



Revisione ed integrazione del codice della nautica da diporto Atto del Governo 461

Informazioni sugli atti di riferimento

Atto del Governo:	461	
Titolo:	Schema di decreto legislativo concernente revisione ed integrazione del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, recante codice della nautica da diporto ed attuazione della direttiva 2003/44/CE	
Norma di delega:	articolo 1 della legge 7 ottobre 2015, n. 167	
Numero di articoli:	55	
	Senato	Camera
Date:		
presentazione:	22/9/2017	22/9/2017
annuncio:	26/9/2017	22/9/2017
assegnazione:	22/9/2017	22/9/2017
termine per l'espressione del parere:	12/10/2017	12/10/2017
Commissioni competenti:	5 ^a Commissione permanente (Bilancio); 8 ^a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni).	IX (Trasporti); V (Bilancio).
Rilievi di altre Commissioni:	1 ^a Commissione permanente (Affari Costituzionali); 2 ^a Commissione permanente (Giustizia); 14 ^a Commissione permanente (Politiche dell'Unione europea)	XIV Politiche dell'Unione Europea

Quadro di raffronto

Schema dlgs n. 461	Argomento	Principi di delega (art. 1 della l. 167/2015)	Articoli modificati del cod. nautica diporto (d.lgs. n. 171/2005)	note
Art. 1	Navigazione da diporto commerciale	co. 1, lett a) e co. 2 lett. a) e b) - semplificazione regime amministrativo	art. 1	
Art. 2	Annotazione dell'utilizzo del natante a fini commerciali	co. 1, lett a) e co. 2 lett. a) e b) - semplificazione regime amministrativo	art. 2 -nuovo co. 2-bis	
Art. 3	Nuova classificazione delle unità da diporto	co. 2, lett. bb) - adeguamento alla direttiva 2013/53/UE co. 2, lett. q) - sicurezza e dotazioni	art. 3	La dir. 2013/53/UE è stata attuata con D.Lgs. n. 5/2016
Art. 4	Applicazione del D.Lgs n. 5/2016 alla progettazione, costruzione e immissione in commercio delle unità da diporto	co. 2, lett. bb) - adeguamento alla direttiva 2013/53/UE	art. 14 - nuovo co. 1-bis	
Art. 5	Iscrizione provvisoria delle navi da diporto e Certificazione di idoneità per le navi autocostituite	co. 1, lett. a) semplificazione regime amministrativo e co. 2 lett. a) coordinamento e armonizzazione dell'iscrizione co. 2, lett. bb)	art. 15	
Art. 6	Iscrizione delle navi da diporto	co. 1, lett. a) e co. 2 lett. a) - coordinamento e armonizzazione dell'iscrizione	nuovo art. 15-bis	

Art. 7	Cancellazioni delle annotazioni per risoluzione contratti <i>leasing</i> e perdita di possesso	co. 1, lett. a) semplificazione regime amministrativo e co. 2 lett. a) coordinamento e armonizzazione dell'iscrizione	art. 16, nuovi co. 1-bis e 1-ter	
Art. 8	Termine di 120 giorni per la registrazione per gli estero residenti e Non sussistenza obbligo di pubblicità per la dichiarazione e la revoca di armatore	co. 1, lett. a) semplificazione regime amministrativo e co. 2 lett. a)	art. 17 e nuovo co. 4-bis	
Art. 9	Obbligo dei rappresentanti stranieri degli estero residenti di essere regolarmente soggiornanti in Italia	co. 1, lett. a) semplificazione regime amministrativo e co. 2 lett. a) coordinamento e armonizzazione dell'iscrizione	art. 18	
Art. 10	Iscrizione delle imbarcazioni da diporto e di quelle utilizzate a fini commerciali	co. 1, lett. a) semplificazione regime amministrativo e co. 2 lett. a)	art. 19 e nuovo co. 4-bis	
Art. 11	Facoltà iscrizione provvisoria in caso di <i>leasing</i> e iscrizione provvisoria navi da diporto	co. 1, lett. a) semplificazione regime amministrativo e co. 2 lett. a) coordinamento e armonizzazione dell'iscrizione	art. 20 e nuovo co. 1-bis	
Art. 12	Semplificazione procedimento di autorizzazione alla dismissione di bandiera	co. 2 lett. d)	art. 21	
Art. 13	Documenti di navigazione e rinvio ad un regolamento di attuazione per stabilire i documenti di navigazione delle navi da diporto	co. 1, lett. a) semplificazione regime amministrativo	art. 22 e nuovo co. 3-bis	
Art. 14	Reazione su modulo conforme della licenza per le unità da diporto commerciale	co. 1, lett. a) semplificazione regime amministrativo	art. 23	
Art. 15	Riduzione da 20 a 15 gg del tempo di rilascio del rinnovo della licenza di navigazione	co. 1, lett. a) e co. 2, lett. b)	art. 24	
Art. 16	Nuovo procedimento per la dichiarazione di armatore delle unità da diporto commerciali	co. 1, lett. a) e b)	nuovo art. 24-bis	
Art. 17	Modifiche formali	-	art. 25	
Art. 18	Certificato di idoneità al noleggio	co. 1, lett. a) e co. 2 lett. a) e b) - semplificazione regime amministrativo	art. 26 e nuovo co. 1-bis	
Art. 19	Snellimento controlli di sicurezza della navigazione da diporto	co. 1, lett. b) e co. 2, lett. o)	nuovo art. 26-bis	attua Ordini del giorno n. 9/2722/5 e 9/2722/17 del 23/8/2015
Art. 20	Limiti di navigazione per i natanti da diporto e requisiti per i natanti utilizzati a fini commerciali	co. 1, lett. b) e co. 2, lett. bb)	art. 27	
Art. 21	Nuove figure: fabbricante, rappresentante autorizzato, importatore e distributore	co. 2, lett. bb) - adeguamento alla direttiva 2013/53/UE	art. 28	
Art. 22	Dotazioni di sicurezza a bordo e rinvio a regolamenti di attuazione per il rilascio delle certificazioni di sicurezza e le dotazioni minime di bordo	co. 1, lett. b) e co. 2, lett. q)	art. 29: nuovi co. 11-bis e 11-ter	
Art. 23	Autorizzazione alla navigazione temporanea e autorizzazione per fiere all'estero	co. 2, lett. c)	art. 31 e nuovo co. 4-bis	
Art. 24	Autorizzazione alla navigazione temporanea in lingua inglese	co. 2, lett. c)	art. 32	
Art. 25	Norme di coordinamento formale	-	abrogazione dell'art. 33	
Art. 26	Nuovo titolo semplificato per i servizi di coperta nelle unità da diporto (Ufficiale di navigazione del diporto di 2 classe)	co. 2, lett. n) - revisione dei titoli professionali	nuovo art. 36-bis	
Art. 27	Semplificazione procedure imbarco/sbarco dei marittimi su imbarcazioni a noleggio di una medesima impresa	co. 2, lett. b)	art. 38 e nuovo co. 1-bis	
Art. 28	Disciplina delle patenti nautiche, nuova patente speciale D e prescrizioni dei medici accertatori	co. 1, lett. a) e lett. d) aggiornamento requisiti psicofisici patente nautica e co. 2, lett. l) semplificazione requisiti psicofisici uditivi e visivi	Capo IV, art. 39 e nuovo co. 6-bis	
Art. 29	Anagrafe nazionale telematica delle patenti nautiche	co. 1, lett. b)	nuovo art. 39-bis	attua Ordine del giorno n. 9/2722/11 del

				23/9/2015
Art. 30	Obbligo di assicurazione RC per i natanti da diporto utilizzati per attività commerciali	co. 2, lett. e)	art. 41	
Art. 31	Istituzione della nuova figura professionale del mediatore del diporto e della nuova figura professionale dell'istruttore di vela	co. 2, lett. i) ed m) co. 2, lett. t) n. 1 e 2	nuovi articoli 49-ter, 49-quater e 49-quinquies e 49-sexies	
Art. 32	Disciplina delle scuole nautiche e dei Centri di istruzione per la nautica	co. 2, lett. a) -coordinamento, armonizzazione e semplificazione della nautica da diporto	nuovi articoli 49-septies e 49-octies	attua Ordine del giorno n. 9/2722/12 del 23/9/2015
Art. 33	Accosti riservati per le unità da diporto in transito e riserva per i soggetti diversamente abili; Campi boa e di ormeggio attrezzati nelle aree marine protette Ricovero a secco delle imbarcazioni fino a 12 mt e dei natanti Assistenza e traino per i natanti in avaria e pericolo	co. 2, lett. f) co. 2, lett. g) co. 2, lett. h) co. 1, lett. b)	nuovo Capo II-quater: art. 49-novies; art. 49-decies; art. 49-undecies; art. 49-duodecies.	Risoluzione approvata in IX Comm. Trasporti n. 7-00790
Art. 34	Istituzione della "Giornata del mare" e promozione della cultura del mare	co. 2, lett. s)	art. 52	attua Ordine el giorno n. 9/2722/6 del 23/9/2015
Art. 35	Aumento di un terzo delle sanzioni amministrative per le violazioni commesse con unità da diporto e sospensione della patente nautica per violazioni ai limiti di velocità	co. 2, lett. v) (inasprimento delle sanzioni) e lett. z) co. 2, lett. aa)	art. 53	
Art. 36	Divieto di condurre unità da diporto sotto l'influenza di alcol e relative sanzioni	co. 2, lett. z)	nuovo art. 53-bis	
Art. 37	Aumento delle sanzioni per la guida sotto effetto di alcol per i minori di 21 anni e per gli utilizzi a fini commerciali	co. 2 lett. z)	nuovo art. 53-ter	
Art. 38	Divieto di condurre unità da diporto sotto l'influenza di stupefacenti e relative sanzioni	co. 2, lett. z)	nuovo art. 53-quater	
Art. 39	Sospensione accessoria della licenza di navigazione nei casi di revoca della patente nautica	co. 1, lett. c) revisione della disciplina sanzionatoria della nautica da diporto	nuovo art. 53-quinquies	
Art. 40	Aumento delle sanzioni per l'utilizzo abusivo dell'autorizzazione alla navigazione temporanea	co. 1, lett. c) e co. 2, lett. v)	art. 54	
Art. 41	Aumento delle sanzioni per l'esercizio abusivo di attività commerciale (trasporto persone a titolo oneroso) ed eventuale sospensione della patente	co. 2, lett. v)	art. 55	
Art. 42	Aumento ulteriore delle sanzioni nei casi di danno o pericolo per l'ambiente, revoca della patente e, nei casi più gravi, sequestro dell'unità da diporto	co. 2, lett. z)	nuovo art. 55-bis	
Art. 43	Pagamento delle sanzioni in misura ridotta entro 5gg	-	nuovo art. 57-ter	
Art. 44	Esenzione dalle formalità di arrivo e partenza per le unità da diporto fino a 12 passeggeri	co. 2, lett. b)	art. 59	
Art. 45	Applicazione del termine ridotto di 24 ore per la denuncia di evento straordinario relativamente all'integrità ambientale e Istituzione dell'archivio nazionale dei prodotti delle unità da diporto che monitora gli infortuni ed i danni alla salute causati dai prodotti	co. 2, lett. bb)	art. 60 e nuovi co. 3-bis, 3-ter, 3-quater e 3-quinquies	
Art. 46	Possibilità di installazione di motori alimentati a gpl, gas, metano, elettrici su unità da diporto e rinvio ad un decreto attuativo per le relative procedure	co. 1, lett. e)	nuovo art. 62-bis	attua Ordine el giorno n. 9/2722/21 del 23/9/2015
Art. 47	Clausola di invarianza finanziaria per le amministrazioni interessate	-	art. 67	
Art. 48	Correzione di un errore materiale	-	allegato VIII punto 9)	

Art. 49	Destinazione alla nautica minore (ricovero a secco), nei piani regolatori portuali, delle strutture demaniali sottoutilizzate	co. 2, lett. h)	art. 5 legge n. 84/1994	
Art. 50	Aggiunta del rimessaggio a secco come destinazione dei punti di ormeggio	-	art. 2 DPRn. 509/1997	
Art. 51	Definizione di interfaccia nave/porto e applicazione D.Lgs n. 53/2011 alle unità da diporto per traffici commerciali	co. 2, lett. p)- pieno adeguamento alla dir. 2009/16/CE (controllo da parte dello Stati di approdo)	art. 2, co. 1, lett. f) dlgs n. 53/2011	
Art. 52	Eliminazione del requisito delle 1000 ton per l'iscrizione al registro internazionale delle navi adibite al noleggio per finalità turistiche	co. 1, lett. a) semplificazione della normativa da diporto a fini commerciali	art. 3, l. n. 172/2003	attua Ordine el giorno n. 9/2722/19 del 23/9/2015
Art. 53	Modifiche per il corretto recepimento della dir. 2013/53/UE	co. 2, lett. a) e lett. bb)	D. Lgs n. 5/2016	
Art. 54	Rinvio ad un decreto per la semplificazione di procedimenti amministrativi previsti dal regolamento di attuazione del Codice della nautica da diporto	co. 2, lett. cc)		
Art. 55	Clausola di invarianza finanziaria			

Contenuto

Di seguito si illustra il contenuto dello schema di decreto, analizzando le **principali modifiche**, suddivise per argomenti. Per il quadro completo delle modifiche si può fare riferimento al Quadro di raffronto.

Tra le principali novità introdotte vi sono:

- la revisione della **classificazione delle unità da diporto**;
- la semplificazione del **regime amministrativo** delle unità da diporto;
- la disciplina dei **natanti da diporto commerciali**;
- l'istituzione dell'**Anagrafe nazionale** telematica delle **patenti nautiche**;
- la disciplina delle **scuole nautiche**;
- l'istituzione della **giornata de mare** e la promozione della **cultura del mare**;
- il riconoscimento della figura professionale dell'**istruttore di vela**;
- l'istituzione della figura professionale del **mediatore del diporto**;
- lo snellimento dei **controlli sulla navigazione** e l'aggiornamento della normativa sulla sicurezza;
- i ricoveri a secco (**dry storage**) per la nautica minore;
- le **riserve di ormeggi** a soggetti diversamente abili;
- la revisione e rimodulazione delle **sanzioni amministrative**.

La nuova classificazione delle unità da diporto - artt. 3 e 4

L'articolo 3 modifica il corrispondente art. 3 del codice della nautica da diporto (codice), attuando il **comma 2, lett. bb)** della legge delega, che prevede l' **adeguamento alla direttiva 2013/53/UE relativa alle imbarcazioni da diporto e alle moto d'acqua**, nonché il **co. 2, lett. q)** che prevede la revisione della disciplina in materia di **sicurezza delle unità e delle dotazioni** anche alla luce dell'adeguamento all'innovazione tecnologica.

Si ricorda che in base all'articolo 3 del codice, le costruzioni destinate alla navigazione da diporto sono attualmente così denominate:

- **unità da diporto**: ogni costruzione di qualunque tipo e con qualunque mezzo di propulsione destinata alla navigazione da diporto;
- **nave da diporto**: ogni unità con scafo di lunghezza **superiore a ventiquattro metri**, misurata secondo le norme armonizzate EN/ISO/DIS 8666;
- **imbarcazione da diporto**: ogni unità con scafo di lunghezza **superiore a dieci metri e inferiore a ventiquattro metri**;
- **natante da diporto**: ogni unità da diporto a remi o con lunghezza **inferiore a dieci metri**.

Su tale classificazione è intervenuto il **decreto legislativo n. 5 del 2016**, che ha recepito nel nostro ordinamento la **direttiva 2013/53/UE**, che ha provveduto a ridefinire i requisiti essenziali dei prodotti, gli obblighi dei fabbricanti per quanto riguarda le procedure di fabbricazione, la documentazione tecnica e le informazioni da fornire al consumatore, nonché gli obblighi degli importatori, anche privati, e dei distributori. Il decreto n. 5 del 2016 ha pertanto trasposto la Direttiva stabilendo i **requisiti per la progettazione e la fabbricazione delle unità da diporto**, le norme sulla loro **libera circolazione nel mercato**, nonché ha definito un sistema di **responsabilità a carico di fabbricanti, rappresentanti, importatori e distributori**, classificando in maniera chiara tutti coloro che intervengono nel ciclo dell'immissione in commercio delle unità da diporto ed individuandone in dettaglio i ruoli e le responsabilità. Ha ampliato poi l'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.

La **nuova classificazione delle unità dal diporto** definita nell'**articolo 3** dello schema è la seguente:

a) **unità da diporto**: si intende ogni costruzione di qualunque tipo e con qualunque mezzo di propulsione destinata alla navigazione da diporto;

b) **unità da diporto utilizzata a fini commerciali (commercial yacht)**: si intende ogni unità da diporto di cui all'articolo 2 del codice e **che non trasporta merci, comprese le navi di cui all'articolo 3 della legge 8 luglio 2003, n. 172**;

Queste ultime sono le **navi destinate esclusivamente al noleggio per finalità turistiche**, che in base al citato art. 3 hanno lunghezza superiore a 24 metri e stazza lorda inferiore a 1000 tonnellate e che possono essere iscritte al Registro internazionale (istituito dall'art. 1 del D.L. n. 457/1997) ed assoggettate alla relativa disciplina: sono navi adibite alla **navigazione internazionale** solo per il noleggio turistico e abilitate al trasporto di massimo 12 passeggeri, escluso l'equipaggio ed a loro non si applica il divieto di cabotaggio previsto per le navi iscritte al Registro internazionale;

c) **nave da diporto maggiore**: si intende ogni unità con scafo di **lunghezza superiore a ventiquattro metri**, misurata secondo la norma armonizzata UNI/EN/ISO/8666 per la misurazione dei natanti e delle imbarcazioni da diporto, e di **stazza superiore alle 500 GT ovvero a 600 TSL**;

d) **nave da diporto minore**: si intende ogni unità con scafo di **lunghezza superiore a ventiquattro metri**, misurata secondo la norma armonizzata UNI/EN/ISO/8666, e di **stazza fino a 500 GT ovvero a 600 TSL**;

e) **imbarcazione da diporto**: si intende ogni unità con scafo di **lunghezza superiore a dieci metri e fino a ventiquattro metri**, misurata secondo la norma armonizzata UNI/EN/ISO/8666;

f) **natante da diporto**: si intende ogni unità **a remi ovvero con scafo di lunghezza pari o inferiore a dieci metri**, misurata secondo la norma armonizzata di cui alla lettera c), con esclusione delle moto d'acqua;

g) **moto d'acqua**: si intende ogni unità da diporto con lunghezza dello scafo inferiore a quattro metri, che utilizza un motore di propulsione con una pompa a getto d'acqua come fonte primaria di propulsione e destinata a essere azionata da una o più persone sedute, in piedi o inginocchiate sullo scafo, anziché al suo interno.

La nuova classificazione **introduce pertanto la navigazione commerciale da diporto (commercial yacht)** e l'applicazione del codice alle **navi immatricolate con la disciplina speciale del registro internazionale** in base all'art. 3 della l. 172/2003.

Si distingue inoltre tra **navi da diporto maggiori e minori** a seconda della stazza e si introducono espressamente **le moto d'acqua** tra le unità da diporto.

L'**articolo 4** prevede l'applicazione del decreto legislativo n. 5 del 2016 alla progettazione, costruzione ed immissione in commercio di tutte le unità da diporto, con l'esclusione delle navi e dei commercial Yacht.

L'iscrizione delle navi da diporto (artt 5 e 6) e delle imbarcazioni da diporto (art. 10)

Gli articoli 5 e 6, intervengono sulla disciplina dell'iscrizione delle navi da diporto, in un'ottica di semplificazione, come previsto dai principi di delega del comma 1, lett. a) e del comma 2 lett. a) che prevede il coordinamento e l'armonizzazione dell'iscrizione.

L'art. 15 del codice prevede attualmente che le navi da diporto siano iscritte in registri tenuti dalle Capitanerie di porto.

L'**articolo 5** introduce la possibilità di **iscrizione provvisoria per le navi da diporto**, attualmente prevista per le sole imbarcazioni.

Al comma 3 sono definiti i requisiti di idoneità tecnica per le navi autocostruite.

Il novellato comma 4 prevede che il proprietario o l'utilizzatore di un contratto di locazione finanziaria di unità da diporto possa richiedere all'ufficio di iscrizione **l'annotazione della perdita di possesso** dell'unità a seguito di furto, rapina, appropriazione indebita, truffa, **presentando l'originale o la copia conforme della denuncia o della querela** e restituendo, se in suo possesso, la licenza di navigazione.

L'**articolo 6** inserisce nel codice il **nuovo articolo 15-bis**, che disciplina specificamente l'**iscrizione delle navi da diporto**.

L'iscrizione nel registro delle navi da diporto, anche provvisoria, può essere **chiesta dal proprietario con il titolo di proprietà e il certificato di stazza**, mentre nel caso di navi estere è richiesto anche l'estratto del registro di iscrizione di provenienza o il certificato di cancellazione; quest'ultimo documento può essere sostituito da un certificato che attesta le procedure di cancellazione dal registro estero.

Se nei certificati suddetti sono indicate le generalità del proprietario si prevede che non sia necessario presentare il titolo di proprietà.

Per l'**annotazione dell'utilizzo a fini commerciali** nel registro delle navi da diporto è necessario che il proprietario presenti anche il certificato di iscrizione al registro delle imprese o dichiarazione sostitutiva con

gli estremi dell'impresa individuale o della società. Nel caso di imprese o società estere è richiesto un documento del Paese di appartenenza della società che attesti la specifica attività svolta.

Per gli yacht commerciali l'iscrizione nel registro delle navi da diporto deve riportare l'utilizzo per l'attività commerciale, che è riportato anche nella licenza di navigazione.

E' consentiva la **successiva variazione della destinazione tra diporto "puro" diporto commerciale** e viceversa. Attualmente l'art. 24 del regolamento di attuazione del codice (DM 29 luglio 2008, n. 146) prevede la possibilità di chiedere l'annotazione dell'uso commerciale.

Analogamente ai precedenti, **l'art. 10** introduce una disciplina specifica per **l'iscrizione delle imbarcazioni da diporto**.

L'art. 15 del codice prevede attualmente che le imbarcazioni da diporto siano iscritte in registri e che sia possibile chiedere l'iscrizione provvisoria dell'unità. Tali registri sono tenuti dalle Capitanerie di porto, dagli uffici circondariali marittimi, nonché dagli uffici provinciali del Dipartimento dei trasporti terrestri e per i sistemi informativi e statistici autorizzati dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

*Occorre segnalare che sulla stessa materia delle iscrizioni delle unità da diporto interviene con forti innovazioni, che devono pertanto essere coordinate con quelle illustrate dello schema di decreto in commento, lo **schema di Regolamento attuativo del Registro Telematico delle imbarcazioni da diporto**, recentemente presentato al Parlamento per il parere (AG 448).*

L'istituzione del Sistema telematico centrale della nautica da diporto, ovvero l'archivio telematico centrale, contenente le informazioni di carattere tecnico, giuridico, amministrativo e di conservatoria riguardanti le navi e le imbarcazioni da diporto, nonché lo **Sportello telematico del diportista**, era stata disposta dai commi da 217 a 222 della legge di stabilità 2013 (legge n. 228/2012).

Il nuovo schema di regolamento **prevede il superamento del vecchio sistema di tenuta dei registri di iscrizione delle unità da diporto**, gestiti ad oggi in formato cartaceo e in termini **decentrati presso ciascun circondario marittimo**, attraverso la loro completa informatizzazione e la devoluzione delle relative competenze ad **un'unica autorità centrale competente su tutto il territorio nazionale**. A tale obiettivo si accompagna anche quello della semplificazione e della razionalizzazione delle modalità di iscrizione e cancellazione delle unità da diporto nei relativi registri e delle modalità di rilascio dei documenti di navigazione attraverso l'istituzione degli sportelli telematici del diportista (STED) collegati con una banca dati centrale.

Il **Sistema telematico centrale della nautica da diporto (SISTE)** è istituito presso il Dipartimento per i Trasporti del MIT ed è articolato nelle seguenti strutture:

- Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN, contenente le informazioni di carattere tecnico e giuridico delle unità da diporto);
- Ufficio di conservatoria centrale delle unità da diporto;
- Sportello telematico del diportista.

Per approfondimenti su tale schema di regolamento attuativo del Registro telematico si veda il relativo [dossier](#) del Servizio Studi della Camera.

Altre disposizioni relative all'iscrizione delle unità da diporto - articoli 7, 8 e 9

Altre disposizioni (articoli 7, 8 e 9) relative alle iscrizioni vengono modificate per tutte le unità da diporto.

L'art. 16 del codice prevede che le unità da diporto utilizzate a titolo di **leasing** con facoltà di acquisto siano iscritte a nome del locatore, con specifica annotazione sul registro di iscrizione e sulla licenza di navigazione del nominativo dell'utilizzatore e della data di scadenza del relativo contratto. Su tale norma interviene **l'articolo 7** dello schema, che prevede che in caso di **risoluzione del contratto di locazione finanziaria, il proprietario chieda la cancellazione dell'annotazione**. In caso di **perdita di possesso la cancellazione** dell'annotazione è richiesta dal proprietario o dall'utilizzatore.

Relativamente alla **pubblicità degli atti relativi alle unità da diporto**, l'art. 17 del codice prevede attualmente che per gli effetti previsti dal [codice civile](#), gli **atti costitutivi, traslativi o estintivi della proprietà o di altri diritti reali** su unità da diporto soggette ad iscrizione **siano resi pubblici**, su richiesta avanzata dall'interessato, **entro sessanta giorni** dalla data dell'atto, mediante trascrizione nei rispettivi registri di iscrizione ed annotazione sulla licenza di navigazione.

L'articolo 8 dello schema porta a **centoventi giorni il termine per l'iscrizione delle variazioni se l'interessato è residente all'estero**. Viene invece **eliminato l'obbligo di pubblicità** per la **dichiarazione e la revoca di armatore**.

L'articolo 9, con riferimento all'**iscrizione delle unità da diporto da parte di stranieri o estero residenti**, specifica infine, novellando l'art. 18, co. 4 del codice, che il **rappresentante, qualora straniero**, deve essere **regolarmente soggiornante in Italia**.

Unità da diporto commerciali - articoli 1, 2, 16, 20 e 30

L'**articolo 16**, introducendo nel codice un **nuovo articolo 24-bis**, disciplina il **procedimento amministrativo** per la dichiarazione di **armatore delle unità da diporto commerciali**.

La materia è quella del co. 1, lett. a), relativo alla semplificazione del regime amministrativo e quella della lett. b), che prevede espressamente la **semplificazione del regime amministrativo** e degli adempimenti relativi alla navigazione da diporto, anche ai fini commerciali.

Le unità da diporto commerciali sono contemplate negli articoli 1 e 2 del codice, relativamente al campo di applicazione del codice ed alla definizione di uso commerciale delle unità da diporto, sul quale intervengono anche **gli articoli 1 e 2** del presente schema. In particolare l'**articolo 2** introduce un comma 2-bis all'art. 2 del codice in base al quale per i natanti, l'utilizzazione a fini commerciali è annotata secondo le modalità indicate nel regolamento di attuazione del codice.

L'**articolo 16** richiede che chi assume l'esercizio di una unità da diporto e la utilizza a fini commerciali, debba preventivamente fare una **dichiarazione di armatore**, per **atto scritto** con sottoscrizione autenticata, **ovvero verbalmente**, all'ufficio di iscrizione dell'unità. La dichiarazione deve essere annotata sulla licenza di navigazione.

Quando l'esercizio non è assunto dal proprietario, all'atto della dichiarazione occorre consegnare copia autentica del titolo che attribuisce l'uso dell'unità.

Se l'armatore non provvede alla dichiarazione, questa può essere fatta dal proprietario. Al comma 8 si dispone che in mancanza della dichiarazione di armatore, sia presunto come tale il proprietario, fino a prova contraria.

L'**armatore è responsabile** delle obbligazioni contratte, per quanto riguarda l'unità da diporto utilizzata a fini commerciali e l'esercizio della stessa.

Si ricorda che il codice della navigazione prevede già la dichiarazione e revoca di armatore, che viene applicata anche alle navi e imbarcazioni da diporto in quanto l'art. 1, co. 3 del codice della nautica da diporto rinvia all'applicazione delle norme del codice della navigazione per quanto non espressamente previsto dallo stesso codice della nautica da diporto, specificando che le imbarcazioni da diporto sono equiparate alle navi, di stazza fino a 10 o a 25 tonn, fino al limite di ventiquattro metri. Attualmente è quindi già previsto il pagamento di diritti per la trascrizione nei registri, fissati da ultimo dal DM trasporti 10 luglio 2017, n. 353.

Con la modifica normativa in commento vengono pertanto introdotte nel corpo normativo del codice della navigazione da diporto le nuove norme sul procedimento di iscrizione.

Si ricorda inoltre che rientrano nel regime amministrativo della navigazione da diporto, oltre alle procedure di iscrizione, le norme in materia di abilitazione alla navigazione (Capo II del Titolo II), tra cui l'obbligo di detenere, per la navigazione da diporto, la licenza di navigazione e il certificato di sicurezza rilasciati dall'ufficio all'atto dell'iscrizione (artt. 22-24 e 26) nonché l'obbligo per imbarcazioni e navi da diporto, di esporre la bandiera nazionale e la previsione che le stesse siano contraddistinte dalla sigla dell'ufficio presso cui sono iscritte e dal numero di iscrizione (art. 25). Rientrano nel regime amministrativo anche le norme in materia di persone trasportabili e di equipaggio (Capo III del Titolo II). In particolare, in base all'art. 34, l'autorità che rilascia la licenza di navigazione annota sulla stessa il numero massimo delle persone trasportabili. L'art. 37 rimette poi a un decreto ministeriale la definizione delle qualifiche professionali per lo svolgimento dei servizi di bordo.

In materia di **navigazione dei natanti commerciali**, interviene anche l'**articolo 20**, attraverso l'introduzione di un nuovo comma 6-bis all'art. 27 del codice, che prevede i seguenti **obblighi del conduttore** dei natanti da diporto utilizzati a fini commerciali:

- essere in possesso di **patente nautica**;
- imbarcare un numero di persone non superiore a quello che il natante è abilitato a trasportare;
- imbarcare, in caso di noleggior, un numero di persone non superiore a dodici;
- dotare il natante dei mezzi di salvataggio e delle dotazioni di sicurezza richieste dal regolamento di attuazione del codice.

Il nuovo comma 6-ter prevede invece, per il **conduttore di natanti** da diporto oggetto di **contratti di locazione**, che l'**obbligo di possedere la patente nautica ricorra nei soli casi previsti dall'articolo 39, commi 1, 3, 4 e 5**.

Si tratta dei seguenti:

- comma 1: obbligo della patente per unità da diporto di lunghezza non superiore a ventiquattro mt. per la navigazione oltre le sei miglia dalla costa o, comunque, su moto d'acqua per la navigazione nelle acque interne e per la navigazione nelle acque marittime entro sei miglia dalla costa, quando a bordo dell'unità sia installato un motore avente una cilindrata superiore a 750 cc se a carburazione a due tempi, o a 1.000 cc se a carburazione a quattro tempi fuori bordo o se a iniezione diretta, o a 1.300 cc se a carburazione a quattro tempi entro bordo, o a 2.000 cc se a ciclo diesel, comunque con potenza superiore a 30 kw o a 40,8 cv.;
- comma 2: obbligo della patente per nave da diporto per chi assume il comando di una unità da diporto di lunghezza superiore ai ventiquattro metri;
- comma 3: unità da diporto di lunghezza pari o inferiore a ventiquattro metri, che navigano entro sei miglia dalla

costa e a bordo delle quali è installato un motore di potenza e cilindrata inferiori a quelle indicate al comma 1, lettera b) con gli indicati requisiti di età;

- comma 4: Si prescinde dai requisiti di età di cui al comma 3, per la partecipazione all'attività di istruzione svolta dalle scuole di avviamento agli sport nautici gestite dalle federazioni nazionali e dalla Lega navale italiana, ai relativi allenamenti ed attività agonistica;

- comma 5: motoscafi ad uso privato sono equiparati, ai fini dell'abilitazione al comando, alle unità da diporto.

Occorrerebbe chiarire meglio il rinvio ai commi 1, 3 4 e 5 e l'esclusione della sola ipotesi del comma 2, che prevede la patente per chi assume il comando di una unità da diporto di lunghezza superiore ai ventiquattro metri.

L'articolo 30, modificando l'art. 41 del codice, in attuazione del criterio di delega del comma 2, lett. e), estende infine l'applicazione dell'**assicurazione obbligatoria per i danni** riportati dal conduttore e dalle persone trasportate, ai **natanti da diporto utilizzati nell'esercizio di attività commerciali**.

Snellimento dei controlli di sicurezza sulla navigazione da diporto - Art. 19

L'articolo 19 introduce un nuovo articolo 26-*bis* nel codice, in attuazione dei criteri e principi di delega del comma 1, lett. b) e del comma 2, lett. o), nonché degli ordini del giorno numero 9/2722/5 e 9/2722/17, del 23 settembre 2015.

Si ricorda che tra le materie della delega, il **comma 1, lett. b)** prevede le **attività di controllo** in materia di sicurezza della navigazione da diporto e di prevenzione degli incidenti in prossimità della costa con l'obiettivo della salvaguardia della vita umana in mare e nelle acque interne. Tra i criteri e principi direttivi, il comma 2, **lettera o)** prevede la **razionalizzazione** ed economia delle **risorse** istituzionali destinate alle **attività di controllo** in materia di sicurezza della navigazione; in tale ottica il Corpo delle capitanerie di porto - **Guardia costiera** viene **individuata come autorità competente in via esclusiva** per la pianificazione e il coordinamento dei controlli, tenuto conto comunque, delle vigenti attribuzioni istituzionali in tale settore.

Il nuovo articolo 26-*bis* interviene pertanto sulla **razionalizzazione nei controlli in materia di sicurezza della navigazione**: si prevede in tal senso che sia il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con **specifiche direttive annuali**, a determinare le **modalità di svolgimento dei controlli** in materia di sicurezza della navigazione da diporto, anche commerciale, al fine di **evitare duplicazioni di accertamenti** a carico delle unità da diporto, con particolare riguardo alla stagione balneare. E' prevista anche la verifica successiva dell'attuazione di tali direttive. Viene **affidata in via esclusiva al Corpo delle Capitanerie di porto-guardia costiera** la pianificazione, la direzione ed il coordinamento dei controlli per la sicurezza della navigazione da diporto. Si prevede che i controlli possano essere effettuati, da parte degli ufficiali e degli agenti di polizia giudiziaria appartenenti al Corpo delle Capitanerie di porto, anche tramite la nuova anagrafe nazionale delle patenti nautiche che viene istituita dal presente decreto.

Per realizzare concretamente tale razionalizzazione, si prevede l'istituzione di un sistema di **controlli preventivi** che, **a seguito di un accertamento favorevole** sulla regolarità della documentazione di bordo, delle dotazioni di sicurezza e dei titoli abilitativi al comando delle unità da diporto, consenta di **evitare durante la stagione balneare la reiterazione di tali controlli**.

Rimane ferma comunque la possibilità di controlli di diversa natura che rintrano nelle attribuzioni e nei compiti di istituto propri di ciascuna Forza di polizia.

In materia di sicurezza intervengono anche i successivi articoli da 35 a 42 (v. *infra*), che prevedono ad inasprire le sanzioni per chi conduce natanti in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di stupefacenti, o procura danni ambientali.

Anagrafe nazionale delle patenti nautiche e categorie di patenti - Artt. 28 e 29

Gli articoli 28 e 29 apportano una serie di modifiche in materia di patenti nautiche.

L'articolo 29 istituisce l'**Anagrafe nazionale delle patenti nautiche**, presso il Dipartimento per i trasporti del Ministero delle infrastrutture e trasporti. A tal fine si introduce nel codice il nuovo articolo 39-*bis*.

Tale modifica rientra sia nell'ambito della materia del regime amministrativo e di navigazione delle unità da diporto, di cui al comma 1, lett. a) della legge delega, che nel comma 1, lett. b) relativamente ai controlli in materia di sicurezza della navigazione da diporto e di prevenzione degli incidenti. La norma intende anche dare attuazione all'ordine del giorno n. 9/2722/11 approvato il 23 settembre 2015, con il quale è stato assunto l'impegno da parte del Governo di istituire, senza oneri a carico dello Stato, l'anagrafe delle patenti nautiche.

Il comma 1 del nuovo art. 39-*bis* specifica che la finalità della norma è quella della sicurezza della navigazione e di **rendere possibile l'acquisizione dei dati degli utenti**, ed i relativi mutamenti, **in modo informatizzato**, così da consentire la **verifica in tempo reale** dei requisiti di validità delle patenti e, attraverso il sistema di archiviazione delle violazioni commesse dagli abilitati, l'applicazione delle sanzioni

della sospensione e revoca della patente, anche in caso di recidive. La nuova Anagrafe includerà infatti anche i **sinistri marittimi, gli eventi straordinari e le violazioni**.

In dettaglio, **per ogni intestatario di patente nautica saranno indicati i seguenti dati:**

- a) i dati anagrafici e le loro variazioni;
- b) i dati relativi al **procedimento di rilascio** delle patenti e quelli relativi ai **procedimenti amministrativi successivi**, come quelli di rinnovo, di sospensione e di revoca;
- c) i dati relativi alle **violazioni di norme** previste dal codice della nautica o di altre norme applicabili in materia, che comportano l'applicazione della **sanzione della sospensione o della revoca della patente nautica**, anche per effetto di reiterazioni;
- d) i dati relativi agli **eventi straordinari**, di cui all'articolo 60 del codice, in cui il titolare è stato coinvolto al comando o alla direzione nautica di un'unità da diporto, e alle eventuali **sanzioni** irrogate.

I **dati** saranno raccolti dal Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali e il personale del Ministero dei trasporti, e saranno forniti dalle Capitanerie di porto, dagli Uffici circondariali marittimi e dagli Uffici della motorizzazione civile, dagli organi accertatori (ufficiali di polizia giudiziaria delle Forze di polizia e del Corpo della Capitanerie di porto), nonché dalle compagnie di assicurazione, soggetti che sono tutti tenuti alla **trasmissione dei dati al Centro Elaborazione Dati della Direzione generale per la motorizzazione** del Dipartimento dei trasporti.

Per l'organizzazione ed il funzionamento dell'anagrafe si rinvia all'emanazione del **regolamento di attuazione** del decreto in commento.

L'articolo 28 dispone invece l'aggiornamento e la **semplificazione dei requisiti necessari per il conseguimento della patente nautica**, in attuazione dei principi di delega del comma 2, lett. d) che prevede l'aggiornamento dei requisiti psicofisici per la patente nautica e della lett. l) che prevede specificamente la semplificazione dei requisiti psicofisici uditivi e visivi. **L'articolo 28** modifica innanzitutto la rubrica del Capo IV del Codice, che viene rinominata in "patenti nautiche"

Attualmente **l'articolo 39 del codice**, prevede l'**obbligo della patente nautica** per le unità da diporto superiori a 24 metri, nonché per le unità inferiori a 24 metri per la navigazione oltre le sei miglia dalla costa. Per la navigazione con unità inferiori a 24 metri entro le sei miglia dalla costa o nelle acque interne la patente è obbligatoria quando a bordo sia installato un motore avente una cilindrata superiore a 750 cc se a carburazione a due tempi, o a 1000 cc se a carburazione a quattro tempi fuori bordo o se a iniezione diretta, o a 1300 cc se a carburazione a quattro tempi entro bordo, o a 2000 cc se a ciclo diesel, comunque con potenza superiore a 30 kw o a 40,8 cv. Per la navigazione entro le sei miglia dalla costa con unità inferiori a 24 metri e dotate di motore con potenza inferiore a quelle indicate la patente non è necessaria; è necessario però aver compiuto diciotto anni per le imbarcazioni, sedici anni per i natanti e quattordici anni per i natanti a vela con superficie velica superiore a quattro metri quadrati nonché per le unità a remi che navigano oltre un miglio dalla costa (si prescinde da questi requisiti di età nell'ambito delle attività di istruzione e di avviamento agli sport nautici).

La **patente nautica** si distingue nelle seguenti **categorie**: 1) categoria A: comando e condotta di natanti e imbarcazioni da diporto; 2) categoria B: comando di navi da diporto; 3) categoria C: direzione nautica di natanti e imbarcazioni da diporto.

L'articolo 28, comma 2. cap. lett. a) specifica meglio le **categorie oltre le quali è previsto l'obbligo di patente**, in particolare per i motori a iniezione, richiedendosi la patente nelle seguenti ipotesi:

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

L'articolo 28 novella l'articolo 39 aggiungendo la **nuova categoria D, configurata** come un'**abilitazione speciale**, in un'ottica maggiormente inclusiva rispetto agli stringenti requisiti di vista e uditivi attualmente previsti.

Si prevedono pertanto le seguenti **categorie di patente nautica**:

- **Categoria A**: abilitazione al **comando di natanti e imbarcazioni** da diporto;
- **Categoria B**: abilitazione al **comando di navi da diporto**;
- **Categoria C**: abilitazione alla **direzione nautica di natanti e imbarcazioni** da diporto;
- **Categoria D**: **abilitazione speciale al comando di natanti e imbarcazioni da diporto**.

Con riferimento ai **requisiti psico fisici per il conseguimento delle patenti nautiche**, il nuovo comma 6-bis aggiunto all'art. 39, prevede che le patenti nautiche di categoria **A, B e C** possano presentare **prescrizioni**, anche relative alla **durata della propria validità, conseguenti all'esito degli accertamenti medici di idoneità** psichica e fisica, **in sede di rilascio o di convalida** delle stesse.

Per la **Categoria D** vi possono essere **limitazioni** più ampie, relative alle **caratteristiche dello scafo**, alla **potenza dei motori** installati, ai **limiti di navigazione**, anche entro specifiche distanze dalla costa, e alle

condizioni meteomarine, nonché prescrizioni sulla **durata** della validità, anche conseguenti ad accertamenti medici ed all'**utilizzo di specifici adattamenti**.

Si ricorda che i **requisiti psicofisici per il conseguimento della patente nautica** sono stabiliti dal regolamento di attuazione del codice (DM n. 146/2008); in particolare l'allegato I prevede, tra gli altri, i seguenti requisiti visivi: un campo visivo, almeno in un occhio, normale; una sensibilità cromatica sufficiente a distinguere rapidamente e con sicurezza i colori fondamentali (rosso, verde, blu) e una sufficiente visione crepuscolare-notturna, nonché un visus corretto complessivo, quale somma monoculare dei due visus, non inferiore a 10/10 (e non inferiore a 3/10 nell'occhio migliore), raggiungibile con correzione con lenti a contatto di qualsiasi valore diottrico o con correzione di occhiali di qualsiasi valore diottrico. Tra i requisiti uditivi merita segnalare la percezione, anche con l'ausilio di apparecchi correttivi, della voce di conversazione con fonemi combinati a non meno di otto metri di distanza, complessivamente, e a non meno di due metri dall'orecchio che sente di meno. Con il Decreto 2 agosto 2016, n. 182 è stato pubblicato il Regolamento di modifica dei requisiti visivi per il conseguimento o la convalida della patente nautica.

Il nuovo comma 6-ter rinvia infine al regolamento di attuazione l'individuazione degli appartenenti alle Forze armate, di polizia e del Corpo dei vigili del fuoco che conseguono le patenti nautiche di categoria A e B senza esami.

Il mediatore del diporto e l'istruttore di vela Art. 31

L'articolo 31 introduce nel codice un nuovo Capo II-bis, relativo alle **figure professionali per le unità da diporto**, composto dai nuovi articoli 49-ter, 49-quater e 49-quinquies e 49-sexies..

Con l'articolo 49-ter viene istituita la **figura professionale del mediatore del diporto**, definito come **colui che mette in relazione, anche attraverso attività di consulenza, due o più parti per la conclusione di contratti** di compravendita, costruzione, locazione, noleggio, comodato, ormeggio di barche e locazione finanziaria **di unità da diporto**.

Il mediatore del diporto deve svolgere tali attività in via esclusiva, e le attività connesse e strumentali ad essa e può delegare tali funzioni solo ad un altro mediatore iscritto.

L'articolo 49-quater definisce in dettaglio le **attività ed i requisiti per svolgere la professione del mediatore del diporto**. L'attività è soggetta a **segnalazione certificata di inizio di attività** (SCIA) da presentare alla Camera di Commerci, tramite lo sportello unico del comune competente, che iscrive i dati nel registro delle imprese oppure in un'apposita sezione del repertorio delle notizie economiche e amministrative (REA) per i soggetti diversi dalle imprese.

I requisiti che occorrono per **svolgere la professione del mediatore del diporto sono i seguenti**:

- a) cittadinanza dell'Unione europea;
- b) età minima di **18 anni**;
- c) avere assolto l'obbligo di istruzione, di cui all'articolo 1, comma 622, della legge 27 dicembre 2006, n. 296;
- d) aver frequentato un **apposito corso teorico-pratico** organizzato dalle Regioni, per il quale è previsto il **pagamento** di un diritto fissato con decreto ministeriale, e superato il relativo **esame**;
- e) aver **stipulato una polizza di assicurazione della responsabilità civile per i danni** arrecati nell'esercizio dell'attività derivanti da condotte proprie o di terzi, del cui operato essi rispondono a norma di legge.

Sono quindi definite le **sanzioni disciplinari**, nonché i **casi di sospensione e inibizione perpetua della professione**.

Con il nuovo articolo 49-quinquies nasce la **figura professionale dell'istruttore di vela**, definito come **colui che insegna professionalmente, anche in modo non continuativo, le tecniche della navigazione a vela** in tutte le specializzazioni, esercitate **con qualsiasi tipo di unità, in mare, laghi e acque interne**.

L'esercizio professionale dell'istruttore di vela è riservato ai soggetti iscritti in un apposito elenco nazionale tenuto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

L'articolo 49-sexies prevede l'**elenco nazionale degli istruttori di vela** come **abilitante a svolgere la professione in tutto il territorio nazionale**, ed i **requisiti** che occorrono per richiedere l'**iscrizione**:

- a) cittadinanza dell'Unione europea;
- b) età minima di **23 anni**;
- c) avere assolto l'obbligo di **istruzione**, di cui all'articolo 1, comma 622, della legge 27 dicembre 2006, n. 296;
- d) non essere stati dichiarati delinquenti abituali, professionali o per tendenza, non essere stati sottoposti a misure di sicurezza personali o alle misure di prevenzione, non essere stati condannati a una pena detentiva non inferiore a tre anni, salvo che non siano intervenuti provvedimenti di riabilitazione;

- e) avere residenza o domicilio o stabile recapito in un comune della Repubblica;
- f) essere in possesso **almeno di brevetto che abilita all'insegnamento delle tecniche di base della navigazione a vela**, rilasciato dalla Marina Militare, dalla Federazione italiana vela, o dalla Lega navale italiana, nel rispetto del sistema nazionale di qualifiche dei tecnici sportivi del Comitato olimpico nazionale italiano e del quadro europeo delle qualifiche—European Qualification Framework dell'Unione europea;
- g) essere in possesso del **certificato di idoneità psicofisica**, sulla base dei requisiti previsti dalle disposizioni di attuazione di cui all'articolo 5 del decreto-legge 30 dicembre 1979, n.663;
- h) **aver stipulato una polizza di assicurazione della responsabilità civile per i danni arrecati** nell'esercizio dell'attività derivanti da condotte proprie o di terzi, del cui operato essi rispondono a norma di legge.

L'**iscrizione** all'elenco è **valida per 6 anni rinnovabili**, previo accertamento ogni tre anni dell'idoneità psicofisica e dopo la **frequenza di un corso di aggiornamento professionale** organizzato dalla Marina Militare, **dalla Federazione italiana vela, o dalla Lega navale italiana**. L'**iscrizione al corso di aggiornamento prevede il pagamento di un diritto** per la gestione del corso stesso.

Tale disposizione pone pertanto **a carico degli istruttori di vela, oneri finanziari ed amministrativi, quali la stipula dell'assicurazione obbligatoria e la frequenza di appositi corsi a pagamento**.

Sono quindi definite le **sanzioni disciplinari**, nonché **i casi di sospensione e radiazione dall'elenco**.

Per l'organizzazione, la disciplina, la tenuta, la vigilanza relative all'elenco nazionale dell'istruttore di vela, i programmi del corso, si rinvia ad un decreto interministeriale da adottare ai sensi dell'art. 17, comma 3, della legge n. 400/1988.

Scuole nautiche e Centri di istruzione per la nautica - art. 32

L'**articolo 32** introduce nel codice **due nuovi articoli: l'art. 49-septies**, che disciplina le **Scuole nautiche**, e l'**art. 49-octies**, che disciplina i **Centri di istruzione per la nautica**.

Il principio di delega di riferimento è il co. 2, lett. a) relativo al coordinamento, armonizzazione e semplificazione della nautica da diporto, nonché viene data attuazione all'ordine del giorno n. 9/2722/12 del 23/9/2015, con il quale il Governo si è impegnato ad introdurre una specifica disciplina delle scuole nautiche e delle relative figure professionali dell'insegnante e dell'istruttore, validi per l'intero territorio nazionale.

Il nuovo articolo 49-septies definisce come "**scuole nautiche**" le **scuole per l'educazione marinaresca**, l'istruzione e la formazione dei candidati agli esami per il conseguimento delle **patenti nautiche**.

Tali scuole sono soggette a **vigilanza amministrativa e tecnica da parte delle Province** o delle Città metropolitane o delle Province autonome di Trento e di Bolzano del luogo in cui hanno la sede principale.

Per la **gestione di una scuola nautica è richiesto** che le persone fisiche o giuridiche, le società ed enti presentino l'apposita **segnalazione certificata di inizio attività (SCIA)**. Il titolare della scuola deve avere la **proprietà e gestione diretta**, personale, esclusiva e permanente dell'esercizio, nonché la gestione diretta dei beni patrimoniali della scuola nautica e rispondo del suo regolare funzionamento nei confronti dell'autorità competenti. **La richiesta può essere presentata anche dagli istituti tecnici del settore tecnologico, indirizzo trasporti e logistica**, articolazione conduzione del mezzo, opzioni conduzione del mezzo navale e di impianti e apparati marittimi.

I **requisiti** per poter presentare la **SCIA sono i seguenti**:

- avere compiuto 21 anni;
- essere in possesso di adeguata capacità finanziaria, sissata con successivi decreti del Ministro delle infrastrutture e trasporti;
- avere un diploma di istruzione di secondo grado;
- avere svolto attività di insegnamento almeno biennale, negli ultimi cinque anni.

Per le persone giuridiche i requisiti, ad eccezione della capacità finanziaria, sono richiesti al legale rappresentante.

Si prevede che **possano svolgere attività di insegnamento presso le scuole nautiche** i seguenti soggetti:

- chi è in possesso dell'abilitazione non inferiore a quella di ufficiale di coperta o di titolo professionale di capitano del diporto;
- i docenti degli istituti tecnici di sopra citati (di cui al comma 5);
- gli ufficiali superiori del Corpo dello stato maggiore e delle capitanerie di porto che hanno cessato il servizio attivo da almeno cinque anni;
- coloro che hanno conseguito da almeno dieci anni la patente nautica per la navigazione senza alcun limite.

L'attività di insegnamento della tecnica di base della navigazione a vela è svolta dall'istruttore di vela.

Gli insegnanti ed i soggetti che gestiscono le scuole nautiche, inoltre, non devono essere stati dichiarati delinquenti abituali, professionali o per tendenza ed essere sottoposti a misure amministrative di sicurezza personali o alle misure di prevenzione e non essere stati condannati a una pena detentiva non inferiore a tre anni, salvo che non siano intervenuti provvedimenti di riabilitazione.

Le Province o le Città metropolitane o le Province autonome di Trento e di Bolzano sono tenute ad **effettuare verifiche** del possesso dei requisiti prescritti da parte delle **scuole nautiche con cadenza almeno triennale**.

Gli stessi soggetti ordinano la **chiusura e la cessazione dell'attività delle scuole nautiche qualora manchi la dichiarazione di inizio di attività o la scuola sia gestita senza i requisiti prescritti**.

Le scuole nautiche nonché i centri di istruzione per la nautica di cui all'articolo 49-octies devono presentare le domande di ammissione agli **esami** per i propri candidati **presso l'autorità marittima** o l'ufficio motorizzazione civile del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti **nella cui giurisdizione le medesime hanno la sede principale**.

Il nuovo articolo 49-octies dispone che le **associazioni nautiche**, e gli **enti a livello nazionale per la gestione delle scuole** per il conseguimento delle patenti nautiche, **riconosciuti** in conformità a quanto previsto con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, assumano la denominazione di **"Centri di istruzione per la nautica"**. Per questi enti non è richiesta la segnalazione certificata in materia di inizio attività.

Tali enti sono **vigilati dal Ministero** delle infrastrutture e trasporti e **devono svolgere l'attività di formazione dei candidati agli esami per patenti nautiche di qualsiasi categoria**, possedere una **adeguata attrezzatura tecnica** e didattica, disporre degli insegnanti previsti per le scuole nautiche, nonché di **una adeguata unità da diporto**, secondo quanto stabilito dal regolamento di attuazione del codice.

Sono previsti i casi di sospensione o revoca dell'attività dei Centri in una serie di ipotesi e si rinvia all'emanazione di appositi decreti ministeriali per stabilire i requisiti minimi di capacità finanziaria, idoneità, modalità di svolgimento delle verifiche da parte dei compartimenti marittimi, ed altri criteri relativi alle sedi ed allo svolgimento degli esami.

Accosti riservati per le unità in transito e riserva per i soggetti diversamente abili - Art. 33

L'articolo 33, comma 1, introduce nel codice il **nuovo Capo II-quater** del Titolo III del codice, composto, tra l'altro, dagli articoli 49-novies, 49-decies, 49-undecies e 49-duodecies, che disciplinano le **strutture dedicate alla nautica da diporto**.

Il **nuovo articolo 49-novies** disciplina il **transito delle unità da diporto**, prevedendo che vi sia un congruo numero di **ormeggi riservati alle unità in transito e ai soggetti diversamente abili**.

Si dà in tal modo attuazione al principio di delega del comma 2, lett. f).

In dettaglio si introduce **l'obbligo dei concessionari** delle strutture dedicate alla nautica da diporto, di **riservare permanentemente tratti di banchina per gli accosti alle unità da diporto, a vela o a motore, in transito o che approdano per rifugio, per la durata massima di 72 ore**, rinnovabili per un ulteriore periodo di pari durata nei casi di avaria all'unità, salvo che la permanenza oltre tali termini non sia giustificata da ragioni di **sicurezza della navigazione**. L'ormeggio deve essere **gratuito fino a 12 ore giornaliere, tra le 8.00 e le 20.00**, per non più di tre ormeggi al mese.

Per il periodo estivo, **dal 15 giugno al 15 settembre, il numero degli accosti riservati al transito è fissato nel sette per cento dei posti barca disponibili**, mentre **negli altri periodi** è fissato in misura inferiore, nel modo seguente:

- a) fino a 50 posti barca: due;
- b) fino a 100 posti barca: tre;
- c) fino a 150 posti barca: cinque;
- d) fino a 250 posti barca: dieci;
- e) da 251 a 500 posti barca: quindici;
- f) da 501 a 750 posti barca: venti;
- g) oltre 750 posti barca: venticinque.

Per quanto riguarda il transito delle unità da diporto condotte da **soggetti diversamente abili** o con persone diversamente abili a bordo, il numero degli **accosti riservati** è pari, nel periodo estivo, **all'uno per cento dei posti disponibili**, mentre per gli altri periodi dell'anno ad un numero che va da uno ad otto posti a seconda della capienza del porto. Viene però stabilito che per tali soggetti venga scelta un'area di comodo accesso, con banchina di accesso di altezza massima di 50 cm rispetto al livello dell'acqua ed a minore distanza possibile dai punti di erogazione di acqua ed energie elettrica, nonché che l'ormeggio sia riconoscibile delimitandolo con strisce gialle dipinte e con apposito simbolo. In alternativa è possibile l'utilizzo di un idoneo sistema di pontili galleggianti, collegati a terra, che consentano comodo accesso e uso.

A carico del soggetto diversamente abile è posto l'onere di comunicare al concessionario, via radio o telefono, la data e l'orario del proprio arrivo con almeno 24 ore di anticipo, a pena di decadenza del diritto di ormeggio nell'attracco riservato. Se i beni non sono in concessione, la comunicazione va fatta all'autorità marittima.

Campi boa e di ormeggio nelle aree marine protette - Ricovero a secco - Servizio di assistenza in mare - Art. 33 e art. 49

L'articolo 33, introduce anche i nuovi articoli 49-*decies*, 49-*undecies* e 49-*duodecies*.

Il **nuovo articolo 49-*decies*** è relativo ai **Campi di ormeggio attrezzati nelle aree marine protette**.

Si dà in tal modo attuazione al principio di delega del comma 2, lett. g), che ha disposto la regolamentazione puntuale dei campi di ormeggio attrezzati nelle zone di riserva generale, zone B, o di riserva parziale, zone C, due tipologie di aree marina protette, per le unità da diporto autorizzate alla navigazione, prevedendo una riserva di ormeggi alle imbarcazioni a vela; la delega prevede che in tale regolamentazione ci si potrà avvalere di tecnologie informatiche e telematiche. La finalità della misura è individuata nella tutela dell'ecosistema e nella necessità di vietare l'ancoraggio al fondale nelle aree marine protette all'interno del campo boa, cioè laddove nell'area marina sia presente un "campo boa", vale a dire un'area attrezzata con boe destinate all'ormeggio delle imbarcazioni, viene vietato l'ancoraggio al fondale.

Si ricorda che le **zone di riserva generale, o zone B**, e le **zone di riserva parziale, o zone C**, sono due diverse tipologie di **area marina protetta**. Tali aree si distinguono infatti in zone di riserva integrale (zone A), all'interno delle quali sono vietati l'accesso, la navigazione e l'ancoraggio di unità navali di qualsiasi genere ad eccezione di quelli autorizzati dall'Ente nonché la balneazione, la pesca professionale e sportiva e le attività subacquee; zone di riserva generale (zone B), all'interno delle quali sono consentite la navigazione a vela, a remi, a pedali o con propulsori elettrici; la navigazione a motore ai natanti, a velocità non superiore ai 5 nodi, entro la distanza di 300 metri dalla costa, e a velocità non superiore ai 10 nodi, oltre la distanza di 300 metri dalla costa; l'ormeggio dei natanti, previa autorizzazione dell'Ente Gestore dell'area, nei siti individuati e opportunamente attrezzati dal medesimo Ente; zone di riserva parziale (zone C), all'interno delle quali è consentita la navigazione a vela, a remi, a pedali o con propulsori elettrici; la navigazione a motore a natanti e imbarcazioni, nonché alle navi da diporto di determinate caratteristiche, a velocità non superiore ai 5 nodi, entro la distanza di 300 metri dalla costa, e a velocità non superiore ai 10 nodi, oltre la distanza di 300 metri dalla costa; l'ormeggio dei natanti e imbarcazioni, nonché alle navi da diporto di determinate caratteristiche, previa autorizzazione dell'Ente Gestore, nei siti individuati e opportunamente attrezzati dal medesimo Ente e, infine, l'ancoraggio a natanti e imbarcazioni dalle ore 08.00 alle ore 20.00 rispettando la distanza di 100 metri dalle spiagge e 50 metri dalla costa a picco.

Il nuovo articolo 49-*decies* prevede pertanto che gli **enti gestori delle aree marine protette**, nel rispetto delle norme vigenti in materia di demanio marittimo e con il nulla osta del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, **possano istituire campi boa e campi di ormeggio attrezzati**, anche con l'impiego di tecnologie informatiche e telematiche, nelle zone di riserva generale (zone B) o di riserva parziale (zone C) per le unità da diporto autorizzate alla navigazione in tali zone, ai sensi del regolamento di organizzazione dell'area marina protetta. In tali campi boa e di ormeggio viene vietato l'ancoraggio al fondale.

Gli enti gestori stabiliranno tariffe orarie e giornaliere di stazionamento, i cui proventi dovranno essere destinati al recupero delle spese di manutenzione e allestimento dei campi stessi e ad interventi di protezione ambientale dell'area marina protetta.

Con il nuovo articolo 49-*undecies* si prevede la **destinazione alla nautica minore di strutture demaniali, pontili, arenili e piazzali**, che presentino caratteristiche particolarmente idonee per essere utilizzate quali **ricovero a secco (dry storage)**, vale a dire lo stazionamento delle navi a terra nel periodo invernale) di piccole **imbarcazioni da diporto fino a dodici metri**, garantendone comunque la fruizione pubblica. Si rinvia all'emanazione di un provvedimento dell'autorità competente per la disciplina del ricovero.

La norma attua il principio di delega del comma 2, lettera h), che ha disposto tale destinazione d'uso per la nautica minore delle strutture demaniali, garantendo comunque la fruizione pubblica delle aree.

Sempre relativamente alla nautica minore, interviene **l'articolo 49** dello schema in commento, prevedendo la **destinazione al ricovero a secco, nei piani regolatori portuali, delle strutture demaniali sottoutilizzate**

Il **nuovo articolo 49-*duodecies*** istituisce il **servizio di assistenza ed il traino per le imbarcazioni ed i natanti da diporto, in mare**.

L'intervento si inserisce nell'ambito della materia del comma 1, let. b) della legge delega, relativa alla sicurezza in mare.

Si prevede che il servizio sia **svolto da soggetti privati**, singoli o associati, previa sottoscrizione di una **polizza assicurativa** che copra i rischi derivanti dall'attività, nonché la comunicazione alla Capitaneria di porto competente, che consente agli operatori di intervenire per l'assistenza alle imbarcazioni da diporto **fino**

alla lunghezza di 24 metri.

Le attività di assistenza che possono essere svolte sono le seguenti:

- a) riparazioni meccaniche, idrauliche ed elettriche;
- b) consegna di pezzi di ricambio e forniture di bordo in genere;
- c) interventi di ausilio alla navigazione quali disincaglio, scioglimento delle eliche, riavvio dei motori, ricarica delle batterie;
- d) altre attività che consentono di risolvere sul posto i problemi tecnici di varia natura che impediscono la normale navigazione.

Nel caso di impossibilità di risolvere il problema sul posto, è consentito il traino fino alla struttura per la nautica da diporto più vicina e più idonea tecnicamente ad accogliere l'unità, sempre che tale attività non comporti pericoli per la sicurezza della navigazione.

Giornata del mare e promozione della cultura del mare -Art. 34

L'**articolo 34**, che sostituisce integralmente l'[articolo 52 del D.Lgs. n. 171 del 2005](#), è dedicato all'**educazione marinaresca**, in attuazione dell'art. 1, co. 2, lett. s), della legge delega che prevede, tra i principi e criteri direttivi, l'eventuale inserimento della cultura del mare e dell'insegnamento dell'educazione marinara nei piani formativi scolastici, anche attraverso l'attivazione di specifici corsi, e l'istituzione della giornata del mare nelle scuole.

Sulla questione, inoltre, è stato accolto dal Governo, nella seduta del 23 settembre 2015, l'ordine del giorno n. 9/2722/6 che ha impegnato il medesimo ad adottare ogni iniziativa volta a promuovere corsi di "cultura del mare" a livello territoriale, anche in collaborazione con le associazioni impegnate nell'educazione ambientale e nella pesca sportiva.

Pertanto, al fine di contribuire a sviluppare la cultura del mare inteso quale risorsa di grande valore culturale, scientifico, ricreativo ed economico, si prevede che ogni anno, l'**11 aprile**, si svolga la "**Giornata del mare**", nella quale gli **istituti scolastici di ogni ordine e grado** possono promuovere **iniziative volte a diffondere la conoscenza del mare**, sulla base di **direttive** emanate dal Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca, sentiti i Ministri degli esteri e della cooperazione internazionale, dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, delle politiche agricole, alimentari e forestali, delle infrastrutture e dei trasporti, dello sviluppo economico e dei beni e delle attività culturali e del turismo.

La data prescelta è quella in cui si ricorda il grave incidente marittimo del naufragio della petroliera Haven nel golfo di Genova (11 aprile 1991).

Tale giornata **non determina** gli **effetti civili** di cui alla L. n. 260/1949 e, pertanto, non comporta riduzione di orario degli uffici pubblici, né per le scuole.

L'[art. 3 della L. 260/1949](#) considera esplicitamente alcune ricorrenze solennità civili, agli effetti dell'orario ridotto negli uffici pubblici. Successivamente, la L. 54/1977 ha disposto (artt. 2 e 3) che le solennità civili previste per legge non determinano riduzioni dell'orario di lavoro negli uffici pubblici né, quando cadono nei giorni feriali, costituiscono giorni di vacanza o possono comportare riduzione di orario per le scuole di ogni ordine e grado.

In generale, si ricorda che l'istituzione di una ricorrenza civile può avere a fondamento sia una fonte di rango legislativo, sia una fonte di livello inferiore. L'intervento con legge appare strettamente necessario solo per l'individuazione delle ricorrenze festive a livello nazionale o in considerazione degli effetti civili risultanti dall'istituzione di una nuova ricorrenza.

Si dispone, inoltre, che gli istituti scolastici di ogni ordine e grado possono inserire nel piano dell'offerta formativa, nell'ambito della loro autonomia, l'**insegnamento della cultura del mare** e dell'**educazione marinaresca**.

Si aggiorna, in tal modo, la previsione recata dall'art. 52 del d.lgs. 171/2005, che affidava la possibilità di tale inserimento al MIUR e la definizione di specifici progetti formativi al MIT.

Al riguardo, si rammenta, infatti, che, con il riconoscimento dell'autonomia alle istituzioni scolastiche, **ai programmi nazionali è subentrato il Piano dell'Offerta Formativa** (ora, a seguito della L. 107/2015, triennale - PTOF) di ogni istituzione scolastica. Il perno del PTOF è il curriculum, che viene predisposto dalle medesime istituzioni, nel rispetto degli orientamenti e dei vincoli posti dalle **Indicazioni nazionali**. Per quanto concerne i **curricoli**, l'art. 8 del DPR 275/1999 ha distinto al loro interno una quota nazionale obbligatoria ed una quota riservata alle istituzioni scolastiche, affidandone la determinazione ad un decreto ministeriale.

Da ultimo, la **L. 107/2015** (c.d. Buona Scuola) ha inserito tra gli obiettivi formativi di **potenziamento dell'offerta formativa** lo sviluppo di comportamenti responsabili ispirati alla conoscenza e al rispetto fra l'altro, della **sostenibilità ambientale** e dei **beni paesaggistici** (art. 1, co. 7, lett. e).

A seguito di ciò, in occasione dell'avvio dell'a.s. 2015/2016, il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare ha pubblicato le **nuove Linee Guida Educazione ambientale per lo sviluppo sostenibile**, predisposte da un gruppo di lavoro interministeriale, di cui facevano parte anche rappresentanti del MIUR – che hanno aggiornato le precedenti, [pubblicate nel 2009](#) – nelle quali le tematiche ambientali ritenute prioritarie sono state articolate in otto **percorsi didattici**, declinati per i diversi ordini e gradi di istruzione, che si propongono di indirizzare i docenti per la progettazione e realizzazione di programmi ed attività sui temi elencati. Tra i percorsi didattici relativi alla **scuola dell'infanzia** e alla **scuola primaria** è presente quello relativo a "**Tutela delle acque e del mare**".

Si ricorda, inoltre, che in base alle direttive [57/2010](#) e [65/2010](#), recanti, rispettivamente, **linee guida** per il **primo biennio** degli **istituti tecnici** e degli **istituti professionali**, tra le conoscenze da acquisire nell'ambito della disciplina Scienze integrate (scienze della terra e biologia) vi sono quelle relative a "L'idrosfera, fondali marini; caratteristiche fisiche e chimiche dell'acqua; i movimenti dell'acqua, le onde, le correnti".

Si prevede che tale insegnamento è impartito da docenti già presenti in ciascun istituto in possesso di specifiche competenze e, nel caso ciò non sia possibile, ricorrendo a docenti specialisti (e non "specialistici"). Alla luce della previsione secondo la quale gli insegnamenti in questione possono essere svolti nell'ambito di specifici progetti formativi elaborati con il Corpo delle Capitanerie di porto, il CONI, la Federazione italiana vela, la Lega navale italiana, le associazioni di categoria, nonché (*altre*) organizzazioni, si potrebbe ritenere che con l'espressione "docenti specialisti" si intenda far riferimento a professionisti inseriti negli organismi indicati, oltre che - evidentemente anche per insegnare in altri ordini e gradi di scuola - a docenti degli istituti tecnici - settore tecnologico, indirizzo trasporti e logistica.

Al riguardo, si valuti l'opportunità di un chiarimento.

Più in generale, si prevede, che, al fine di valorizzare il patrimonio culturale, storico, letterario e artistico legato al mare, possono essere organizzate manifestazioni pubbliche, cerimonie, incontri, finalizzati a diffondere la cultura e la conoscenza del mare.

Tutte le iniziative previste sono organizzate senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Illeciti amministrativi (artt. 35-43)

Gli **articoli da 35 a 43** dello schema di decreto legislativo modificano il Titolo V del Codice della nautica da diporto, relativo agli illeciti amministrativi, dando **attuazione alla delega per la revisione della disciplina sanzionatoria** (comma 1, lett. c) della legge).

Si ricorda che nell'attuazione di questa parte della delega il Governo è tenuto a:

- **augmentare l'entità delle sanzioni vigenti di un terzo**, sia nel minimo che nel massimo edittale, relativamente alle violazioni, commesse mediante l'utilizzo di un'unità da diporto, concernenti l'inosservanza di una disposizione di legge o di regolamento o di un provvedimento legalmente emanato dall'autorità competente in materia di uso del demanio marittimo, del mare territoriale e delle acque interne, ivi compresi i porti, ovvero l'inosservanza di una disposizione di legge o di un regolamento in materia di sicurezza della navigazione;
- **inasprire le sanzioni relative all'inosservanza dei limiti di velocità**, anche da parte delle imbarcazioni commerciali, negli specchi d'acqua portuali, nei pressi di campi boa, di spiagge e di lidi, nel passaggio vicino ad imbarcazioni alla fonda e nella navigazione all'interno degli specchi acquei riservati alla balneazione;
- inasprire le sanzioni a carico di coloro che conducono unità da diporto in **stato di ebbrezza** o sotto l'effetto di **stupefacenti**, nonché nei confronti di coloro che utilizzando unità da diporto causano **danni ambientali**, ovvero determinano una situazione di grave rischio per la salvaguardia dell'ambiente e dell'ecosistema marino, attraverso misure che, a seconda della gravità della violazione, vadano dal ritiro della patente al sequestro dell'unità da diporto;
- **semplificare i procedimenti per l'applicazione e il pagamento delle sanzioni amministrative pecuniarie** al fine di garantire l'efficacia del sistema sanzionatorio, in particolare prevedendo la graduazione delle sanzioni in funzione della gravità delle fattispecie, della frequenza e dell'effettiva pericolosità del comportamento;
- **introdurre misure riduttive dell'entità delle sanzioni** in caso di assolvimento dell'obbligo del pagamento in tempi ristretti;
- **ampliare** le fattispecie incidenti nella materia della sicurezza nautica per le quali è prevista la **sospensione e la revoca delle patenti nautiche**.

Con queste finalità, l'**articolo 35** dello schema di decreto sostituisce l'[art. 53 del d.lgs. n. 171 del 2005](#), dedicato alle **violazioni commesse con unità da diporto**, innalzando di un terzo gli importi delle sanzioni amministrative pecuniarie (le sanzioni accessorie sono elevate dall'art. 39 dello schema, al quale si rinvia) e prevedendo specifiche sanzioni per la violazione dei limiti di velocità, attualmente ricompresi nella generica violazione dei provvedimenti dell'autorità e la sanzione accessoria della sospensione della patente nautica per coloro che violano le disposizioni a presidio della sicurezza dei subacquei (si ricorda, infatti, che il comma 1, lett. b), della delega, demanda al Governo di intervenire a «salvaguardia della vita umana in mare e nelle acque interne, anche in relazione alle attività che si svolgono nelle medesime acque, con particolare riferimento all'attività subacquea»).

L'obbligo di pagamento delle sanzioni amministrative pecuniarie grava, oltre che sull'autore delle violazioni, anche in solido sull'utilizzatore a titolo di locazione finanziaria, tranne che non provi che la navigazione è avvenuta contro la sua volontà (disposizione già prevista dalla legislazione vigente e confermata dalla riforma).

Condotta	Sanzione attuale (€)	Sanzione A.G. 461 (€)
Comando, condotta o direzione di unità da diporto senza abilitazione	da 2.066 a 8.263 raddoppiata in caso di nave da diporto + sospensione della licenza di navigazione per 30 giorni	da 2.755 a 11.017 <i>identica</i> + sospensione della licenza di navigazione da 15 a 60 giorni
Comando, condotta o direzione di unità da diporto con abilitazione scaduta	da 207 a 1.033	da 276 a 1.377 + ritiro della patente scaduta
Comando, condotta o direzione di unità da diporto in violazione delle disposizioni sulla trascrizione degli atti	da 207 a 1.033	<i>identica</i>
Utilizzo illecito di unità da diporto	da 207 a 1.033 dimezzata in caso di natante da diporto	da 276 a 1.377 <i>identica</i>
Violazione del codice della nautica da diporto, del regolamento attuativo o di un provvedimento dell'autorità competente	da 50 a 500	da 65 a 665
Superamento del limite di velocità	da 207 a 1.033 dimezzata in caso di natante da diporto	da 414 a 2.066 + sospensione della patente nautica da 1 a 3 mesi (revoca della patente nautica e sospensione della licenza di navigazione da 15 a 60 giorni in caso di reiterazione nel biennio)
Violazione della distanza di sicurezza dei 100 metri dal segnale di posizionamento del subacqueo	da 207 a 1.033 dimezzata in caso di natante da diporto	da 276 a 1.377 <i>identica</i> + sospensione della patente nautica da 1 a 3 mesi (revoca della patente nautica e sospensione della licenza di navigazione da 15 a 60 giorni in caso di reiterazione nel biennio)
Violazione delle norme sui mezzi di salvataggio e le dotazioni di sicurezza per le unità di appoggio per immersioni subacquee	da 207 a 1.033 dimezzata in caso di natante da diporto	da 276 a 1.377 <i>identica</i> + sospensione della patente nautica da 1 a 3 mesi (revoca della patente nautica e sospensione della licenza di navigazione da 15 a 60 giorni in caso di reiterazione nel biennio)

Gli artt. da 36 a 38 danno attuazione alla delega ad **inasprire le sanzioni a carico di coloro che conducono unità da diporto in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di stupefacenti.**

Si ricorda che attualmente, colui che assume il comando, la condotta o la direzione nautica di un'unità da diporto in stato di ubriachezza o sotto l'effetto di altre sostanze stupefacenti è soggetto alla sanzione amministrativa pecuniaria del pagamento di una somma da 2.066 a 8.263; la sanzione è raddoppiata in caso di nave da diporto. Alla sanzione pecuniaria si aggiunge sempre la sospensione della patente nautica e la sospensione della licenza di navigazione per 30 giorni (cfr. art. 53, commi 1-bis e 6, del Codice).

In base al comma 6-bis dell'art. 53, le modalità e gli strumenti di accertamento dello stato di ubriachezza, nonché i limiti di tolleranza del tasso alcolemico sono determinati con DM infrastrutture, di concerto con il Ministro della salute.

In particolare, l'**articolo 36** introduce nel Codice il nuovo articolo 53-*bis*, dedicato alle sanzioni per la **conduzione di unità da diporto sotto l'influenza dell'alcool**. La disposizione, oltre a **vietare la conduzione in stato di ebbrezza**, delinea un articolato quadro sanzionatorio proporzionato al tasso alcolemico rilevato e disciplina il procedimento per l'applicazione delle sanzioni amministrative, che saranno irrogate purché il fatto non costituisca reato. Il successivo **articolo 37** vieta agli **infraventunenni** ed a **coloro che conducono unità da diporto a fini commerciali** di condurre imbarcazioni dopo aver assunto bevande alcoliche e sotto l'influenza di queste: con l'inserimento nel Codice dell'art. 53-ter, sono previste specifiche sanzioni per coloro che violano questo divieto. La tabella che segue dà conto di entrambe le disposizioni.

Condotta	Sanzione pecuniaria(€)	Sanzione accessoria
Conduzione di unità da diporto con tasso alcolemico superiore a 0 e non superiore a 0,5 grammi per litro (g/l)		eventuale ritiro della patente nautica per max 10 giorni
Conduzione di unità da diporto con tasso alcolemico superiore a 0 e non superiore a 0,5 grammi per litro (g/l) da parte di un soggetto di età inferiore a 21 anni o di soggetto che conduce l'unità da diporto a fini commerciali	da 500 a 2.000	sospensione della licenza di navigazione da 15 a 60 giorni
	da 2.755 a 11.017	

Conduzione di unità da diporto con tasso alcolemico superiore a 0,5 e non superiore a 0,8 grammi per litro (g/l)	- sanzione aumentata da 1/3 alla metà se illecito commesso tra le 22 e le 7 - sanzione aumentata di 1/3 se illecito commesso da infra21enne o conduttore a fini commerciali	sospensione della patente nautica da 3 a 6 mesi + sospensione della licenza di navigazione da 15 a 60 giorni
Conduzione di unità da diporto con tasso alcolemico superiore a 0,8 e non superiore a 1,5 grammi per litro (g/l)	da 3.500 a 12.500 - sanzione aumentata da 1/3 alla metà se illecito commesso tra le 22 e le 7 - sanzione aumentata da 1/3 alla metà se illecito commesso da infra21enne o conduttore a fini commerciali	sospensione della patente nautica da 6 mesi a un anno + sospensione della licenza di navigazione da 15 a 60 giorni
Conduzione di unità da diporto con tasso alcolemico superiore a 1,5 grammi per litro (g/l)	da 5.000 a 15.000 - sanzione aumentata da 1/3 alla metà se illecito commesso tra le 22 e le 7 - sanzione aumentata da 1/3 alla metà se illecito commesso da infra21enne o conduttore a fini commerciali	sospensione della patente nautica da 1 a 2 anni + revoca della patente nautica per coloro che conducono a fini commerciali + revoca della patente nautica in caso di reiterazione nel biennio (nel triennio per gli infra21enni) + sequestro dell'unità da diporto + sospensione della licenza di navigazione da 15 a 60 giorni
Sinistro marittimo causato da conduzione di unità da diporto con tasso alcolemico superiore a 0 e non superiore a 0,5 grammi per litro (g/l) da parte di un soggetto di età inferiore a 21 anni o di soggetto che conduce l'unità da diporto a fini commerciali	da 1.000 a 4.000	sequestro dell'unità da diporto + sospensione della licenza di navigazione da 15 a 60 giorni
Sinistro marittimo causato da conduzione di unità da diporto con tasso alcolemico superiore a 0,5 e non superiore a 0,8 grammi per litro (g/l)	da 5.510 a 22.034	sospensione della patente nautica da 6 mesi a un anno + sequestro dell'unità da diporto
Sinistro marittimo causato da conduzione di unità da diporto con tasso alcolemico superiore a 0,8 e non superiore a 1,5 grammi per litro (g/l)	da 7.000 a 25.000	sospensione della patente nautica da 1 a 2 anni + sequestro dell'unità da diporto
Sinistro marittimo causato da conduzione di unità da diporto con tasso alcolemico superiore a 1,5 grammi per litro (g/l)	da 10.000 a 30.000	revoca della patente nautica + sequestro dell'unità da diporto
Rifiuto di sottoporsi agli accertamenti alcolemici	da 5.000 a 15.000 - sanzione aumentata da 1/3 alla metà se illecito commesso da infra21enne o conduttore a fini commerciali	

Quanto al **procedimento** per l'accertamento della violazione, l'art. 53-bis prevede che:

- gli organi accertatori possano sottoporre i conducenti di unità da diporto ad accertamenti qualitativi non invasivi o a prove anche attraverso apparecchi portatili (comma 6);
- se tali accertamenti hanno dato esito positivo o gli organi accertatori sono convinti dell'alterazione psicofisica del conducente, nonché in ogni caso di sinistro marittimo, gli organi accertatori accompagnano il conduttore presso il proprio ufficio o comando per effettuare accertamenti con altri strumenti (comma 7);
- se tali accertamenti non sono possibili, gli organi accertatori accompagnano il conducente presso le strutture sanitarie che effettueranno l'accertamento del tasso alcolemico rilasciando la relativa certificazione (comma 8).

Se il conducente dell'unità da diporto rifiuta tutti gli accertamenti, gli sarà applicata la sanzione amministrativa prevista per il più grave superamento dei limiti alcolemici.

La riforma prevede che a seguito della sospensione della patente nautica in applicazione dell'art. 53-bis, l'autorità che ha rilasciato il titolo debba ordinare la sottoposizione del conduttore a visita medica.

Per tutti gli accertamenti lo schema di decreto legislativo demanda a decreti ministeriali il compito di individuare strumenti e procedure.

L'**articolo 38** sanziona la conduzione di unità da diporto in stato di alterazione dovuta all'uso di **stupefacenti**, inserendo nel Codice un nuovo **articolo 53-quater**. Per il procedimento di accertamento delle

violazioni si applica l'art. 53-bis (v. sopra) mentre le sanzioni amministrative - **salvo che il fatto costituisca reato** - sono le seguenti:

Condotta	Sanzione pecuniaria(€)	Sanzione accessoria
Conduzione di unità da diporto dopo aver assunto sostanze stupefacenti	da 2.755 a 11.017 - sanzione aumentata da 1/3 alla metà se illecito commesso da infra21enne o conduttore a fini commerciali - sanzione raddoppiata in caso di comando di nave da diporto	sospensione della patente nautica da 1 a 2 anni + revoca della patente nautica per il conduttore a fini commerciali + revoca della patente nautica in caso di reiterazione nel triennio + sospensione della licenza di navigazione da 15 a 60 giorni
Sinistro marittimo causato da conduzione di unità da diporto dopo aver assunto stupefacenti	da 5.510 a 22.034 - sanzione aumentata da 1/3 alla metà se illecito commesso tra le 22 e le 7	sospensione della patente nautica da 2 a 4 anni + sequestro dell'unità da diporto
Rifiuto di sottoporsi agli accertamenti tossicologici	da 5.000 a 15.000	

L'**articolo 39** inserisce nel Codice l'art. 53-*quinquies* che disciplina la **sanzione accessoria della sospensione della licenza di navigazione** da 15 a 60 giorni quanto l'autore delle violazioni sia il proprietario, l'armatore o l'utilizzatore a titolo di locazione finanziaria dell'unità da diporto. Quando le violazioni sono commesse con un natante da diporto, si può aggiungere anche la sanzione accessoria, per il medesimo periodo di tempo, del ritiro della dichiarazione di potenza. In caso di navigazione con licenza di navigazione sospesa o senza dichiarazione di potenza, è disposto il sequestro cautelare dell'unità da diporto.

L'**articolo 40** sostituisce l'[art. 54 del d.lgs. n. 171 del 2005](#), relativo all'**utilizzo abusivo dell'autorizzazione alla navigazione temporanea** (art. 31 del Codice), per **innalzare la sanzione amministrativa pecuniaria di un terzo**: da un minimo di 2.066 euro e un massimo di 8.263 euro, la riforma passa ad una somma compresa tra 2.755 e 11.017 euro.

L'**articolo 41** sostituisce l'[art. 55 del d.lgs. n. 171 del 2005](#) relativo all'**esercizio abusivo delle attività commerciali con unità da diporto**. Rispetto alla disposizione vigente, la riforma:

- innalza di un terzo la sanzione amministrativa pecuniaria (la somma attuale, compresa tra 2.066 e 8.263 euro viene innalzata prevedendo minimo 2.775 e massimo 11.017 euro);
- sanziona anche colui che esercita con unità da diporto le **attività di trasporto di persone a titolo oneroso**, prevedendo la suddetta sanzione pecuniaria, la sospensione della patente nautica da 1 a 3 mesi con revoca in caso di reiterazione dell'illecito nel biennio, oltre alla sospensione della licenza di navigazione da 15 a 60 giorni.

In attuazione della norma di delega, inoltre, l'**articolo 42** dello schema introduce nel Codice l'art. 55-bis per introdurre specifiche sanzioni per danno ambientale. La disposizione prevede che quando dalle violazioni di cui agli articoli da 53 a 55 del Codice (v. sopra) sia derivato **pericolo di danno o danno all'ambiente**:

- le relative sanzioni amministrative siano **aumentate da un terzo alla metà**;
- sia sempre disposta la **revoca della patente nautica** e, nei casi di maggiore gravità, il sequestro dell'unità da diporto.

Infine, l'**articolo 43** dello schema di decreto legislativo introduce nel Codice l'art. 57-ter, relativo al **procedimento per l'irrogazione delle sanzioni amministrative e al pagamento in misura ridotta**.

La disposizione rinvia alla disciplina generale contenuta nella legge n. 689 del 1981, alla quale deroga introducendo specifiche ipotesi di riduzione della sanzione.

La [legge 24 novembre 1981, n. 689, Modifiche al sistema penale](#), è la norma fondamentale in tema di illeciti amministrativi. Tale legge stabilisce che la sanzione amministrativa pecuniaria consiste "nel pagamento di una somma di denaro non inferiore a 6 euro e non superiore a 10.329 euro", tranne che per le sanzioni proporzionali, che non hanno limite massimo; nel determinarne l'ammontare, l'autorità amministrativa deve valutare la gravità della violazione, l'attività svolta dall'autore per eliminare o attenuarne le conseguenze, le sue condizioni economiche e la sua personalità (artt. 10 e 11). L'applicazione della sanzione avviene secondo il seguente schema:

- accertamento, contestazione-notifica al trasgressore;
- pagamento in misura ridotta o inoltro di memoria difensiva all'autorità amministrativa;
- archiviazione o emanazione di ordinanza ingiunzione di pagamento da parte dell'autorità amministrativa;
- eventuale opposizione all'ordinanza ingiunzione davanti all'autorità giudiziaria (giudice di pace o tribunale);
- accoglimento dell'opposizione, anche parziale, o rigetto (sentenza ricorribile per cassazione);
- eventuale esecuzione forzata per la riscossione delle somme.

Dal punto di vista procedimentale, occorre innanzitutto che la sanzione sia accertata dagli organi di controllo competenti o dalla polizia giudiziaria (art. 13).

L'attività di accertamento può consistere nell'assunzione di informazioni, nell'ispezione della dimora privata, in rilievi segnaletici, fotografici e nel sequestro cautelare della cosa che è stata utilizzata per commettere l'illecito o che ne costituisce il prezzo o il profitto (come avviene in caso di guida di autoveicolo non coperto da assicurazione obbligatoria o senza documento di circolazione). In particolare, gli ufficiali e gli agenti di polizia giudiziaria, oltre che esercitare i poteri indicati, possono procedere, quando non sia possibile acquisire altrimenti gli elementi di prova, a perquisizioni in luoghi diversi dalla privata dimora, previa autorizzazione motivata del competente tribunale territoriale. È fatto salvo l'esercizio degli specifici poteri di accertamento previsti dalle leggi vigenti.

La violazione dev'essere immediatamente contestata o comunque notificata al trasgressore entro 90 giorni (art. 14); entro i successivi 60 giorni l'autore può conciliare pagando una somma ridotta pari alla terza parte del massimo previsto o pari al doppio del minimo (cd. oblazione amministrativa o pagamento in misura ridotta, art. 16).

In caso contrario, egli può, entro 30 giorni, presentare scritti difensivi all'autorità competente; quest'ultima, dopo aver esaminato i documenti e le eventuali memorie presentate, se ritiene sussistere la violazione contestata determina l'ammontare della sanzione con ordinanza motivata e ne ingiunge il pagamento (cd. ordinanza-ingiunzione, art. 18). Entro 30 giorni dalla sua notificazione l'interessato può presentare opposizione all'ordinanza ingiunzione (che, salvo eccezioni, non sospende il pagamento), inoltrando ricorso al giudice di pace (art. 22, 22-bis); fatte salve le diverse competenze stabilite da disposizioni di legge, l'opposizione si propone, invece, davanti al tribunale *ratione materiae* (materia di lavoro, edilizia, urbanistica ecc.) o per motivi di valore o di natura della sanzione (sanzione superiore nel massimo a 15.493 euro o applicazione di sanzione non pecuniaria, sola o congiunta a quest'ultima, fatta eccezione per violazioni previste da specifiche leggi speciali): l'esecuzione dell'ingiunzione non viene sospesa e il giudizio che con esso si instaura si può concludere o con un'ordinanza di convalida del provvedimento o con sentenza di annullamento o modifica del provvedimento. Il giudice ha piena facoltà sull'atto, potendo o annullarlo o modificarlo, sia per vizi di legittimità che di merito.

In caso di condizioni economiche disagiate del trasgressore, l'autorità che ha applicato la sanzione può concedere la rateazione del pagamento (art. 26)

Decorso il termine fissato dall'ordinanza ingiunzione, in assenza del pagamento, l'autorità che ha emesso il provvedimento procede alla riscossione delle somme dovute con esecuzione forzata in base alle norme previste per l'esazione delle imposte dirette (art. 27). Il termine di prescrizione delle sanzioni amministrative pecuniarie è di 5 anni dal giorno della commessa violazione (art. 28).

Quanto al pagamento in **misura ridotta** delle sanzioni amministrative pecuniarie previste dal Codice della nautica da diporto, la riforma consente:

- entro 60 giorni dalla contestazione della violazione, il pagamento di una somma pari alla terza parte del massimo della sanzione prevista o, se più favorevole, pari al doppio del minimo, oltre alla spese del procedimento. Solo a titolo di esempio, se viene contestato il superamento del limite di velocità, per il quale il Codice prevede il pagamento di una somma da 207 a 1.033 euro, l'autore dell'illecito potrà pagare entro 60 giorni dalla contestazione 344 euro;
- l'ulteriore riduzione della suddetta somma del 30% se il pagamento avviene entro 5 giorni dalla contestazione. Questa agevolazione non si applica per le violazioni che comportano la sanzione accessoria della sospensione o della revoca della patente nautica, il sequestro dell'unità da diporto o a coloro che abbiano rifiutato l'esibizione di documenti di bordo.

Come specificato dalla Relazione illustrativa dello schema, la norma ha la finalità di incentivare il pagamento delle sanzioni amministrative nell'immediatezza della contestazione o della notificazione della violazione amministrativa, similmente a quanto accade per le violazioni, ad esempio, del codice della strada, nonché l'ulteriore fine di «abbattere il contenzioso amministrativo derivante dall'irrogazione di sanzioni amministrative nel diporto nautico».

Relazioni e pareri allegati

Lo schema di decreto legislativo è accompagnato dalla relazione illustrativa, dalla relazione tecnica, dall'analisi d'impatto della regolamentazione e dall'analisi tecnico normativa.

Non sono stati invece inviati alle Camere l'intesa sancita in sede di Conferenza unificata né i previsti pareri del Consiglio di Stato e del Garante per la protezione dei dati personali.

Conformità con la norma di delega

La delega è stata conferita dalla legge 7 ottobre 2015, n. 167, che ha disposto la revisione ed integrazione del codice della nautica da diporto (D.Lgs. n. 171 del 2005) e l'attuazione della [direttiva 2003/44/CE](#), a norma dell'articolo [6](#) della [legge 8 luglio 2003, n. 172](#), e per la disciplina delle seguenti materie:

- a) regime amministrativo e navigazione delle unità da diporto, ivi comprese le navi;
- b) attività di controllo in materia di sicurezza della navigazione da diporto e di prevenzione degli incidenti in prossimità della costa con l'obiettivo della salvaguardia della vita umana in mare e nelle acque interne, anche in relazione alle attività che si svolgono nelle medesime acque, con particolare riferimento all'attività subacquea;
- c) revisione della disciplina sanzionatoria in relazione alla gravità e al pregiudizio arrecato alla tutela degli interessi pubblici nonché alla natura del pericolo derivante da condotte illecite al fine di garantire comunque l'effettività degli istituti sanzionatori;
- d) aggiornamento dei requisiti psicofisici necessari per il conseguimento della patente nautica;
- e) procedure per l'approvazione e l'installazione di sistemi di alimentazione con gas di petrolio liquefatto (GPL), metano ed elettrici, su unità da diporto e relativi motori di propulsione, di nuova costruzione o già

immessi sul mercato.

L'art. 1, co. 2 della legge delega prevede espressamente che decreti legislativi siano adottati in conformità con i **criteri di semplificazione delle procedure**, tali da consentire la revisione del codice della nautica da diporto, mantenendone fermi l'assetto e il riparto delle competenze, nonché al fine di migliorare le condizioni di effettiva concorrenzialità del settore nell'ambito della Strategia europea per una maggiore crescita e occupazione nel turismo costiero e marittimo (COM(2014)86). Fissa a tal fine una serie di principi e criteri direttivi, indicati nelle lettere da a) a cc) del comma 2.

Il **termine per l'emanazione dei decreti** di revisione è stato fissato in **ventiquattro mesi** dalla data di entrata in vigore della legge (5 novembre 2015).

Per i decreti legislativi è prevista l'emanazione su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i ministri degli esteri, dell'ambiente, degli affari europei, dell'economia e delle finanze, della semplificazione e pubblica amministrazione, della giustizia, dell'istruzione, dello sviluppo economico e dei beni culturali. E' inoltre prevista l'adozione d'**intesa con la Conferenza unificata e la trasmissione alle Camere** ai fini dell'espressione dei **pareri da parte delle Commissioni parlamentari competenti** per materia e per i profili finanziari, da rendere entro venti giorni dalla data di trasmissione e indicano specificamente le eventuali disposizioni ritenute non conformi ai principi e criteri direttivi.

In base al comma 4 della legge delega il Governo, esaminati i pareri, ritrasmetta alle Camere, con le sue osservazioni e con le eventuali modificazioni, il testo per il parere definitivo delle competenti Commissioni parlamentari, da esprimere entro venti giorni dalla data di trasmissione. Decorso tale termine, i decreti possono comunque essere emanati.

Non è prevista nella legge delega la clausola di scorrimento, secondo la quale nel caso di trasmissione dello schema in prossimità della scadenza del termine per l'emanazione, questo sia automaticamente prorogato.

Il comma 5 dell'art. 1 della legge delega prevede, infine, la possibilità di adozione da parte del Governo, entro diciotto mesi dall'entrata in vigore dei decreti legislativi e sempre nel rispetto dei principi e criteri direttivi del comma 2, di ulteriori decreti legislativi correttivi ed integrativi.

Rispetto delle competenze legislative costituzionalmente definite

La riforma attiene a diversi profili costituzionali che risultano tuttavia intrinsecamente interdipendenti, in considerazione della unitarietà della materia trattata. Viene in considerazione la materia ordinamento civile di cui al comma secondo lettera l) di competenza esclusiva dello Stato, la materia porti, rientrando invece nella competenza concorrente così come altri ambiti concernenti specifiche disposizioni.

In considerazione di ciò ed in coerenza con i principi stabiliti dalle sentenze della Corte costituzionale (n. 50 del 2005, 334 del 2010, 1 del 2016) l'intervento statale è legittimo purché esso rispetti il principio della leale collaborazione. Per lo schema in questione è infatti prevista l'intesa in Conferenza unificata.

Conformità con altri principi costituzionali

Non si rilevano problematiche con riferimento agli altri principi costituzionali.

Compatibilità comunitaria

Non si rilevano problemi di compatibilità con la normativa europea.

Procedure di contenzioso

Non si rilevano procedure di contenzioso aperte sulla materia.

Documenti all'esame delle istituzioni dell'Unione europea

Non risultano documenti all'esame delle istituzioni dell'Unione europea.

Incidenza sull'ordinamento giuridico

Lo schema di decreto legislativo modifica innanzi tutto il codice della nautica da diporto di cui al decreto legislativo n. 171 del 2005. Sono introdotte modifiche di coordinamento anche al decreto legislativo n. 5 del 2016. Sono inoltre oggetto di modifica l'articolo 3 della legge n.172 del 2003, concernente il registro internazionale, il decreto legislativo n. 53 del 2011, il decreto del presidente della Repubblica n. 53 del 2011 e l'articolo 5 della legge 84 del 1994.

Formulazione del testo


All'articolo 29 dopo le parole "gli affari generali e il personale", inserire ", ".
All'articolo 33, modificare le parole "49-undecis" con "49-undecies".

Senato: Dossier n. 547
Camera: Atti del Governo n. 460
4 ottobre 2017

Camera

Servizio Studi
Dipartimento Trasporti

st_trasporti@camera.it - 066760-2614

 CD_trasporti

La documentazione dei Servizi e degli Uffici del Senato della Repubblica e della Camera dei deputati è destinata alle esigenze di documentazione interna per l'attività degli organi parlamentari e dei parlamentari. Si declina ogni responsabilità per la loro eventuale utilizzazione o riproduzione per fini non consentiti dalla legge. I contenuti originali possono essere riprodotti, nel rispetto della legge, a condizione che sia citata la fonte.
TR0484