone per intero il contenuto dell'art. 4 della direttiva 2013/53. Un requisito essenziale è un requisito al quale il prodotto deve essere obbligatoriamente conforme. La previsione non comporta nuovi o maggiori oneri per il bilancio dello Stato.

Art. 5 (libera circolazione): trattasi del recepimento nella legislazione nazionale del contenuto dell'art. 6 della direttiva. La previsione non comporta nuovi o maggiori oneri per il bilancio dello Stato.

Art. 6 (obblighi dei fabbricanti): traspone il contenuto dell'art. 7 della direttiva 2013/53. La previsione non comporta nuovi o maggiori oneri per il bilancio dello Stato.

Art. 7 (rappresentanti autorizzati): trattasi della trasposizione di quanto contenuto all'art. 8 della direttiva 2013/53. La previsione non comporta nuovi o maggiori oneri per il bilancio dello Stato.



Art. 8 (obblighi degli importatori): traspone il contenuto dell'art. 9 della direttiva 2013/53. La previsione non comporta nuovi o maggiori oneri per il bilancio dello Stato.

Art. 9 (obblighi dei distributori): traspone il contenuto dell'art. 10 della direttiva 2013/53. La previsione non comporta nuovi o maggiori oneri per il bilancio dello Stato.

Art. 10 (casi in cui gli obblighi dei fabbricanti si applicano agli importatori ed ai distributori): traspone il contenuto dell'art. 11 della direttiva 2013/53. La previsione non comporta nuovi o maggiori oneri per il bilancio dello Stato.

Art. 11 (obblighi degli importatori privati): traspone il contenuto dell'art. 12 della direttiva 2013/53. La previsione non comporta nuovi o maggiori oneri per il bilancio dello Stato.

Art. 12 (Identificazione degli operatori economici): traspone il contenuto dell'art. 13 della direttiva 2013/53. La previsione non comporta nuovi o maggiori oneri per il bilancio dello Stato.

Art. 13 (presunzione di conformità): traspone il contenuto dell'art. 14 della direttiva 2013/53. La previsione non comporta nuovi o maggiori oneri per il bilancio dello Stato.

Art. 14 (dichiarazione di conformità UE e dichiarazione conforme all'Allegato XV): traspone il contenuto dell'art. 15 della direttiva 2013/53 con i necessari adattamenti dei riferimenti all'articolato dello schema. La previsione non comporta nuovi o maggiori oneri per il bilancio dello Stato.

Art. 15 (principi generali della marcatura CE): si è ritenuto opportuno, per ragioni di chiarezza e di comprensibilità del testo legislativo, citare per intero il contenuto dell'art. 30 del regolamento 765/2008, anziché effettuare il semplice rinvio allo stesso, come invece riportato dall'art. 16 della direttiva 2013/53. La previsione non comporta nuovi o maggiori oneri per il bilancio dello Stato.

Art. 16 (prodotti soggetti alla marcatura CE): traspone il contenuto dell'art. 17 della direttiva 2013/53. La previsione non comporta nuovi o maggiori oneri per il bilancio dello Stato.

Art. 17 (norme e condizioni per l'apposizione della marcatura CE): traspone il contenuto dell'art. 18 della direttiva 2013/53. La previsione non comporta nuovi o maggiori oneri per il bilancio dello Stato.

Art. 18 (procedure della valutazione della conformità applicabili): traspone il contenuto dell'art. 19 della direttiva 2013/53. La previsione non comporta nuovi o maggiori oneri per il bilancio dello Stato.

Art. 19 (Progettazione e costruzione): traspone il contenuto dell'art. 20 della direttiva 2013/53. La previsione non comporta nuovi o maggiori oneri per il bilancio dello Stato.

Art. 20 (emissioni di gas di scarico): traspone il contenuto dell'art. 21 della direttiva 2013/53. La previsione non comporta nuovi o maggiori oneri per il bilancio dello Stato.

Art. 21 (emissioni acustiche): traspone il contenuto dell'art. 22 della direttiva 2013/53. La previsione non comporta nuovi o maggiori oneri per il bilancio dello Stato.

Art. 22 (valutazione post costruzione): traspone il contenuto dell'art. 23 della direttiva 2013/53. La previsione non comporta nuovi o maggiori oneri per il bilancio dello Stato.

Art. 23 (requisiti supplementari): traspone il contenuto dell'art. 24, comma 5, della direttiva 2013/53. La previsione non comporta nuovi o maggiori oneri per il bilancio dello Stato.

Art. 24 (documentazione tecnica): traspone il contenuto dell'art. 25 della direttiva 2013/53. La previsione non comporta nuovi o maggiori oneri per il bilancio dello Stato.



Art. 25 (attività di notifica alla Commissione europea): traspone il contenuto dell'art. 26 della direttiva 2013/53, individuando nel Ministero dello sviluppo economico il soggetto preposto alla notifica, alla Commissione europea ed agli Stati membri, degli organismi autorizzati a svolgere i compiti di valutazione della conformità. La previsione presenta elementi di sostanziale neutralità finanziaria ed elementi di carattere meramente procedimentale tali da non essere suscettibili di determinare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica e a cui il Ministero può agevolmente far fronte con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Art. 26 (autorità di notifica degli Organismi di valutazione della conformità): traspone il contenuto del 1° e del 2° comma dell'art. 27 della direttiva 2013/53. In particolare nel primo comma dell'articolo 26 viene individuato nel Ministero dello sviluppo economico, che opera di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, l'autorità responsabile dell'istituzione e dell'esecuzione delle procedure necessarie per la valutazione e la notifica degli organismi per la valutazione della conformità, mentre nel secondo comma si individua nel Ministero dello sviluppo economico, di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, l'autorità che nella legislazione nazionale potrà, eventualmente, delegare all'organismo nazionale di accreditamento le funzioni previste al primo comma. La previsione presenta elementi di sostanziale neutralità finanziaria ed elementi di carattere meramente procedimentale tali da non essere suscettibili di determinare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica e a cui i Ministeri interessati possono agevolmente far fronte con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Art. 27 (obbligo di informazione a carico delle autorità notificanti): traspone il contenuto dell'art. 29 della direttiva 2013/53, individuando nel Ministero dello sviluppo economico l'autorità preposta ad informare la Commissione europea delle procedure per la valutazione e la notifica degli organismi per la valutazione della conformità. La previsione presenta elementi di sostanziale neutralità finanziaria ed elementi di carattere meramente procedimentale tali da non essere suscettibili di determinare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica e a cui il Ministero può agevolmente far fronte con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Art. 28 (prescrizioni relative agli organismi notificati): traspone il contenuto dell'art. 30 della direttiva 2013/53. La previsione non comporta nuovi o maggiori oneri per il bilancio dello Stato.

Art. 29 (presunzione di conformità): traspone il contenuto dell'art. 31 della Direttiva 2013/53. La previsione non comporta nuovi o maggiori oneri per il bilancio dello Stato.

Art. 30 (affiliate e subappaltatori degli organismi notificati): traspone il contenuto dell'art. 25 della direttiva 2013/53. Al 4° comma vengono individuati nel Ministero dello sviluppo economico e nel Ministero delle infrastrutture e dei trasporti le autorità nei confronti delle quali gli organismi notificati debbono mantenere a disposizione i documenti richiamati nel comma predetto. La previsione non comporta nuovi o maggiori oneri per il bilancio dello Stato.

Art. 31 (domanda di autorizzazione e notifica): con i commi 1, 2 e 4 dell'art. 31 vengono trasposti i contenuti dell'art. 33 della direttiva 2013/53. In particolare, al primo comma viene individuata, nel Ministero dello Sviluppo economico, l'autorità alla quale deve essere presentata domanda di notifica da parte di un organismo di valutazione della conformità.

Con i commi 3, 5, 6 e 7 vengono invece emanate ulteriori disposizioni in merito a: comma 3 - modalità di presentazione delle prove documentali riguardanti il possesso dei requisiti prescritti dalla direttiva da parte degli organismi richiedenti l'autorizzazione, e modalità relative all'adempimento da parte di questi ultimi degli obblighi di comunicazione previsti dalla direttiva. A tal fine viene prevista l'emanazione di un apposito e separato decreto interministeriale, il quale conterrà specifiche disposizioni in sostituzione di quelle contenute nell'abrogando decreto 30 aprile 2003, n. 175; commi



5, 6 e 7 – Disposizioni relative agli oneri di natura finanziaria connessi alle attività di autorizzazione, rinnovo e vigilanza nei confronti degli organismi di valutazione della conformità da parte delle Amministrazioni competenti, attività in precedenza regolate dal citato decreto n. 175/2003.

Gli oneri relativi alle attività di autorizzazione, rinnovo e vigilanza degli organismi di valutazione della conformità, eseguite dalle amministrazioni di vigilanza, sono a carico dei medesimi organismi. Gli oneri concernenti le attività di valutazione del prodotto eseguite dalle amministrazioni di vigilanza, ai sensi dell'articolo 39, commi 3 e 8, sono a carico degli operatori economici.

Le tariffe nonché le modalità di riscossione, saranno stabilite con decreto del Ministro dello sviluppo economico di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ed il Ministro dell'economia e delle finanze, parametricate al criterio di copertura del costo effettivo del servizio. Nelle more dell'adozione di tale decreto, il comma 7 prevede che tali tariffe continueranno ad essere regolate dal decreto ministeriale 27 marzo 2006.

La previsione non comporta nuovi o maggiori oneri per il bilancio dello Stato.

Art. 32 (autorizzazione alla valutazione della conformità dei prodotti) L'art. 32 contiene alcune disposizioni precedentemente contenute nel decreto 30 aprile 2003, n. 175, riguardanti le Autorità preposte al rilascio dell'autorizzazione alla valutazione della conformità dei prodotti (comma 1), le modalità di svolgimento delle attività istruttorie (commi 2 e 3), la durata dell'autorizzazione (comma 4) e le sanzioni a carico degli organismi di valutazione della conformità, modulate in relazione alla gravità dell'eventuale violazione commessa (comma 5).

Art. 33 (procedura di notifica) traspone il contenuto dell'art. 34 della direttiva 2013/53. Nei commi 1 e 2 è altresì individuata nel Ministero dello sviluppo economico l'autorità notificante. Sono previste procedure di comunicazione di documenti alla Commissione ed agli altri Stati membri da parte dei competenti Ministeri.

La previsione presenta elementi di sostanziale neutralità finanziaria ed elementi di carattere meramente procedimentale tali da non essere suscettibili di determinare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica e a cui i Ministeri interessati possono agevolmente far fronte con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Art. 34 (numeri di identificazione ed elenchi degli Organismi notificati) traspone il contenuto dell'art. 35 della direttiva 2013/53, con i necessari adattamenti dei riferimenti all'articolato dello schema. Al comma 2 è identificato nel Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti l'autorità preposta all'assegnazione del codice di identificazione citato al 2° capoverso della direttiva. La previsione presenta elementi di sostanziale neutralità finanziaria ed elementi di carattere meramente procedimentale tali da non essere suscettibili di determinare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica e a cui il Ministero può agevolmente far fronte con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Art. 35 (contestazione della competenza degli Organismi notificati) traspone il contenuto dell'art. 37 della direttiva 2013/53, limitatamente ai commi 2 e 4. In particolare, il comma 1 traspone il comma 2 dell'art. 37 della direttiva ed individua, nei Ministeri dello sviluppo economico e delle infrastrutture e dei trasporti, le autorità preposte a fornire alla Commissione europea le informazioni relative alla notifica ed al mantenimento della notifica stessa degli organismi di valutazione della conformità.

Il comma 2 della schema di decreto legislativo traspone il comma 4 dell'art. 37 della direttiva ed individua, nei Ministeri dello sviluppo economico e delle infrastrutture e dei trasporti, le autorità preposte ad adottare, su richiesta della Commissione europea, le opportune misure correttive nei confronti dell'organismo notificato. La previsione presenta elementi di sostanziale neutralità



finanziaria ed elementi di carattere meramente procedimentale tali da non essere suscettibili di determinare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica e a cui i Ministeri interessati possono agevolmente far fronte con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Art. 36 (obblighi operativi degli organismi notificati) traspone il contenuto dell'art. 38 della direttiva 2013/53.

Gli organismi notificati eseguono le valutazioni della conformità secondo le procedure previste dal medesimo decreto (articoli da 18 a 23). Gli organismi notificati sono attualmente la S.r.l. ANCCP, la S.r.l. ANS, la S.r.l. ENAVE, la S.p.a. Istituto Giordano, la S.r.l. Quality & Security, la S.p.a. RINA SERVICES e la S.r.l. UDICER NAUTITEST. La marcatura CE deve includere il numero di identificazione dell'Organismo Notificato nei casi in cui l'Organismo abbia effettuato la valutazione della conformità del prodotto ai requisiti essenziali di sicurezza. Gli Stati membri sono invitati, nell'ambito di tutte le direttive emanate secondo il "nuovo approccio", a notificare alla Commissione e agli altri Stati membri gli organismi che sono stati valutati come competenti ad assumere le responsabilità di "organismi notificati". A questi ultimi è affidato l'incarico di verificare la conformità dei prodotti oggetto di direttive nuovo approccio rispetto ai requisiti fissati dalle stesse, nei casi e secondo le modalità previsti. Un ruolo, dunque di importanza strategica: il loro operato - indipendente e competente - è il perno su cui ruota in tutta Europa la fiducia nel sistema di armonizzazione tecnica, secondo i principi del Nuovo Approccio e dell'Approccio Globale. Il compito principale degli organismi notificati è quello di fornire gli strumenti per la valutazione della conformità alle condizioni fissate dalle direttive, servizio prestato agli operatori economici (fabbricanti, importatori, utenti), in modo competente, trasparente, neutrale, indipendente e non discriminatorio.

Gli organismi notificati sono responsabili del corretto svolgimento dei processi di valutazione della conformità; la loro attività professionale deve essere coperta da assicurazione. Gli organismi notificati rispondono soltanto alle autorità nazionali che li hanno notificati. Gli Stati membri si assumono la responsabilità finale per gli organismi che notificano di fronte agli altri Stati membri e alle istituzioni Comunitarie (compresa la Corte di giustizia).

Negli allegati a ciascuna direttiva sono specificati i requisiti che gli organismi notificati debbono possedere. La conformità alle norme corrispondenti della serie EN 45000 da parte degli organismi notificati costituisce una presunzione di conformità ai requisiti di detti allegati, ma non è di per sé sufficiente. Occorre anche dimostrare la competenza tecnica nel campo di applicazione delle direttive, ricorrendo ad idonei meccanismi di accreditamento.

Le autorità nazionali di ciascuno Stato membro (di solito, i Ministeri responsabili dell'attuazione delle varie direttive) hanno facoltà di esercitare il potere di notifica sugli organismi ritenuti competenti, tra quelli stabiliti nel proprio territorio nazionale. In sintesi le autorità italiane potranno notificare esclusivamente organismi stabiliti in Italia. La notifica è revocata nel momento in cui un organismo non soddisfa più le condizioni necessarie riscontrate all'atto della notifica. Nel qual caso, spetta esclusivamente alle autorità nazionali che hanno provveduto alla notifica procedere alla revoca, informando l'organismo in questione, la Commissione e gli altri Stati membri.

La Commissione gestisce ed aggiorna l'elenco degli organismi notificati dai vari paesi membri, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale. Sempre nella Gazzetta Ufficiale viene riportata notizia di eventuali aggiunte e modifiche a tale elenco, ad esempio, nuove notifiche o cancellazioni a seguito di revoca. La Commissione attribuisce a ciascun organismo notificato un numero di identificazione, che potrà figurare a fianco della marcatura CE.

Si precisa infine che detta attività svolta dagli organismi notificati è diversa da quella prevista in capo alle autorità di vigilanza di cui al successivo articolo 39 del decreto.

Al riguardo, pare utile richiamare le sei fasi per apporre la marcatura CE, per comprendere meglio i compiti ed i ruoli degli organismi e delle autorità all'interno del processo.



Fase 1 – identificazione delle direttive e delle norme armonizzate applicabili al prodotto i requisiti essenziali che i prodotti devono soddisfare sono indicati in termini generali nelle direttive, sono obbligatori per i produttori, ma non contengono alcuna indicazione per quanto concerne le specifiche tecniche dei prodotti. queste ultime sono contenute nelle norme armonizzate.

Fase 2 – verifica dei requisiti essenziali del prodotto è necessario assicurare la conformità del proprio prodotto ai requisiti essenziali della normativa UE pertinente. un requisito essenziale è un requisito al quale il prodotto deve essere obbligatoriamente conforme. la piena conformità di un prodotto alle norme armonizzate dà ad un prodotto la “presunzione di conformità” ai requisiti pertinenti. l'uso delle norme armonizzate rimane volontario.

Fase 3 - identificare se è necessaria una valutazione di conformità indipendente effettuata da un organismo notificato, ogni direttiva relativa al proprio prodotto specifica se nella procedura di valutazione di conformità necessaria per la marcatura CE deve essere coinvolto un terzo autorizzato (organismo notificato). questi organismi, che sono autorizzati dalle autorità nazionali, sono ufficialmente “notificati” alla commissione ed elencati nella banca dati Nando.

Fase 4 – testare il prodotto e verificarne la conformità, il fabbricante ha la responsabilità di testare il prodotto e verificarne la conformità alla legislazione UE (procedura di valutazione della conformità). una parte della procedura consiste, come regola generale, nella valutazione dei rischi. per verificare se il prodotto è conforme ai requisiti essenziali di sicurezza, il fabbricante deve ricorrere ad una specifica procedura di valutazione secondo le modalità previste dalla direttiva applicabile al suo prodotto.

Fase 5 – redigere e tenere a disposizione la documentazione tecnica richiesta, il produttore deve predisporre la documentazione tecnica richiesta dalle direttive per la valutazione della conformità del prodotto ai requisiti pertinenti e per la valutazione dei rischi. insieme alla dichiarazione di conformità CE, la documentazione tecnica deve essere presentata su richiesta alle autorità nazionali competenti.

Fase 6 – dichiarazione di conformità CE e apposizione della marcatura CE al proprio prodotto, la marcatura CE deve essere apposta dal produttore o da un suo rappresentante autorizzato all'interno del SEE. Deve essere apposta secondo la sua forma legale in modo visibile, leggibile e indelebile sul prodotto o sulla sua targhetta identificativa. Se nella fase di controllo è stato coinvolto un organismo notificato, il suo numero di identificazione deve essere indicato. È responsabilità del produttore redigere e firmare una “dichiarazione di conformità CE” che dimostri che il prodotto soddisfa i requisiti e consenta, inoltre, la tracciabilità del prodotto. Il contenuto della dichiarazione è spesso descritto nelle direttive ed in linea generale contiene tutte le informazioni necessarie sulle direttive di riferimento e i dati che riguardano il fabbricante, il prodotto e, se del caso, il mandatario, l'organismo notificato e le norme armonizzate di riferimento.

La previsione non comporta nuovi o maggiori oneri per il bilancio dello Stato.

Art. 37 (obbligo di informazione a carico degli Organismi notificati) traspone il contenuto dell'art. 40 della direttiva 2013/53. L'autorità notificante citata nella direttiva al comma 1 è identificata nei Ministeri dello sviluppo economico e in quello delle infrastrutture e dei trasporti. Pur essendo l'autorità notificante il solo Ministero dello sviluppo economico, si è ritenuto opportuno che gli organismi notificati forniscano le informazioni previste dall'art. 40 della direttiva ad entrambe le autorità vigilanti, trattandosi di circostanze inerenti il funzionamento degli organismi di valutazione della conformità, e come tali da sottoporre all'attenzione di entrambi i soggetti pubblici preposti all'attività di vigilanza. La previsione presenta elementi di sostanziale neutralità finanziaria ed elementi di carattere meramente procedimentale tali da non essere suscettibili di determinare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica e a cui i Ministeri interessati possono agevolmente far fronte con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Art. 38 (coordinamento degli organismi notificati): traspone il contenuto dell'art. 42 della direttiva 2013/53. La previsione non comporta nuovi o maggiori oneri per il bilancio dello Stato.



Art. 39 (Vigilanza del mercato, controllo e valutazione dei prodotti): I Ministeri delle infrastrutture e dei trasporti e dello sviluppo economico sono individuati quali autorità preposte alla vigilanza sul mercato ed al controllo sui prodotti.

Con decreto interministeriale si stabiliranno le modalità ed i criteri di vigilanza sul mercato ed il controllo sui prodotti.

Ai sensi del Decreto del ministero delle infrastrutture e dei trasporti n. 96 del 04 Agosto 2014 "Individuazione del numero e dei compiti degli uffici dirigenziali di livello non generale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti" pubblicato sul supplemento ordinario alla G.U. n. 297 del 23.12.2014, alla Divisione 7 della 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 compete la vigilanza sugli organismi di certificazione per il diporto, nonché sulla produzione e sul mercato sulla nautica da diporto e procede alla disciplina degli organismi di certificazione e delle relative attività di valutazione di conformità delle unità da diporto. Il personale incaricato delle predette attività è costituito da funzionari tecnici.

Gli oneri relativi alle attività di autorizzazione, rinnovo e vigilanza sugli organismi di valutazione, nonché quelli concernenti le attività di valutazione della conformità dei prodotti fatti se del caso eseguire dalle amministrazioni di vigilanza di cui all'articolo 39, sono previsti, secondo l'articolo 31 del decreto, a carico degli organismi di valutazione di conformità ai sensi dell'articolo 47 della legge 6 febbraio 1996, n. 52. Le tariffe nonché le modalità di riscossione, saranno stabilite con decreto del Ministro dello sviluppo economico di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ed il Ministro dell'economia e delle finanze, paramtrate al criterio di copertura del costo effettivo del servizio, sempre secondo il predetto articolo 31, comma 6.

La previsione non comporta quindi nuovi o maggiori oneri per il bilancio dello Stato.

Art. 40 (procedura di salvaguardia dell'unione europea): contiene la trasposizione dell'art. 45 della direttiva. Si prevedono essenzialmente misure in capo alla Commissione UE. La previsione presenta elementi di sostanziale neutralità finanziaria ed elementi di carattere meramente procedimentale tali da non essere suscettibili di determinare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica e a cui i Ministeri interessati possono agevolmente far fronte con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Art. 41 (non conformità formale): contiene la trasposizione dell'art. 46 della Direttiva, con misure in capo alle autorità vigilanti. La previsione presenta elementi di sostanziale neutralità finanziaria ed elementi di carattere meramente procedimentale tali da non essere suscettibili di determinare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica e a cui i Ministeri interessati possono agevolmente far fronte con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Art. 42 (Informazione): contiene la trasposizione del 1° comma dell'articolo 51 della direttiva 2013/53. Prevede la compilazione di un questionario ogni 5 anni a cura delle autorità vigilanti sull'applicazione del decreto. La previsione presenta elementi di sostanziale neutralità finanziaria ed elementi di carattere meramente procedimentale tali da non essere suscettibili di determinare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica e a cui i Ministeri interessati possono agevolmente far fronte con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Art. 43 (inosservanza di norme in materia di costruzione e progettazione di unità da diporto): L'art. 43 dà attuazione a quanto disposto dall'articolo 53 della direttiva, il quale prevede che gli Stati membri istituiscano un sistema di sanzioni applicabili in caso di violazioni delle disposizioni contenute nel decreto. Si individuano per le singole fattispecie di violazione la relativa sanzione amministrativa pecuniaria; nuove entrate conseguiranno al pagamento delle sanzioni amministrative pecuniarie previste dal decreto, ma trattandosi di introiti eventuali legati alla commissione e all'accertamento di violazioni non è possibile quantificarne l'importo.



Art. 44 (Rapporto delle violazioni): Sostituisce l'articolo 57, comma 2, del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, prevedendo che per gli illeciti amministrativi in materia di costruzione e progettazione di unità da diporto, le autorità competenti a ricevere il rapporto previsto dall'articolo 17, comma 1, della legge 24 novembre 1981, n. 689 sono le Capitanerie di Porto ed emettono l'ordinanza di cui all'articolo 18 della legge 24 novembre 1981, n. 689. La previsione presenta elementi di sostanziale neutralità finanziaria ed elementi di carattere meramente procedimentale tali da non essere suscettibili di determinare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica e a cui il Corpo delle capitanerie di porto Guardia Costiera può agevolmente far fronte con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Art. 45 (clausola di invarianza finanziaria): Dall'attuazione del decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Le amministrazioni pubbliche provvedono all'esecuzione dei compiti affidati con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Art. 46 (disposizioni abrogative): Prevede l'abrogazione della parti del decreto legislativo 8 luglio 2005, n. 171 (Codice della Nautica da Diporto) relative al recepimento della direttiva 94/25/CE come emendata dalla direttiva 2003/44, per le quali è prevista l'abrogazione all'entrata in vigore della direttiva 2013/53 oggetto di recepimento da parte del presente decreto. La previsione non comporta nuovi o maggiori oneri per il bilancio dello Stato.

Art. 47 (disposizioni transitorie): Si traspongono quanto previsto dall'articolo della direttiva. In particolare si prevede che fino al 18 gennaio 2017 possono essere messi a disposizione sul mercato o messi in servizio i prodotti conformi alla normativa vigente alla data di entrata in vigore del decreto. La previsione non comporta nuovi o maggiori oneri per il bilancio dello Stato.

Art. 48 (entrata in vigore): Si prevede, conformemente a quanto prescritto dall'art. 56 della direttiva, che prevede l'abrogazione della precedente direttiva a decorrere dal 18 gennaio 2016, che il decreto oggetto della presente relazione entrerà in vigore a decorrere da detta data. La previsione non comporta nuovi o maggiori oneri per il bilancio dello Stato.

Y... della presente relazione... per gli effetti dell'... 1991, n. 195 ha gradatamente

14

POSITIVO

NEGATIVO

Il Ragioniere Generale dello Stato

Rocco Arca

13 NOV. 2015



ANALISI TECNICO-NORMATIVA (A.T.N.)
(all. "A" alla Direttiva P.C.M. 10 settembre 2008- G.U. n. 219 del 2008)

Amministrazione proponente: Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Titolo: Schema di decreto legislativo recante attuazione della Direttiva 2013/53/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio relativa alle imbarcazioni da diporto e alle moto d'acqua e che abroga la Direttiva 94/25/CE.

PARTE I. ASPETTI TECNICO-NORMATIVI DI DIRITTO INTERNO.

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

Il decreto legislativo in esame costituisce attuazione dell'obbligo di recepimento, entro il 18 gennaio 2016, della direttiva 2013/53/UE, obbligo derivante per l'Amministrazione dalla delega di cui alla Legge di delegazione europea 2014. In violazione di tale obbligo è previsto da parte della Commissione europea l'avvio di procedura di infrazione.

Il Decreto in questione provvedendo al recepimento della Direttiva 2013/53/UE, tenderà tra l'altro ad armonizzare, in un unico provvedimento, le varie modifiche introdotte da precedenti Direttive via via susseguitesi nel settore diportistico, stabilendo i requisiti per la progettazione e la fabbricazione dei prodotti e le norme sulla loro libera circolazione nell'Unione europea.

2. Analisi del quadro normativo nazionale.

Il quadro della normativa ordinamentale è costituito dalle seguenti disposizioni:

- regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, recante il codice della navigazione;
- decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, recante approvazione del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (parte navigazione marittima);
- legge 8 luglio 2003, n. 172, e successive modificazioni, recante disposizioni per il riordino e il rilancio della nautica da diporto e del turismo nautico;
- 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, ed in particolare l'articolo 65, secondo cui il Ministero dei trasporti, di concerto con le amministrazioni interessate, adotta il regolamento di attuazione del codice della nautica da diporto;
- decreto del Ministero 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.

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

Le disposizioni previste dal Decreto modificano e aggiornano, in aderenza alla direttiva oggetto di recepimento il decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, recante codice della nautica da diporto.

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

Non si rilevano profili di incompatibilità con i principi costituzionali, né con altre disposizioni vigenti.

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 è stato 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.

Non si rilevano profili di incompatibilità con le competenze e le funzioni delle regioni ordinarie e a statuto speciale nonché degli enti locali.

L'intervento normativo riguarda aspetti attinenti l'esclusiva competenza statale e non invade le funzioni attribuite alle regioni e agli enti locali.

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

Non si rilevano profili di incompatibilità con le competenze e le funzioni delle regioni ordinarie e a statuto speciale nonché degli enti locali, né di incompatibilità con i principi di sussidiarietà, differenziazione ed adeguatezza sanciti dall'articolo 118, primo comma, della Costituzione.

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.

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

La legge 7 ottobre 2015, n. 167 recante delega al Governo per la riforma del codice della nautica da diporto, prevede all'articolo 1, comma 2, lettera bb) l'adeguamento del codice della nautica da diporto (Decreto legislativo n. 171 del 2015) alla direttiva 2013/53/UE oggetto del presente decreto di recepimento.

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 sul medesimo o analogo progetto.

PARTE II. Contesto normativo comunitario ed internazionale.

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

Lo schema che si propone è compatibile con l'ordinamento comunitario in quanto deriva dal recepimento della direttiva n. 2013/53/UE.

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

Non sussistono procedure d'infrazione su questioni attinenti l'intervento.

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

La normativa recata dal disegno di legge 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.

Allo stato attuale non si ha notizia di 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 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 parte di altri Stati membri dell'Unione Europea.

Allo stato, la normativa italiana risulta in linea con quella adottata dagli altri Stati membri.

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.

Non si introducono nuove definizioni normative. Nell'ambito della categoria unica delle imbarcazioni da diporto, prevista dalla Direttiva e costituente l'ambito di applicazione della stessa, si individuano ulteriori sottocategorie ma sempre nel rispetto delle definizioni tecniche già presenti nell'ordinamento italiano.

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 ricorso alla tecnica della novella legislativa.

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

E' prevista l'abrogazione di alcuni articoli del decreto legislativo 8 luglio 2005, n. 171 (codice della nautica da diporto) e dei relativi allegati allo stesso decreto legislativo n. 171 del 2005.

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.

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

La legge 7 ottobre 2015, n. 167 reca delega al Governo per la riforma del codice della nautica da diporto, prevede, vedasi precedente parte I, punto 8, all'articolo 2, lettera bb) l'adeguamento del codice della nautica da diporto (Decreto legislativo n. 171 del 2015) alla direttiva 2013/53/UE oggetto del presente decreto di recepimento.

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

L'intervento normativo in esame prevede, all'art. 31, comma 3, che Il Ministero dello Sviluppo Economico e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con Decreto interministeriale da adottare entro 90 giorni dall'entrata in vigore del Decreto legislativo, stabiliscano le modalità ed i criteri per il rilascio dell'autorizzazione nei confronti degli Organismi che vogliano essere autorizzati ad espletare le procedure di valutazione di conformità delle imbarcazioni da Diporto. All'articolo 39, comma 2, si prevede che le amministrazioni vigilanti, con Decreto da adottare entro 90 giorni dall'entrata in vigore del provvedimento oggetto del presente relazione, stabiliscano le modalità ed i criteri di svolgimento della vigilanza sul mercato ed il controllo sui prodotti.

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.)

(all. "A" alla Direttiva P.C.M. 16 gennaio 2013)

Amministrazione coproponente: Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Titolo: Schema di decreto legislativo recante attuazione della Direttiva 2013/53/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio relativa alle imbarcazioni da diporto e alle moto d'acqua e che abroga la Direttiva 94/25/CE.

SEZIONE 1 - Contesto e obiettivi dell'intervento di regolamentazione

Il decreto legislativo, composto da quarantotto articoli e sedici allegati, attua nell'ordinamento giuridico nazionale la direttiva 2013/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 Novembre 2013 relativa alle unità da diporto e che abroga la direttiva 94/25/CE.

A) la rappresentazione del problema da risolvere e delle criticità constatate, anche con riferimento al contesto internazionale ed europeo, nonché delle esigenze sociali ed economiche considerate:

Il decreto attua il recepimento all'interno dell'ordinamento nazionale della Direttiva citata, stabilendo i requisiti per la progettazione e la fabbricazione delle unità da diporto, le norme sulla loro libera circolazione nel mercato, un sistema di responsabilità a carico dei fabbricanti, rappresentanti autorizzati, importatori e distributori. In questo modo classificando in maniera chiara tutti i soggetti che intervengono nel ciclo di immissione in commercio delle unità da diporto si distingue chiaramente tra il fabbricante e gli operatori successivi nella catena di distribuzione, individuandone chiaramente i ruoli e le responsabilità. Il provvedimento è finalizzato, altresì, all'ampliamento dell'ambito di applicazione della normativa di settore, estendendola, anche per quanto concerne la valutazione di conformità post-costruzione, alle moto d'acqua destinate ad attività sportive e ricreative e confermandone l'esclusione con riferimento ai mezzi anfibi e ad alcuni tipi di canoe e kaiak. Con il provvedimento vengono previsti, altresì, requisiti stringenti di protezione ambientale, adottando limiti di emissione di gas di scarico dei motori delle unità da diporto (CO₂, HC, NO_x e particolato) e limiti di rumorosità per i motori di propulsione, sia ad accensione spontanea che ad accensione comandata. Inoltre, viene ribadita l'efficacia del principio di presunzione di conformità dei prodotti immessi in commercio all'interno della U.E. disciplinando i criteri per l'apposizione della marcatura CE e disciplinando il potere di vigilanza sul mercato attribuito alle Autorità nazionali prevedendo norme sulle sanzioni applicabili in caso di violazioni del Decreto. Le disposizioni introdotte dal decreto in esame e relative ad un maggior rigore in termini di emissioni gassose ed acustiche rispondono anche alla ratio di consentire una crescita sul mercato statunitense della costruzione di unità da diporto "made in Italy". Infatti l'obiettivo della direttiva è proprio quello di garantire un elevato livello di protezione della salute, della sicurezza umana e di protezione dell'ambiente, tale da avere riflessi anche per la competitività del sistema Paese Italia. Un aumento degli standards qualitativi ambientali, infatti, da parte delle imprese costruttrici italiane contribuirà ad accrescere le esportazioni nel mercato statunitense. L'Italia può vantare il 21,7% delle esportazioni totali della nautica mondiale, ovvero più di una barca ogni cinque è "made in Italy". Tengono il passo della produzione nazionale, ma seguendo ad una certa distanza, gli Stati Uniti e la Germania, mentre sotto di un altro gradino si trovano il Regno Unito e la Francia. Quello della nautica da diporto è un settore economico che, anche in congiuntura con la crisi internazionale, ha fatto registrare sensibili flessioni delle economie legate agli specifici indotti, a favore di aree europee in cui vigono standard regolamentari caratterizzati da sistemi di burocrazia più snella. L'ambito entro il quale troverà applicazione il provvedimento normativo in esame, interessa, secondo i dati relativi all'anno 2014 pubblicati dalla UCINA (Unione Nazionale Cantieri Industrie Nautiche Affini) un fatturato pari a 1.315.360.000 €. Si rileva come il settore nautico sia stato interessato negli ultimi

anni da politiche fiscali che hanno spinto circa 40mila diportisti a lasciare i porti italiani nel periodo 2011-2013 (tassa di stazionamento). Recentemente un aiuto al settore è arrivato grazie alla misura relativa alla riduzione dell'Iva al 10% per i posti barca dedicati al transito. In sintesi: per ogni 3,8 barche si crea un posto di lavoro; per ogni addetto alla costruzione si creano 6,5 posti di lavoro nell'indotto. Dobbiamo considerare, inoltre, che i diportisti sono tra i "turisti" più interessanti per spesa giornaliera distribuita sul territorio, che arriva a superare i cento euro pro capite al giorno. Il contributo al Pil del turismo nautico è di 1,5 miliardi.

Tutti i dati che seguono sono disponibili in rete presso il seguente indirizzo di posta elettronica a cura della UCINA:

<http://www.lanauticaincifre.it/publicazioni/?authkey=cfd208495d565ef66e7dff9f98764da0365f386df33ac090e78baca9788b076&id=16>

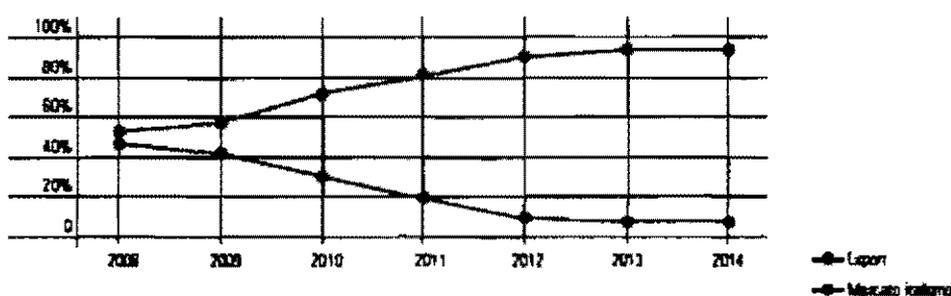
Il fatturato della cantieristica italiana per l'anno 2014 è pari a € 1.333.770.000, di cui €1.315.360.000 derivanti da produzione nazionale (99%) e € 18.410.000 ascrivibili alle vendite di prodotti importati (1%). La produzione nazionale è stata venduta per il 93% (€ 1.229.270) sui mercati esteri, con una prevalenza verso i paesi extraeuropei (79%), mentre per il restante 7% (€ 86.090.000) è stata collocata sul mercato italiano. Per quanto riguarda le importazioni, il fatturato deriva in prevalenza da imbarcazioni provenienti da paesi europei (73%), mentre il valore delle importazioni da paesi extra UE rappresenta il 27% del totale (rispettivamente € 13.450.000 e € 4.960.000). La maggior parte di unità da diporto importate è stata successivamente collocata sul mercato italiano (€ 11.520.000, pari al 63%), mentre il 37% (€ 6.890.000) di fatturato deriva da unità riesportate. Considerando produzione nazionale ed importazione di unità da diporto congiuntamente, si può notare come la maggior parte del fatturato (93%) sia destinata all'estero, per un valore di € 1.236.160.000. La quota di fatturato derivante da imbarcazioni vendute in Italia ammonta invece a € 97.610.000, pari al 7% del totale. Si evidenzia, inoltre, come la produzione nazionale sia particolarmente rilevante per le unità da diporto, mentre sia marginale nel campo dei motori. La tabella seguente espone i valori di fatturato della cantieristica in termini assoluti, in euro, e in valori percentuali. I dati sono frutto di elaborazione di questionari UCINA, arrotondati alle decine di migliaia di euro. Nello specifico si riporta di seguito la tabella dove viene esattamente specificato il valore in € della produzione nazionale in materia di costruzione di unità da diporto suddiviso a seconda se la produzione venga destinata al mercato nazionale oppure all'esportazione. Dall'esame della tabella emerge come all'interno del mercato italiano una rilevante quota parte è occupata dalle importazioni di unità da diporto da paesi UE ed extra UE, si evince, pertanto, che vi sono ancora margini per far crescere la produzione nazionale sia verso mercati interni che esteri.

	Valori in €	Valori %
sul mercato nazionale (a)	86.090.000	7%
per esportazione (b)	1.229.270.000	93%
di cui verso Paesi UE	256.370.000	21%
di cui verso Paesi extra UE	972.900.000	79%
provenienti dai Paesi UE	13.450.000	73%
provenienti da Paesi extra UE	4.960.000	27%
vendute in Italia (c)	11.520.000	63%
vendute all'estero (d)	6.890.000	37%
destinazione finale all'estero (b+d)	1.236.160.000	93%
destinazione finale Italia (a+c)	97.610.000	7%

La sempre maggiore importanza dell'export rispetto alle vendite sul mercato nazionale che caratterizza la ripartizione della produzione italiana è ben rappresentata dal grafico seguente, che mostra come la forbice tra queste due grandezze abbia conosciuto un forte aumento negli ultimi anni, per appiattirsi nel 2014 sulla ripartizione del 2013: i prodotti dell'industria italiana sono

infatti collocati per il 93% sui mercati internazionali e per il 7% nel mercato interno. Il settore della cantieristica rappresenta la parte costitutiva e fondamentale della produzione nazionale dell'industria della nautica da diporto. Indubbiamente la Direttiva, imponendo dei limiti di emissione ma anche dei sistemi di controllo e certificazione più rigorosi, presenta alcune criticità per le imprese di dimensioni minori, che costituiscono, peraltro, il tessuto principale della Nautica da Diporto nazionale e che dovranno affrontare nuovi costi per adeguarsi alle più stringenti disposizioni. Si sottolinea, a tale proposito, che i lavori di elaborazione della nuova Direttiva, avvenuti dal 2007 in poi, hanno visto la costante partecipazione delle PMI, in particolare italiane. A seguito di tale ampia concertazione la Commissione europea ha accolto le esigenze rappresentate dalle PMI, inserendo al 2° comma dell'art. 55 della Direttiva, recepito nel 2° comma dell'art. 46 della Bozza di Decreto legislativo, un disposto normativo sulla base del quale è riconosciuto alle PMI un periodo più ampio, fino al 17 gennaio 2020, per adattare i propri prodotti alle nuove soglie.

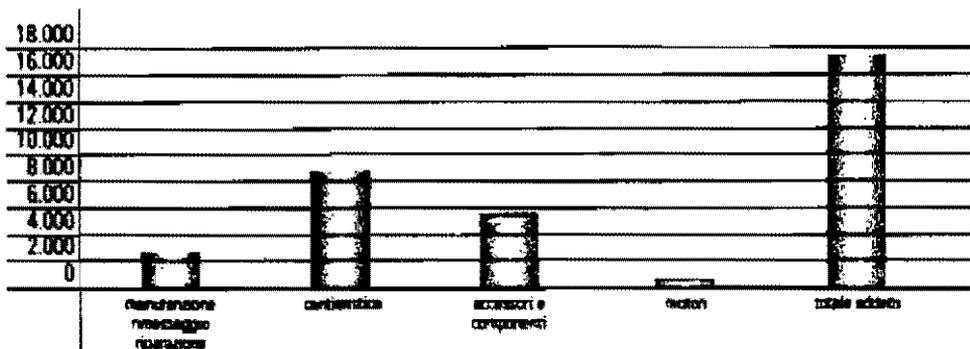
Fig 1.1e Cantieristica italiana: ripartizione della produzione nazionale tra vendite in Italia e all'estero 2008/2014, valori %



Nella tabella seguente sono riportati i valori scomposti dei fatturati relativi al periodo 2008-2014 e un confronto sulla variazione percentuale dei valori relativi agli ultimi due anni, al fine di rendere evidente la performance dell'industria analizzata nel 2014. Il fatturato totale della cantieristica nel 2014, pari a € 1.333.770.000, fa registrare un aumento dell'1,9% rispetto all'anno precedente. Analizzando i dati parziali, si può osservare come la produzione nazionale per il mercato nazionale subisca una perdita del 4,6%, attestandosi poco sopra gli 86 milioni di euro. Tale diminuzione è più che compensata dalla produzione esportata, che cresce del 2,7%, facendo sì che il valore complessivo della produzione nazionale presenti un aumento del 2,2%. Il fatturato derivante dalla vendita di prodotti importati registra una perdita in termini percentuali (- 13,2%), anche se il dato è meno rilevante in termini assoluti. Il saldo export-import è positivo e in crescita, a conferma della vocazione esportatrice della cantieristica italiana.

Anno	Produzione nazionale per il mercato nazionale (a)	Produzione nazionale per esport (b)	Produzione nazionale (a+b)	Importazioni (c)	Saldo Esport-Import	Fatturato globale (a+b+c)
2008	1.508.250.000	1.655.740.000	3.363.990.000	457.980.000	1.397.760.000	3.821.970.000
2009	1.055.070.000	1.476.020.000	2.531.090.000	222.710.000	1.253.310.000	2.753.800.000
2010	616.730.000	1.253.420.000	1.880.150.000	125.880.000	1.137.530.000	2.006.040.000
2011	413.780.000	1.546.900.000	1.960.680.000	86.250.000	1.450.650.000	2.046.930.000
2012	176.490.000	1.089.170.000	1.264.660.000	32.160.000	1.056.010.000	1.296.820.000
2013	90.200.000	1.196.970.000	1.287.170.000	21.200.000	1.175.770.000	1.308.370.000
2014	86.090.000	1.229.270.000	1.315.360.000	18.410.000	1.210.860.000	1.333.770.000

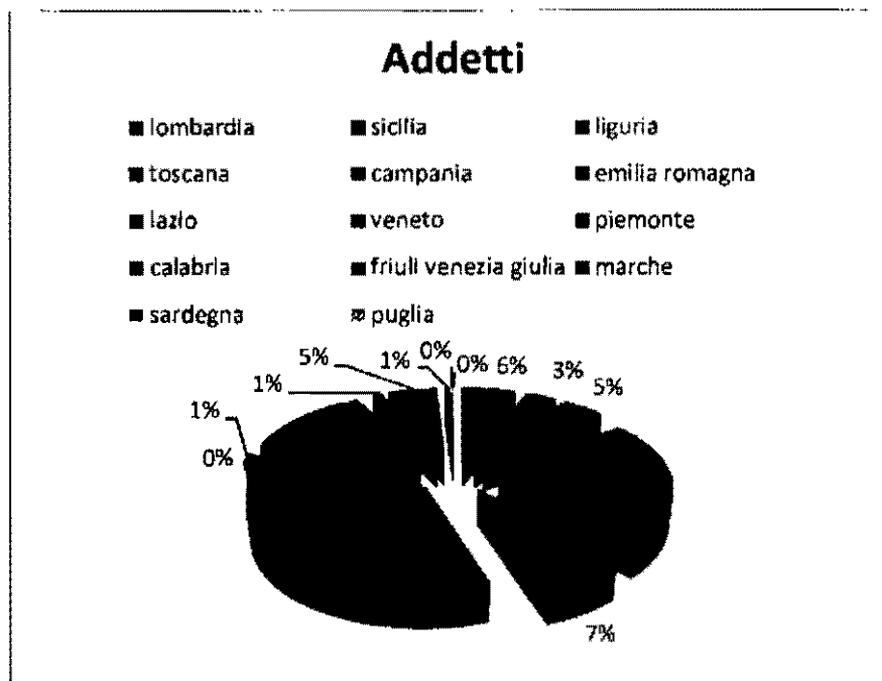
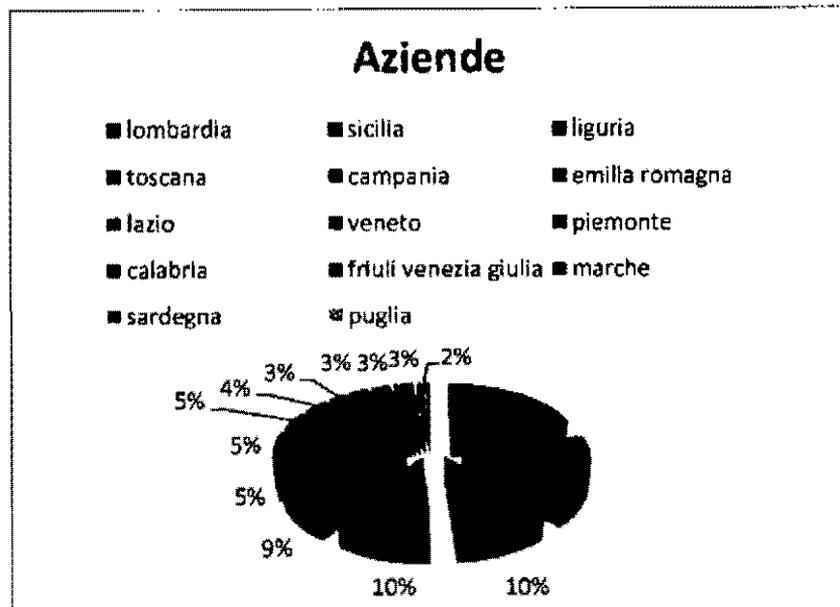
Osservando la tabella seguente è possibile evincere il dato relativo ai cosiddetti addetti del settore nautico diviso nelle sue componenti.



Il numero di addetti effettivi sale così a 17.590 (contro 17.414 dell'anno passato), di cui la metà impiegati nel comparto della produzione di unità da diporto. Il numero di dipendenti risulta complessivamente stabile con dinamiche simili per i quattro sottosettori. Per quanto concerne l'aspetto produttivo del comparto delle unità da diporto, secondo i dati prodotti dall'UCINA, come riportato nella seguente tabella, la Lombardia è la regione con il maggior numero di aziende (oltre un quinto) ed è quinta per numero di addetti. La seconda posizione in termini di aziende presenti sul territorio è occupata dalla Sicilia, regione tuttavia soltanto ottava in termini di addetti. Segue la Liguria che ospita nel suo territorio una percentuale di aziende doppia rispetto alla percentuale del numero di addetti, a testimonianza della maggiore diffusione di piccole imprese. Situazione inversa si riscontra invece in Emilia Romagna (prima tra le regioni per numero di addetti con circa un terzo del totale) e in Piemonte ove le aziende a carattere industriale sono maggiormente diffuse. Infatti per tali regioni le percentuali relative al numero di addetti sono di molto superiori a quelle relative al numero di aziende.

Comparto delle unità da diporto: distribuzione percentuale del numero di aziende e di addetti per regione, anno 2014

Regione	Aziende	Addetti
Lombardia	22,12%	6,12%
Sicilia	16,35%	3,46%
Liguria	10,58%	4,83%
Toscana	10,58%	23,80%
Campania	8,65%	6,54%
Emilia Romagna	4,81%	31,86%
Lazio	4,81%	0,37%
Veneto	4,81%	1,00%
Piemonte	3,85%	14,66%
Calabria	2,88%	0,98%
Friuli Venezia Giulia	2,88%	5,43%
Marche	2,88%	0,62%
Sardegna	2,88%	0,10%
Puglia	1,92%	0,23%



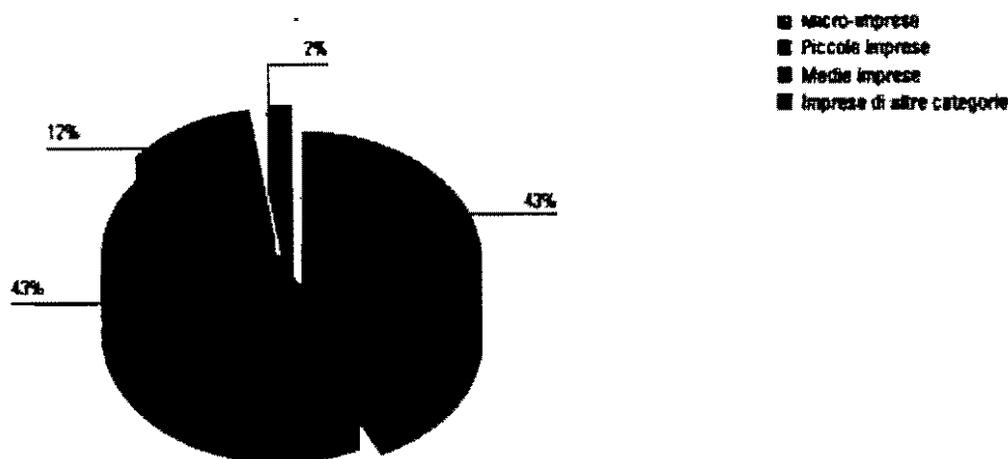
Nel grafico seguente è riportata la suddivisione delle imprese esaminate in base all'appartenenza alle categorie delle micro-imprese, piccole imprese o medie imprese. I parametri per attribuire l'appartenenza di una impresa alle categorie suddette, stabiliti dalla raccomandazione 2003/361 della commissione Europea, del 6 maggio 2003, sono i seguenti:

- per la microimpresa: < di 10 occupati e fatturato annuo non superiore a 2 milioni di €;
- piccola impresa: < di 50 occupati e fatturato annuo non superiore a 10 milioni di €;
- media impresa: < di 250 occupati e fatturato annuo non superiore a 50 milioni di €.

Come si evince dal grafico seguente soltanto il 2% delle aziende prese in esame non appartengono alla categoria delle Piccole e Medie Imprese (PMI). All'interno delle aziende classificabili come

PMI, oltre il 40% sono microimprese e piccole imprese.

Questa analisi consente di valutare che le aziende del settore nautico sono quasi totalmente PMI e che la quota delle microimprese è piuttosto rilevante. Indubbiamente il Decreto imponendo dei limiti di controllo e certificazione più rigorosi presenta criticità per le imprese minori che costituiscono in nerbo della costruzione e progettazione di unità da diporto, ma queste criticità vengono superate dalla concreta certezza di aumentare l'export verso quei mercati che adottano severe politiche in materia di tutela ambientale, come sopra si è avuto modo di evidenziare, atteso che la produzione nazionale è in una quota relevantissima destinata ai mercati esteri. Si evidenzia, inoltre, come il mancato adeguamento alle più stringenti norme in materia di protezione ambientale in un lungo periodo economico comporterà per le PMI la perdita di quote rilevanti di mercato a vantaggio di produzioni più evolute. Pertanto la mancata ottemperanza a tali norme di protezione ambientale comporterà l'esposizione della produzione nazionale alla concorrenza di paesi terzi con ricadute svantaggiose su tutto l'indotto del diporto nautico.

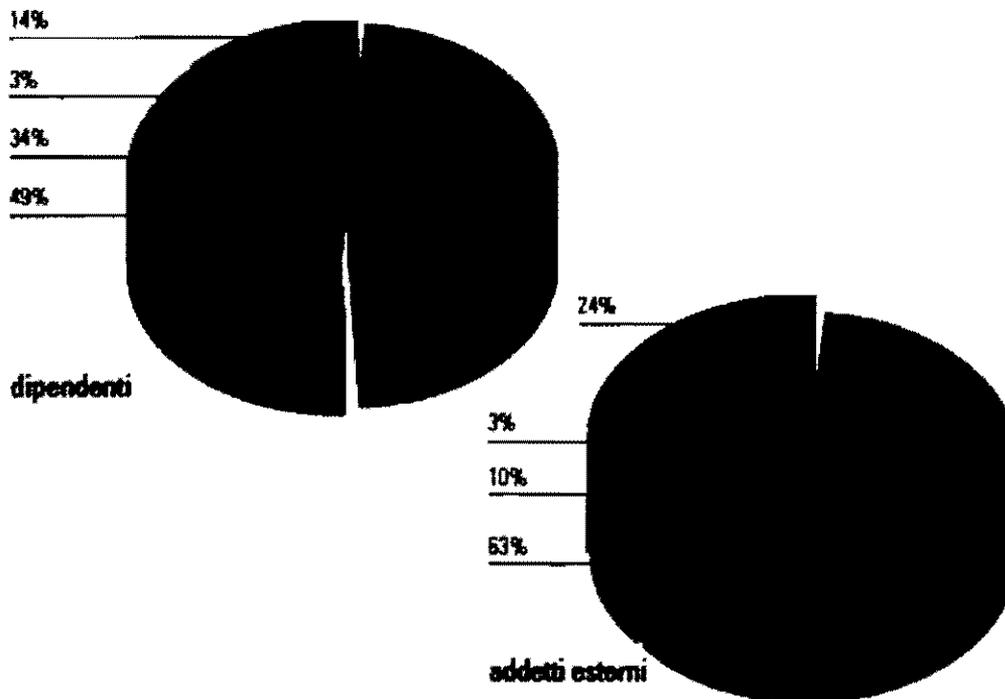


La tabella seguente rappresenta gli occupati nell'anno 2014 nel settore nautico.

comparti	dipendenti	addetti esterni	di cui addetti esterni in esclusiva	% add est. in esclusiva su tot addetti est.	dipendenti + add. esterni	n° medio mesi di utilizzo addetti ester.	% utilizzo per + di 11 mesi all'anno	% utilizzo per + di 6 mesi all'anno
Manutenzione								
Rimessaggio e Riparazione	2.250	430	150	35%	2.680	6	10%	80%
Cantieristica	8.030	1.160	420	36%	9.190	8	55%	75%
Accessori e Componenti	5.550	180	80	44%	5.730	9	70%	80%
Motori	570	60	60	100%	630	12	100%	100%

I lavoratori dipendenti per il settore nautico complessivamente ammontano a 16.400 unità (contro le 16.293 unità dell'anno precedente), suddivise in 8.030 nel settore della cantieristica, 5.550 nel settore degli accessori e componenti nautici, 570 nel comparto dei motori e 2.250 nel campo del refitting, riparazione e rimessaggio. Gli addetti esterni nel settore della nautica ammontano complessivamente a 1.830 unità (contro le 1.786 unità dell'anno precedente), di cui 1.160 nella cantieristica, 180 nel campo degli accessori e componenti nautici, 60 nel comparto dei motori e 430 nel settore del refitting, riparazione e rimessaggio. Gli addetti esterni in media lavorano presso le imprese per un periodo di tempo pari a circa 8 mesi. Degli addetti esterni, il

49% lavora presso le imprese per un periodo di 11 o 12 mesi, mentre il 77% vi lavora per un periodo comunque maggiore di 6 mesi. Il numero degli addetti esterni in esclusiva, che prestano il proprio lavoro presso un'unica impresa, è cresciuto rispetto all'anno precedente, passando da 687 a 710 unità. La ripartizione di dipendenti e addetti esterni nel settore nautico è presentata graficamente nei seguenti grafici.



Dall'esame dei due grafici emerge come il primo comparto per numero di addetti, sia dipendenti sia esterni, sia quello della cantieristica, e il settore caratterizzato dal minore impiego di risorse umane sia quello dei motori; questo è comprensibile, sia alla luce del fatturato dei due comparti, sia considerando come la maggior parte dei motori venduti dalle imprese italiane sia di importazione, con conseguente minore necessità di manodopera. Diversa invece la ripartizione di dipendenti e addetti esterni nei comparti degli accessori nautici e dei servizi di refitting, rimessaggio e riparazione: mentre il primo settore è caratterizzato da una certa stabilità dei rapporti di lavoro (il 34% del totale dei dipendenti, solo il 10% degli addetti indiretti), il secondo impiega il 14% dei dipendenti e il 24% degli addetti esterni; si tratta di percentuali cospicue, che confermano che si tratta di un settore con alta densità di manodopera, e caratterizzato da picchi di lavoro che giustificano assunzioni discontinue e per periodi di tempo limitati.

L'adozione di provvedimenti persegue, altresì, l'obiettivo di introdurre semplificazioni, correttivi e strumenti agili di controllo che incentivino positivamente le dinamiche concorrenziali di mercato e, al contempo, rafforzino sia la tutela degli interessi di ordine pubblico sia la tutela degli interessi economici di tutti gli operatori del settore. E ciò attraverso:

- l'adeguamento a più stringenti norme di protezione ambientale in materia di immissioni nocive in ambienti atmosferici, acquatici ed in campo di inquinamento acustico. Tale adeguamento è, anche, finalizzato alla necessità per la produzione nazionale di rimanere competitiva sui mercati internazionali atteso che la produzione nazionale è destinata per la maggior parte ai mercati esteri. Le forme di inquinamento sopra descritto sono particolarmente avvertite nel

nostro Paese e gravano in ultima analisi sul sistema sanitario nazionale. Per tale motivazione vi saranno benefici effetti innanzitutto sulla salute dei cittadini;

- l'istituzione di uno specifico procedimento per l'apposizione della marchiatura CE, con attribuzione di specifici compiti in capo agli organismi deputati alla valutazione di conformità. La marchiatura CE è la dichiarazione obbligatoria, rilasciata dal fabbricante di un prodotto regolamentato nell'unione europea, che il prodotto è conforme ai requisiti di sicurezza previsti. Tale marchiatura ha inteso rimuovere le barriere alla libera circolazione dei prodotti all'interno del Mercato Unico Europeo determinate dai diversi sistemi di qualificazione dei prodotti contenuti nelle Legislazioni nazionali riferibili ai singoli stati membri. La procedura in questione assicura che il prodotto è conforme ai requisiti essenziali in materia di salute e sicurezza del consumatore e costituisce un valido impedimento a che siano collocati sul mercato europeo prodotti provenienti da paesi terzi non conformi ai citati requisiti. Questa procedura consentirà di realizzare un sistema di sicurezza globale della navigazione, nel campo del diporto nautico, in quanto le nuove unità che saranno immesse sul mercato avranno standards qualitativi elevati nel campo della sicurezza. Si segnala, infatti, a titolo esemplificativo, come le nuove unità saranno più resistenti in caso di condizioni meteomarine avverse, oppure in caso di sinistro in mare consentiranno una maggiore protezione per gli utilizzatori;
- uno snellimento delle procedure di carattere burocratico relative al settore. In particolare, l'intervento regolatorio consentirà alle Amministrazioni competenti di implementare le procedure con maggiore celerità, essendo individuate precisamente le singole attribuzioni e compiti specifici. Con lo schema di provvedimento, si ottiene l'esatta individuazione e precisazione di quelli che sono gli obblighi giuridici facenti capo a tutti i soggetti che intervengono nell'immissione in commercio delle unità da diporto quali fabbricanti, rappresentanti autorizzati, importatori e distributori. In questo modo, così, effetti benefici si ripercuoteranno sull'attività di vigilanza esercitata dalle Autorità competenti, non sussistendo dubbi sugli obblighi e le responsabilità gravanti su tutti i soggetti che intervengono nel ciclo produttivo. Con l'intervento viene chiarita, altresì, la competenza delle Capitanerie di Porto a ricevere i rapporti, ai sensi dell'articolo 17 della legge 24 novembre 1981, n. 689 in caso di illeciti amministrativi compiuti in materia di costruzione e progettazione di unità da diporto;
- l'esatta specificazione dei soggetti cui istituzionalmente è demandata la vigilanza sul mercato ed il controllo dei prodotti (Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Ministero dello sviluppo economico). Questa individuazione precisa delle Autorità competenti contribuirà anche ad avere una regolamentazione del mercato più corretta, non minata da fenomeni di dumping costruttivo. Infatti, la produzione di qualità delle unità da diporto consentirà di rendere più competitivo il sistema Paese, in quanto consentirà la creazione di esternalità economiche positive sia riguardo alla quantità dell'output prodotto, nonché riguardo alla qualità dello stesso. I consumatori dei Paesi terzi, infatti, saranno attratti dall'acquistare e/o importare i prodotti italiani, in quanto gli stessi avranno un maggiore coefficiente di qualità. Ciò comporterà una preferenza nella scelta degli utilizzatori dei prodotti italiani rispetto ai prodotti degli altri Paesi, che avranno tecnologie più inquinanti e più obsolete.
- lo sviluppo di un sistema di interscambio di informazioni tra le Autorità di vigilanza del mercato dei Paesi Membri, finalizzato a rendere omogenei i criteri di intervento;
- l'affievolimento delle criticità relative alla produzione e commercializzazione per le piccole e medie imprese attraverso una possibile logica di decentramento produttivo nell'ambito dei distretti industriali di riferimento. Le elevate competenze che si dovranno sviluppare per la costruzione di unità da diporto qualitativamente migliori consentiranno il verificarsi di un volano produttivo positivo per tutte le piccole e medie imprese territorializzate nell'ambito di un unico distretto produttivo, sistema che costituisce il tessuto connettivo della politica industriale del Paese dalla fine degli anni 70'. Si avrà, infatti, un moltiplicatore delle energie economiche presenti nei distretti industriali caratterizzati dalla cantieristica che entrerà in funzione anche grazie allo scambio informativo tra imprese, una maggiore interazione tra la formazione ed il lavoro, nonché una maggiore e sana concorrenza verso la qualità più alta tra le piccole e medie imprese.

B) l'indicazione degli obiettivi (di breve, medio o lungo periodo) perseguiti con l'intervento normativo;

- **(di lungo periodo)** Scopo fondamentale e generale della normativa in questione è la tutela della salute dei cittadini dell'Unione e, più direttamente, dei diportisti, che potranno fruire di imbarcazioni più sicure, sotto il profilo del rispetto degli standard qualitativi in materia di progettazione e costruzione, nonché meno inquinanti, sia in termini di emissioni acustiche che di gas di scarico, il tutto con possibili vantaggi anche per l'ecosistema ambientale e quello marino in particolare.
- **(di medio periodo)** nel medio periodo, la normativa mira a consentire un deciso miglioramento dei dati concernenti la produzione e, più specificamente, delle esportazioni verso i mercati ove già vigono disposizioni normative più rigorose in materia costruttiva e di inquinamento acustico-ambientale. Ulteriore obiettivo specifico, come corollario del più ampio principio di tutela ecologica/ambientale, è la diminuzione dell'inquinamento in aree ad elevata densità di unità da diporto (aree portuali, area ad elevata presenza turistica ed aree protette).
- **(di breve periodo)** nel breve periodo la normativa adottanda dovrebbe garantire una produzione nautica più sicura e performante nonché una semplificazione dei procedimenti amministrativi in materia di vigilanza del mercato e degli organismi notificati.

L'obiettivo è quello di garantire il rispetto dei requisiti di sicurezza nel settore di riferimento, al fine di tutelare la sicurezza e l'incolumità umana nonché l'integrità dell'ambiente marino.

L'analisi delle variazioni dei dati indicati nella precedente lettera A), osservate successivamente all'entrata in vigore del presente intervento normativo, potrà costituire un valido indicatore di interesse.

In generale anche la diminuzione dei posti barca liberi o la creazione di nuovi posti barca, potrà rappresentare un ulteriore indicatore degli auspicati positivi effetti dell'intervento, in termini di aumento di unità con conseguente occupazione di posti barca altrimenti lasciati liberi.

Il decreto, che rispetta i principi di sussidiarietà e proporzionalità, origina inoltre dalla necessità di assicurare anche al settore della nautica nuove procedure, tenendo conto delle esigenze riconducibili agli interessi degli operatori del settore e dei diportisti in termini di miglioramento di protezione e tutela del consumatore.

C) la descrizione degli indicatori che consentiranno di verificare il grado di raggiungimento degli obiettivi indicati e di monitorare l'attuazione dell'intervento nell'ambito della VIR;

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

- aumento degli occupati nell'indotto nautico globalmente considerato nel suo insieme;
- incremento del numero delle PMI di settore ad elevato standard tecnologico;
- diminuzione del numero delle PMI di settore a basso standard tecnologico;
- numero immatricolazioni delle unità da diporto derivanti da nuove costruzioni;
- numero delle irregolarità e delle frodi accertate in materia di progettazione e costruzione di unità da diporto;
- numero di ordinanze di ingiunzione emesse dalle Capitanerie di Porto, ai sensi della Legge 24 Novembre 1981, n. 689, in materia di progettazione e costruzione di unità da diporto;
- importo complessivo delle somme introitate dalle casse dello Stato nei casi di accertate condotte contra legem;
- grado di soddisfazione del consumatore finale rilevabile a mezzo di questionari sulla progettazione e costruzione delle unità da diporto;
- analisi dati e statistiche inerenti l'andamento generale del settore del diporto nautico in materia di nuove immatricolazioni di unità di nuova costruzione;

- aumento della produzione nazionale destinata sia ai mercati esteri che a quello interno;
- aumento degli occupati nell'indotto nautico globalmente considerato nel suo insieme;
- numero dei ricorsi afferenti alle pratiche amministrative;
- diminuzione del numero di pratiche amministrative svolte da agenzie marittime rispetto a quelle curate direttamente dai soggetti utilizzatori;
- diminuzione delle immissioni di gas nocivi e di polveri sottili;
- diminuzione delle segnalazioni di inquinamento dettate da sversamento in mare;
- diminuzioni degli interventi delle Autorità marittime in campo ambientale marino.

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

D) l'indicazione delle categorie dei soggetti, pubblici e privati, destinatari dei principali effetti dell'intervento regolatorio.

Destinatari diretti delle emanande disposizioni sono il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nella sua articolazione centrali e periferiche ed il Ministero dello sviluppo economico nelle sue articolazioni centrali e periferiche. Inoltre, importanti destinatari dei principali effetti dell'intervento normativo sono l'utenza diportistica nella sua generalità, l'Unione Nazionale dei Cantieri e delle Industrie Nautiche ed Affini (UCINA), l'Associazione Italiana Leasing (ASSILEA). Altri destinatari diretti saranno anche gli organismi notificati che operano nel settore della nautica da diporto e specificatamente la S.r.l. ANCCP, la S.r.l. ANS, la S.r.l. ENAVE, la S.p.a. Istituto Giordano, la S.r.l. Quality & Security, la S.p.a. RINA SERVICES e la S.r.l. UDICER NAUTITEST. Ma i destinatari diretti saranno sicuramente i consumatori finali del bene "unità da diporto" prodotto, le imprese di settore destinate alla produzione di unità da diporto ed, in ultimo, i cittadini tutti che beneficeranno di beni in circolazione (unità da diporto) maggiormente rispettosi dell'ambiente circostante. I cittadini dell'Unione e, in particolare i diportisti, beneficeranno di imbarcazioni da diporto caratterizzate da maggiori standard qualitativi, volti anche a tutelare la salute mediante una riduzione delle emissioni acustiche e di quelle gassose. Il miglioramento delle emissioni di gas produrrà un minor impatto ambientale, a tutto beneficio dell'ecosistema marino e, quindi, sempre della salute dei cittadini, con benefici effetti, pertanto, anche sul bilancio del servizio Sanitario Nazionale.

Va anche detto che la puntuale individuazione dei soggetti cui imputare le responsabilità in materia di costruzione, progettazione e certificazione delle Unità da diporto, garantisce una maggior tutela del consumatore eventualmente danneggiato dal mancato rispetto nelle normative in esame.

SEZIONE 2 - Procedure di consultazione precedenti l'intervento

Al fine dell'acquisizione degli elementi tecnici necessari alla predisposizione del decreto legislativo sono state interessate le strutture tecniche del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (Dipartimento per i trasporti, la Navigazione ed i Sistemi Informativi e Statistici, Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto) e del Ministero dello sviluppo economico (Direzione Generale per il mercato, la concorrenza, il consumatore, la vigilanza e la normativa tecnica).

Presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti è stato istituito un Gruppo di lavoro, costituito da Funzionari di detto Dicastero, il quale ha progressivamente elaborato una bozza di trasposizione della Direttiva 2013/53/UE. In tal senso sono state indette 15 riunioni nel corso del 2014 e del 2015, durante le quali sono stati approvati e messi a punto le versioni di lavoro della bozza. Durante questa fase sono stati discussi ed analizzati gli articoli contenuti nel testo della Direttiva 2013/53/UE e si è provveduto ad inscrivere la loro trasposizione all'interno della bozza.

Durante i lavori sono stati informati i vari portatori di interessi, anche per mezzo di riunioni, i quali sono stati invitati ad apportare eventuali contributi. In tale contesto si è tenuto conto anche

dei contributi di UCINA, organizzazione di riferimento del sistema confindustriale per il comparto della nautica da diporto, cui aderiscono le associazioni imprenditoriali interessate per i settori di rispettiva competenza, la quale si è fatta portavoce anche degli interessi delle associazioni che aderiscono all'Unione stessa), nonché dell'Associazione Italiana Leasing (ASSILEA) e degli Organismi Notificati che operano nel settore nazionale della Nautica da diporto.

Sono stati infine tenuti costanti contatti con l'altra Amministrazione interessata, ovvero il Ministero dello Sviluppo Economico, con la quale sono state tenute svariate riunioni nella fase finale di stesura della Bozza. Le strutture del MISE coinvolte sono state le seguenti:

- Direzione Generale per il mercato, la concorrenza, il consumatore, la vigilanza e la normativa tecnica – Divisione XIII, per quanto attiene le parti del provvedimento normativo relativo alle procedure relative alla Marcatura CE dei prodotti ed alla vigilanza del mercato;
- Direzione Generale per il mercato, la concorrenza, il consumatore, la vigilanza e la normativa tecnica – Divisione XIV, per quanto attiene le parti del provvedimento normativo relativo alle procedure di autorizzazione, notifica e vigilanza sugli Organismi Notificati;

La scelta dell'intervento normativo, dunque, è scaturita a seguito di un costruttivo ed intenso confronto con le strutture tecniche del Ministero su citate, tenuto conto degli interessi delle categorie interessate.

In conclusione il testo dell'intervento normativo proposto è stato ampiamente condiviso dalle parti.

Pertanto, il testo dello schema di decreto legislativo in esame costituisce una sintesi condivisa delle analisi e del confronto svolto da tutte le parti interessate partecipanti al predetto tavolo tecnico.

SEZIONE 3 - Valutazione dell'opzione di non intervento di regolamentazione (opzione zero)

L'opzione zero lascerebbe in vita delle regole per la commercializzazione delle unità da diporto obsolete in quanto riferite alla Direttiva 94/25/CE in fase di abrogazione. Tali regole, tra l'altro, non consentono una chiara attribuzione delle responsabilità nella fase della costruzione delle unità da diporto e spesso sono indicate tra le concause della flessione del settore della nautica deducibile dai dati degli ultimi anni su citati.

Dal punto di vista della sicurezza, inoltre, l'opzione zero renderebbe impossibile l'adeguamento a nuovi e più efficaci standard mantenendo in vita un impianto normativo non più in linea con la legislazione europea di settore e conseguentemente anacronistico.

In ogni caso la mancata attuazione della direttiva oggetto della presente relazione, esporrebbe l'Italia ad una procedura di infrazione da parte della Commissione europea.

SEZIONE 4 - Opzioni alternative all'intervento regolatorio

La legislazione europea di riferimento non ammette margini di discrezionalità.

Nel corso delle consultazioni nell'ambito delle Amministrazioni, è comunque emerso che la disciplina individuata è l'unica opzione effettivamente praticabile per conseguire adeguati livelli di certezza in materia di attribuzione di responsabilità nella fase della costruzione delle unità da diporto e al fine di incrementare la protezione dell'ambiente marino, non sussistendo alternative all'intervento normativo. Opzioni alternative, cioè diverse da quella adottata, non avrebbero ugualmente consentito il conseguimento degli obiettivi attesi in termini di miglioramento dei sistemi di progettazione ed immissione nel mercato delle unità da diporto anche ai fini della sicurezza in mare e della tutela ambientale. Anche all'esito dell'istruttoria tecnica avviata dai Ministeri proponenti in collaborazione con tutte le altre amministrazioni interessate e coordinata dalla Presidenza del Consiglio, nonché tenuto conto delle consultazioni avvenute in fase ascendente è stato valutato che l'intervento normativo era l'unico in grado di conseguire gli obiettivi sopraindicati, la protezione dell'ambiente, la prevenzione dell'inquinamento e la promozione dell'efficienza del mercato del settore diportistico. Pertanto, considerato il quadro della direttiva che caratterizza l'intervento, nella elaborazione del provvedimento sono state prese

in considerazione in modo convergente le fattispecie ivi previste che insieme, quindi, non più quali opzioni alternative ma integrate, consentono il conseguimento degli obiettivi di cui alla sezione 1b.

In definitiva, l'intervento regolatorio si limita a recepire le disposizioni della direttiva 2013/53/UE e non supera i livelli minimi della regolazione europea. La Direttiva che si recepisce con il presente decreto tiene conto dell'evoluzione del mercato e della tecnica costruttiva occorsa negli ultimi anni allineando conseguentemente gli standard italiani a quelli europei. Trattandosi di materia che va a toccare diversi aspetti, sarebbe stato complesso riuscire ad allinearsi agli standard europei fissati in ciascun aspetto ove non fosse stato adottato l'intervento regolatorio. In particolare, si rileva come, già in sede comunitaria, il legislatore abbia tenuto conto dell'impatto critico delle nuove disposizioni sulle finanze delle PMI, prevedendo, a tal fine, un termine di tolleranza per l'adeguamento dei relativi sistemi costruttivi ai nuovi standard costruttivi e qualitativi tale periodo di tolleranza consente all'industria italiana di apportare i correttivi necessari ai prodotti attualmente in produzione.

SEZIONE 5 - Giustificazione dell'opzione regolatoria proposta e valutazione degli oneri amministrativi e dell'impatto sulle PMI

- A) Gli svantaggi e i vantaggi dell'opzione prescelta, per i destinatari diretti e indiretti, a breve e a medio-lungo termine, adeguatamente misurati e quantificati, anche con riferimento alla possibile incidenza sulla organizzazione e sulle attività delle pubbliche amministrazioni, evidenziando i relativi vantaggi collettivi netti e le relative fonti di informazione.**

Il nuovo intervento tende a modificare le vigenti disposizioni in materia di immissione in commercio di unità da diporto allo scopo di introdurre una disciplina più idonea rispetto a quella previgente, anche sotto il profilo della semplificazione e snellimento delle procedure amministrative, sull'accertamento delle responsabilità e sulla irrogazione delle connesse sanzioni amministrative. I vantaggi a favore dei destinatari diretti, sia nel breve che nel medio-lungo termine, derivanti dell'intervento normativo sono quelli a vantaggio del consumatore finale, della maggiore rapidità nella gestione dei rapporti tra autorità preposte ed utenti finali con auspicate positive ricadute anche in termini economici. L'Amministrazione ha valutato gli effetti dell'intervento normativo e, all'esito dell'analisi, è pervenuta alla positiva valutazione degli interventi da effettuare con il provvedimento. L'intervento normativo non comporta svantaggi e garantisce, al contempo, vantaggi collettivi derivanti dalla fruibilità di prodotti più sicuri per l'incolumità personale e l'ambiente marino. La mancata attuazione della Direttiva potrebbe causare maggiori costi sociali in termini di minor sicurezza delle Unità da diporto e di mancata diminuzione dell'inquinamento derivante dall'uso di imbarcazioni più inquinanti, con ripercussioni sulla salute dei cittadini e, inevitabilmente, con aggravii economici per il Sistema Sanitario Nazionale e quindi per la collettività, causati dalla necessità di far fronte alle cure del cittadino. Al contempo, l'applicazione delle nuove norme, comporterà un miglioramento di tali problematiche, sia pure accompagnate da maggiori costi economici per le imprese del settore, costi che, tuttavia, dovrebbero, nel tempo, essere compensati da maggiori utili connessi ad un prevedibile aumento delle vendite di imbarcazioni più sicure sia a livello nazionale che all'interno del mercato europeo, anche a fronte di una minor concorrenza da parte di mercati esteri meno propensi al rispetto di alti standard qualitativi. E' ipotizzabile che nella fase iniziale un certo numero di imprese cessi la produzione in quanto non in grado di sostenere il processo di innovazione, però nel lungo periodo tale diminuzione verrà compensata da incrementi di produttività da parte delle imprese ad elevato standard tecnologico che potranno competere nei mercati esteri ad elevato tasso di protezione ambientale. Ulteriore vantaggio, diretto per le Amministrazioni vigilanti ma indiretto per l'intera collettività, è costituito dalla possibilità di avere una maggiore facilità nell'interscambio, tra gli Stati membri, di informazioni relative all'attività di vigilanza sul mercato e sugli OO.NN. Questo produrrà una maggiore efficienza ed efficacia dell'attività stessa, a tutto vantaggio, appunto, del mercato stesso e dei suoi utenti. Inoltre, tale situazione creerà una semplificazione amministrativa ed un'abbreviazione

significativa dei procedimenti di competenza delle predette Autorità. Va evidenziato che la normativa in oggetto si inserisce in un contesto di politica economica non del tutto agevole per un perfetto conseguimento degli obiettivi che la stessa si prefigge di conseguire.

A seguire una serie di interventi di semplificazione di stimolo per il comparto:

Noleggio occasionale tassato al 20%

Il decreto semplificazioni del 2012 ha modificato il Codice della nautica prevedendo per le persone fisiche private titolari di imbarcazioni da diporto (da 10 a 24 metri) e navi (oltre i 24 metri), anche condotte in leasing, la possibilità di effettuare noleggi occasionali di tali unità, senza che ciò costituisca uso commerciale dell'unità, e senza quindi necessità di annotazione sulla licenza di navigazione. Si rammenta che per condurre imbarcazioni in noleggio occasionale occorre la patente nautica, mentre per le navi è richiesto il titolo professionale. La misura introdotta dovrebbe facilitare ai privati il reperimento di risorse per contribuire a mantenere la propria unità da diporto (ivi inclusa la tassa sulle imbarcazioni/navi); se i relativi proventi non superano l'importo di 30.000 euro all'anno, è possibile optare per un'imposta sostitutiva del 20% in luogo dell'IRPEF e relative addizionali. Secondo alcuni, tuttavia, la nuova opportunità di noleggio occasionale da parte dei privati rappresenta una sorta di concorrenza sleale nei confronti delle società di charter, che esercitano professionalmente tale attività. L'effettuazione del noleggio occasionale dev'essere preventivamente comunicata con modalità telematica all'Agenzia delle Entrate ed alla Capitaneria di porto territorialmente competente: operativamente andrà compilato e firmato un documento in formato pdf scaricabile dal sito della Guardia Costiera www.guardiacostiera.it che dovrà poi essere inviato mediante posta elettronica alla Capitaneria di porto del luogo dove l'imbarcazione staziona, ed allo specifico indirizzo di posta elettronica nazionale della direzione centrale accertamento dell'Agenzia delle Entrate dc.acc.noleggio@agenziaentrate.it. E' stato infatti pubblicato in Gazzetta Ufficiale 88 del 15/4/2013 il decreto 26/2/2013 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che fissa le modalità operative per effettuare tale comunicazione ed approva il relativo modello. Attenzione: se il noleggio occasionale dà luogo a prestazioni di lavoro occasionale di tipo accessorio, come skipper, mozzo, ecc, occorre compilare anche un apposito riquadro del modello, contenente i dati anagrafici del lavoratore, il tipo di mansione svolta a bordo dell'unità da diporto, le date di inizio e fine della prestazione. In tal caso va inviata anche la comunicazione all'INPS e all'INAIL, secondo le regole già previste dalla legge per le comunicazioni preventive all'inizio delle attività di prestazioni occasionali. Copia delle comunicazione unica, delle relative ricevute di trasmissione all'Agenzia delle Entrate e alla Capitaneria, e se necessario delle comunicazioni all'INPS e INAIL, e del contratto di noleggio, devono essere tenute a bordo dell'imbarcazione/nave, a disposizione delle autorità di controllo.

Vendite all'estero

Una circolare interpretativa emanata il 24 aprile 2013 dalla Direzione Generale del Trasporto Marittimo ha semplificato la procedura per la vendita di unità da diporto a un cittadino straniero che volesse iscriverla nel Registro del proprio Paese: non è più necessario, infatti, il nulla osta preventivo dell'Agenzia delle Entrate. La circolare infatti ha chiarito che la vendita all'estero di unità da diporto non va equiparata alla dismissione di bandiera di una nave mercantile, per la quale è richiesto il nulla osta dell'INAIL/PSSEMA, poi esteso anche all'Agenzia delle Entrate, per la cancellazione dai registri, al fine di tutelare i marittimi imbarcati. Tale procedura burocratica richiede tempi lunghi, e nel settore del diporto aveva rallentato il mercato dell'usato, senza apportare alcun valore aggiunto in termini di controlli fiscali.

Redditometro

La nuova versione del redditometro di cui al decreto del dicembre 2012 ha inquadrato il settore della nautica da diporto in modo meno punitivo e più vicino alla realtà dei fatti. La presunzione del reddito per l'acquisto di un'imbarcazione è ora valutata con gli stessi criteri applicabili all'acquisto di un immobile, ossia senza l'applicazione al costo dell'imbarcazione di coefficienti moltiplicatori, che in passato innalzavano spropositatamente la capacità reddituale del diportista.

Analogamente la rata del leasing nautico determina l'attribuzione di un reddito di pari ammontare; d'altro canto rilevano - alla voce di spesa "trasporti" - anche le spese di mantenimento dell'imbarcazione, come ormeggio, rimessaggio, carburante, ecc.

Bollino blu

Per semplificare i controlli in mare, un provvedimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti prevede un attestato di verifica rappresentato da un bollino adesivo colorato da applicare sull'imbarcazione/nave dopo ogni controllo delle autorità: questa nuova visibilità dovrebbe evitare la duplicazione dei controlli.

Sportello Telematico del diportista

La legge di stabilità 2013, ne ha previsto l'istituzione ed in attesa delle norme di attuazione, in corso di perfezionamento, la misura prevede una banca dati centralizzata contenente le informazioni giuridiche, amministrative e fiscali di ogni imbarcazione, allo scopo di semplificare gli adempimenti di iscrizione al Registro delle unità e i relativi controlli.

B) l'individuazione e la stima degli effetti dell'opzione prescelta sulle micro, piccole e medie imprese.

Effetti positivi della disciplina si riscontreranno nella possibilità offerta all'utenza diportistica di poter individuare i soggetti su cui gravano gli adempimenti previsti in materia di marcatura CE. Il processo relativo alla costruzione e marcatura CE delle unità da diporto sulla base del intervento normativo di cui trattasi, potrà consentire, altresì, la crescita di imprese di piccole e medie dimensioni. Infatti la nuova costruzione di unità da diporto rispondenti a standards elevati di sicurezza della navigazione e di una maggiore protezione ambientale potrà consentire di immettere nel mercato unità rispondenti ai requisiti previsti in ambito comunitario e quindi permettere una presumibile crescita del fatturato delle imprese coinvolte nel ciclo produttivo e nell'indotto collegato. Una stima concreta allo stato attuale non risulta preventivabile in quanto soggetta a variabili di mercato, gli effetti saranno oggetto di monitoraggio deducibili anche dall'analisi del mercato e dai dati relativi alla immatricolazione di nuove unità da diporto. Aspetto negativo della disciplina si risconterà nell'uscita nel breve periodo, coincidente con il regime transitorio, delle PMI a basso standard tecnologico, nel lungo periodo tale diminuzione verrà coperta da un aumento di produttività da parte delle PMI ad elevato standard tecnologico le quali competeranno su mercati esteri ad elevato tasso di protezione ambientale.

C) l'indicazione e la stima degli oneri informativi e dei relativi costi amministrativi, introdotti o eliminati a carico di cittadini e imprese. Per onere informativo si intende qualunque adempimento comportante raccolta, elaborazione, trasmissione, conservazione e produzione di informazioni e documenti alla pubblica amministrazione.

Non sono previsti obblighi informativi a carico dei destinatari diretti e indiretti in quanto l'emanando decreto non prescrive obblighi ulteriori rispetto a quelli strettamente necessari per l'applicazione delle norme vigenti in materia di nautica da diporto, già individuati nel decreto legislativo n. 171 del 2005. Inoltre, non sono rilevabili, a seguito dell'intervento normativo, ulteriori oneri informativi a carico di cittadini o imprese connesse alla raccolta, elaborazione, trasmissione, conservazione e produzione di informazioni, ed in ogni caso gli stessi, nella

materia, non superano il livello minimo previsto dalla normativa europea. Non sono previsti specifici regimi di esenzione dedicati alle PMI, in quanto comunque il provvedimento introduce misure di chiarimento rispetto all'attuale regime, andando pertanto a costituire un indubbio e generalizzato vantaggio in termini di certezza giuridica nel campo delle attribuzioni delle responsabilità in materia di costruzione di unità da diporto.

- D) le condizioni e i fattori incidenti sui prevedibili effetti dell'intervento regolatorio, di cui comunque occorre tener conto per l'attuazione (misure di politica economica ed aspetti economici e finanziari suscettibili di incidere in modo significativo sull'attuazione dell'opzione regolatoria prescelta; disponibilità di adeguate risorse amministrative e gestionali; tecnologie utilizzabili, situazioni ambientali e aspetti socio-culturali da considerare per quanto concerne l'attuazione della norma prescelta, ecc.).**

L'intervento normativo, pur avendo una valenza di novità, presuppone che le strutture esistenti sono già in grado di garantire, dal punto di vista delle risorse umane e strumentali in dotazione, di dare corso alle procedure previste con un aggravio minimo al bilancio dello Stato individuabile in sessantottomila euro annui cui si provvede mediante una quota delle risorse di cui all'articolo 18-bis della legge n. 84 del 1994 (legislazione portuale). Presumibilmente talune PMI, in ragione dell'incremento delle innovazioni tecnologiche richieste, potrebbero essere indotte ad uscire dal mercato, però, bisogna considerare come le perdite verranno riassorbite dall'aumento previsto per le imprese che espanderanno la propria produzione in quei mercati esteri caratterizzati da una rigida politica di protezione ambientale. Come sopra rappresentato i mercati esteri rappresentano una ottima "chance" per l'aumento della produzione nazionale nel campo delle unità da diporto, per il riassorbimento dei posti di lavoro perduti e per l'aumento degli occupati previsti.

SEZIONE 6 - Incidenza sul corretto funzionamento concorrenziale del mercato e sulla competitività del Paese

L'intervento normativo non comporta effetti negativi sul corretto funzionamento concorrenziale del libero mercato e sulla competitività complessiva delle economie legate al settore della nautica da diporto. La chiarificazione delle responsabilità dei soggetti che operano nell'immissione in commercio di unità da diporto derivanti da nuove costruzioni potrà facilitare ed agevolare la competitività dei settori interessati favorendo gli operatori economici "virtuosi". Inoltre la normativa non limita il numero o la tipologia di fornitori del servizio relativo alla c.d. costruzione e progettazione di unità navali in ambito diportistico, la stessa Pubblica amministrazione, comunque, conserva compiti di indirizzo, vigilanza e controllo.

Il livello di regolazione previsto, peraltro, è in linea con altri modelli esistenti nell'Unione europea.

Tale omogeneità al quadro europeo consente di ottenere due risultati principali consistenti:

- 1) nella possibilità di accedere al consumatore italiano a beni con stesse caratteristiche di costruzione e sicurezza pur provenienti da paesi esteri;
- 2) nell'opportunità per il costruttore italiano di interfacciarsi ad armi pari con il mercato europeo dando rilievo così al valore aggiunto del "made in Italy" universalmente riconosciuto.

L'intervento comporterà una sicura crescita della competitività del Paese atteso che vi sarà, come ampiamente sopra rappresentato, un aumento della produzione nazionale in materia di costruzione di unità da diporto con benefici effetti sull'indotto ad esso connesso. Il contributo al PIL del settore della nautica è determinato dal valore della produzione del settore a prezzi di mercato. Ad esso si giunge sommando: valore aggiunto dei sottosettori (pari al 30% del fatturato totale); costi intermedi dei sottosettori: cantieristica, rimessaggio, accessori-componenti e motori, al netto degli acquisti che ciascun sottosettore effettua presso gli altri settori (stimati sulla base di una opportuna indagine tramite questionari su campione stratificato per settore di appartenenza) ovvero i costi derivanti dalle transazioni interindustriali riguardanti beni e servizi

intermedi affluiti dalle branche di origine alle branche di impiego e da queste ultime utilizzate come input dei rispettivi processi produttivi; margini di intermediazione per collocazione della produzione sul mercato (pari all'11% dei fatturati di cantieristica e refitting/rimessaggio). Il contributo della nautica al PIL, come valore della produzione a prezzi di mercato, risulta pari a € 1.995.570.000, in aumento del 2% rispetto allo scorso anno. La tabella seguente rappresenta il contributo della nautica al Prodotto Interno Lordo.

	Valori in €	Peso
Valore aggiunto dei settori	594.100.000	30%
Costi intermedi della cantieristica e riparazioni	899.700.000	
Costi intermedi del settore degli accessori e componenti nautici	221.800.000	
Costi intermedi del settore dei motori marini	58.730.000	
Margini intermediazione per collocamento produzione sul mercato	221.240.000	11%
Contributo al PIL 2014	1.995.570.000	100%
Contributo al PIL 2013	1.955.780.000	
Variazione contributo al PIL 2014-2013		2,0%
Peso del contributo al PIL della Nautica rispetto al PIL Nazionale % 2014		1,46 %
Peso del contributo al PIL della Nautica rispetto al PIL Nazionale % 2013		1,43 %

SEZIONE 7 - Modalità attuative dell'intervento di regolamentazione

A) Soggetti responsabili dell'attuazione dell'intervento regolatorio.

L'attuazione dell'intervento normativo è affidata all'iniziativa del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministero dello sviluppo economico e riguarderà anche l'attività delle articolazioni periferiche del Corpo della capitanerie di porto.

B) Le azioni per la pubblicità e per l'informazione dell'intervento (con esclusione delle forme di pubblicità legale degli atti già previste dall'ordinamento).

Le azioni specifiche per la pubblicità e per l'informazione dell'intervento sono state in parte anticipate nell'attività istruttoria e di concertazione dei meccanismi di snellimento e semplificazione che i competenti servizi del Dicastero delle infrastrutture e dei trasporti hanno condotto congiuntamente ai rappresentanti delle categorie professionali e delle associazioni di utenti interessati. Infatti la regolamentazione oggetto della presente AIR, è un provvedimento che incide sui procedimenti legati al circuito della progettazione e costruzione delle unità da diporto e delle connesse attività di marcatura CE dei relativi prodotti. Pertanto è certamente prevedibile che gli stessi soggetti direttamente interessati dalle innovazioni introdotte con il decreto in oggetto, provvederanno essi stessi a dare massima diffusione delle novità attraverso siti internet, stampa di settore, pubblicità, comunicazioni agli associati, ecc.

In ogni caso, successivamente alla conclusione dell'iter approvativo del decreto, si darà corso all'inserimento nelle pertinenti pagine web del sito istituzionale dei Ministeri delle infrastrutture e dei trasporti e dello sviluppo economico e degli altri portali tematici istituzionali.

C) Strumenti e modalità per il controllo e il monitoraggio dell'intervento regolatorio.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed il Ministero dello sviluppo economico cureranno il controllo sistematico dell'intervento normativo attraverso un monitoraggio periodico. In particolare saranno posti in essere gli ordinari strumenti di controllo e di monitoraggio effettuati dai competenti organi di amministrazione attiva periferica dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministero dello sviluppo economico con specifico riferimento agli indicatori individuati

In particolare verrà verificato l'aumento della produzione nazionale in materia di costruzione di unità da diporto, come da ultima tabella, e il conseguente aumento degli occupati nell'indotto ad esso connesso nonché l'andamento delle esportazioni verso specifici mercati.

Saranno inoltre monitorate le condizioni ambientali delle aree ad elevata densità diportistica.

D) Meccanismi eventualmente previsti per la revisione dell'intervento regolatorio.

Il provvedimento non prevede meccanismi per la revisione dell'intervento normativo in oggetto. La revisione dell'intervento regolatorio sarà trattato eventualmente in sede di VIR.

E) Aspetti prioritari da monitorare in fase di attuazione dell'intervento regolatorio e considerare ai fini della VIR.

Come stabilito dal dPCM 19 novembre 2009, n. 212 recante: Disciplina attuativa della verifica dell'impatto della regolamentazione, ai sensi dell'articolo 14, comma 5, della legge 28 novembre 2005, n. 246" il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed il Ministero dello sviluppo economico effettueranno la verifica dopo un biennio alla entrata in vigore dell'intervento normativo attraverso i periodici controlli sul grado di raggiungimento delle finalità, dei costi e degli effetti prodotti, del livello di osservanza delle prescrizioni e del numero delle sanzioni irrogate e dei connessi importi ed, in ultimo, delle somme introitate nelle casse dello Stato per le violazioni accertate.

A cura del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministero dello sviluppo economico saranno presi in esame i seguenti indicatori:

- aumento degli occupati nell'indotto nautico globalmente considerato nel suo insieme;
- incremento del numero delle PMI di settore ad elevato standard tecnologico;
- diminuzione del numero delle PMI di settore a basso standard tecnologico;
- andamento delle esportazioni;
- numero dei ricorsi afferenti alle pratiche amministrative;
- numero immatricolazioni delle unità da diporto derivanti da nuove costruzioni;
- numero delle irregolarità e delle frodi accertate in materia di progettazione e costruzione di unità da diporto;
- numero di ordinanze di ingiunzione emesse dalle Capitanerie di Porto, ai sensi della Legge 24 Novembre 1981, n. 689, in materia di progettazione e costruzione di unità da diporto;
- importo complessivo delle somme introitate dalle casse dello Stato nei casi di accertate condotte contra legem;
- grado di soddisfazione del consumatore finale rilevabile a mezzo di questionari sulla progettazione e costruzione delle unità da diporto;
- analisi dati e statistiche inerenti l'andamento generale del settore del diporto nautico in materia di nuove immatricolazioni di unità di nuova costruzione;
- aumento della produzione nazionale destinata sia ai mercati esteri che a quello interno;
- diminuzione del numero di pratiche amministrative svolte da agenzie marittime rispetto a quelle curate direttamente dai soggetti utilizzatori;
- diminuzione delle immissioni di gas nocivi e di polveri sottili;
- diminuzione delle segnalazioni di inquinamento dettate da sversamento in mare;
- diminuzioni degli interventi delle Autorità marittime in campo ambientale marino

SEZIONE 8 - Rispetto dei livelli minimi di regolazione europea

L'intervento normativo rispetta il criterio direttivo di divieto di introduzione o di mantenimento di livelli di regolazione superiori a quelli minimi richiesti dalle direttive, come definiti

dall'articolo 14, comma 24-ter, della legge 28 novembre 2005, n. 246. Non si introducono livelli di regolazione superiori a quelli minimi richiesti.