



Attuazione del sistema telematico centrale della nautica da diporto

Atto del Governo 448

Informazioni sugli atti di riferimento

Atto del Governo:	448	
Titolo:	Schema di decreto del Presidente della Repubblica concernente regolamento recante norme per l'attuazione del sistema telematico centrale della nautica da diporto	
Norma di delega:	Articolo 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400, e articolo 1, commi da 217 a 222, della legge 24 dicembre 2012, n. 228	
Numero di articoli:	14	
	Senato	Camera
Date:		
presentazione:	08/09/2017	08/09/2017
annuncio:	13/09/2017	13/09/2017
assegnazione:	13/09/2017	13/09/2017
termine per l'espressione del parere:	13/09/2017	13/10/2017
Commissioni competenti:	8ª Lavori pubblici, comunicazioni	IX Trasporti V Bilancio (ai sensi ex art. 96-ter,co.2)
Rilievi di altre Commissioni:	1ª Affari Costituzionali - 5ª Bilancio - 10ª Industria, commercio, turismo	

Premessa

L'elaborazione del regolamento recante norme per l'attuazione del sistema telematico centrale della nautica da diporto. L'Atto del Governo n. 96 e gli elementi problematici rilevati.

L' A. G. 448, contenente lo schema di decreto del Presidente della Repubblica avente ad oggetto "regolamento recante norme per l'attuazione del sistema telematico centrale della nautica da diporto", interviene a conclusione di una travagliata vicenda normativa che è opportuno riassumere nei suoi momenti essenziali.

Lo schema di decreto all'esame è stato infatti previsto dai commi da 217 a 222 della legge di stabilità 2013 ([legge n. 228/2012](#)) che hanno disposto l'istituzione del **Sistema telematico centrale della nautica da diporto** che include un **archivio telematico centrale**, contenente le informazioni di carattere tecnico, giuridico, amministrativo e di conservatoria riguardanti le navi e le imbarcazioni da diporto, e lo **Sportello telematico del diportista**. Le modalità per l'attuazione del Sistema erano state rimesse a un regolamento, che avrebbe dovuto essere emanato entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di stabilità 2013.

[I commi 217-222](#)

Si ricorda che per **navigazione da diporto** si intende quella effettuata in acque marittime ed interne a scopi sportivi o ricreativi e senza fine di lucro, nonché quella esercitata a scopi commerciali, anche mediante le navi con scafo di lunghezza superiore a 24 metri e di stazza lorda non superiore alle 1.000 tonnellate destinate in navigazione internazionale esclusivamente al noleggio per finalità turistiche.

Secondo i dati riportati documento "[Il diporto nautico in Italia](#)" anno 2016, recentemente pubblicato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti al 31 dicembre 2016, risultino iscritte nel nostro Paese 101.055 unità da diporto (a fronte delle 102.219 rilevate al 31 dicembre 2015), delle quali 75.971 registrate negli Uffici Marittimi Periferici delle Capitanerie di Porto e 25.084 presso gli Uffici Provinciali della Motorizzazione Civile, con un'offerta complessiva di 158.088 posti barca disponibili per il diporto nautico.

Le **imbarcazioni e navi da diporto** sono così definite nell'art. 3, comma 1 del Codice della

nautica da diporto ([decreto legislativo n. 171/2005](#)):

- **natanti da diporto** sono le unità da diporto a remi, o con scafo di lunghezza pari o inferiore a dieci metri;
- **imbarcazioni da diporto**, sono le unità con scafo di **lunghezza superiore a dieci metri e fino a ventiquattro metri** (misurate secondo le norme armonizzate);
- **generiche unità da diporto**, definizione residuale che individua ogni altra costruzione di qualunque tipo e con qualunque mezzo di propulsione destinata alla navigazione da diporto;
- **navi da diporto**, sono le unità con scafo di **lunghezza superiore a ventiquattro metri** (sempre misurate secondo le norme armonizzate EN/ISO/DIS 8666).

In attuazione di queste norme era stato approvato dal Consiglio dei ministri l'8 novembre 2013 e trasmesso alle Camere il 18 aprile 2014, una volta acquisito, il 27 marzo 2014, il parere del Consiglio di Stato, l'A.G. 96.

Sullo schema di regolamento la IX Commissione della Camera aveva espresso il prescritto parere nella seduta del 27 maggio 2014 mentre il Senato della Repubblica si era pronunciato il 28 maggio 2014. Entrambe le Camere avevano espresso sul testo dell'atto un parere favorevole con condizioni e osservazioni. Anche il Consiglio di Stato si era precedentemente espresso sul testo manifestando vari rilievi con contenuti **parzialmente non coincidenti con quanto successivamente votato dalle Camere**.

Il principale elemento di contrasto era rappresentato **dalla problematica connessa alla modifica delle disposizioni di rango primario contenute nel codice della nautica da diporto** ([decreto legislativo n. 171 del 2005](#)) necessaria al fine di adattare alle nuove disposizioni i contenuti del codice medesimo. Tale modifica era stata prevista dall'articolo 11, comma 1, dello schema.

Nella sua formulazione originaria tuttavia il [comma 219 dell'articolo 1 della legge n. 228 del 2012](#), che autorizzava l'emanazione del regolamento di cui si tratta, prevedeva **esclusivamente le modifiche all'articolo 3, lettere b) e c) del citato Codice**. Pertanto nel parere reso sullo schema di cui all'A. G. 96 il Consiglio di Stato aveva segnalato l'impossibilità di intervenire su altre norme del codice della nautica da diporto non espressamente indicate nel citato comma 219 **richiedendo conseguentemente la soppressione dell'articolo 11, comma 1**; al contrario sia la Camera dei deputati che il Senato della Repubblica auspicavano il mantenimento della norma, che, come riconosceva anche il Governo, risultava effettivamente coerente con l'impianto della riforma.

L'altro elemento di differenziazione tra i pareri resi dalle Commissioni e il parere del Consiglio di Stato sull'A.G. 96 riguardava l'inserimento, all'articolo 3, comma 2, lettera b) del riferimento alle associazioni di "distributori di unità di diporto" quali soggetti tenuti a trasmettere i dati tecnici concernenti le unità da diporto da inserire nel sistema telematico centrale della nautica da diporto. La disposizione dell'articolo 1, comma 220, della legge n. 228 del 2012 prevedeva infatti il coinvolgimento anche delle associazioni di "distributori di unità di diporto", mentre il testo del regolamento non era presente tale riferimento. In tal caso il Consiglio di Stato riteneva necessario che il testo si conformasse a quanto previsto dall'articolo 1, comma 220, mentre le Commissioni parlamentari si erano espresse nel senso di mantenere la versione iniziale della disposizione.

Anche al fine di scongiurare profili di illegittimità dello schema, il Governo accoglieva i rilievi del Consiglio di Stato e, in data 8 agosto 2014, approvava in Consiglio dei ministri, in via definitiva lo schema medesimo.

Nelle more del perfezionamento degli ulteriori passaggi per la pubblicazione e l'entrata in vigore dello schema, veniva tuttavia emanato, il 12 settembre 2014, il [decreto-legge n. 133 del 2014](#). Tale decreto-legge all'articolo 32, comma 3, novellava le disposizioni dei commi 217 e 219, tra l'altro in modo da integrare le citate disposizioni con gli opportuni riferimenti normativi necessari per superare i rilievi manifestati dal Consiglio di Stato sopra descritti. Veniva invece mantenuto, al comma 220, il riferimento ai distributori di unità di diporto.

A seguito di questo intervento normativo il 1° dicembre 2014 lo schema di regolamento di cui all'A.C. 96, sul quale le Camere si erano pronunciate, **veniva ritirato**.

Contenuto

Il regolamento di cui all'A.G. 448 adegua i contenuti dello schema di regolamento originario, di cui all'A.C. 96, successivamente ritirato, alle nuove disposizioni normative descritte nella premessa. Lo schema di regolamento si propone 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.

L'esigenza di un archivio centrale in cui confluiscono tutti i dati relativi alle unità da diporto

dipende anche dalla necessità di superare i rischi di frodi, specialmente perpetrate, nel corso degli anni, da venditori di imbarcazioni nei confronti delle società di leasing, rese agevoli, proprio dalla sussistenza di una pluralità di registri, aventi ambiti territoriali di riferimento limitati e non in comunicazione l'uno con l'altro.

Nell'analisi d'impatto della regolamentazione si ricorda a titolo esemplificativo la truffa posta in essere nel biennio 2006/2008 da un singolo venditore in danno di 19 imprese italiane di leasing e di alcune imprese di San Marino, per complessivi 50 milioni di euro, resa possibile dall'attuale sistema di registrazione.

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. Sono altresì previste misure antifrode e di ulteriore semplificazione degli adempimenti degli utenti.

Il regolamento consta di 14 articoli concernenti:

- l'istituzione del sistema centrale della nautica da diporto (artt. 1-5);
- le norme sul funzionamento del sistema (artt. 6-11);
- le modifiche normative di coordinamento, le disposizioni finanziarie e le norme transitorie e finali (artt. 12-14).

Isituzione del sistema telematico centrale (artt. 1-5)

Dopo aver indicato, all'**articolo 1**, le definizioni recate dal provvedimento, l'**articolo 2** stabilisce che il **Sistema telematico centrale della nautica da diporto (SISTE)** è istituito, nel rispetto delle regole tecniche adottate ai sensi dell'articolo 71 del Codice dell'amministrazione digitale, presso il Dipartimento trasporti (così viene definito, dall'articolo 1, il Dipartimento per i trasporti, la navigazione gli affari generali ed il personale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti) 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.

Con riferimento all'articolo 1 il Consiglio di Stato suggerisce di inserire anche la definizione di SID, il Sistema informativo del demanio marittimo, atteso che il citato sistema è esplicitamente richiamato all'articolo 5.

L'**articolo 3** indica, al comma 1, le **informazioni** che devono essere annotate nell'archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN) **gestito dal CED** del dipartimento trasporti. Tali dati concernono sia l'identità del proprietario dell'unità da diporto sia una molteplicità di elementi tecnici relativi all'unità, sia "tutti gli atti soggetti a pubblicità legale" relativi al mezzo.

Tra gli elementi informativi contenuti merita attenzione quello indicato alla lettera r), che prevede la registrazione nell'archivio delle informazioni inerenti i controlli di sicurezza della navigazione, di cui all'articolo 9, comma 1, della legge 8 luglio 2003, n. 172, effettuati sulle unità da diporto dalle autorità di polizia. Tale disposizione stabilisce che i controlli relativi alla sicurezza della navigazione rientrano nella preminente competenza del Corpo delle capitanerie di porto-guardia costiera e che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti indica, con specifiche direttive, i criteri per lo svolgimento dei controlli in materia di sicurezza della navigazione da diporto.

La relazione illustrativa dà conto del fatto che il Ministero dell'interno aveva chiesto, con riferimento alla precedente versione dello schema di regolamento, l'espunzione dell'art. 3, comma 1, lettera r) e comma 2, lettera b) ritenendoli sostanzialmente ripetitivi di quanto già previsto dall'art. 8-bis del decreto-legge 23 maggio 2008, n. 92 che prevede che gli ufficiali e agenti di polizia giudiziaria appartenenti al Corpo delle capitanerie di porto, per finalità di sicurezza portuale e dei trasporti marittimi, possono accedere ai dati e alle informazioni del Centro elaborazione dati (CED). Rispetto a tale richiesta il Consiglio di Stato aveva rilevato che, per evitare duplicazioni di competenze e, al contempo, per assicurare un'organica articolazione del Sistema telematico centrale, fosse sufficiente precisare, nelle disposizioni, come detta attività debba limitarsi esclusivamente ai dati "correlati alle funzioni attribuite" agli agenti ed agli ufficiali del Corpo delle Capitanerie di Porto.

Il comma 2 dell'articolo 3 specifica che l'archivio telematico è articolato in **due sezioni**:

- la sezione dati del Registro delle imbarcazioni da diporto (RID) e del Registro delle navi da diporto (RND), alimentata dalle Capitanerie di porto, dagli uffici circondariali marittimi e dagli uffici della motorizzazione civile attraverso il trasferimento dei dati contenuti nei registri di iscrizione cartacei (per le vecchie unità da diporto);

Articolazione del sistema telematico

Archivio telematico centrale

Tale sezione dovrà essere popolata, ai sensi dell'articolo 13, comma 1, entro il 1° ottobre 2019.

- la sezione dati del Sistema telematico centrale della nautica da diporto (sezione SISTE) alimentata con i dati raccolti dal Centro elaborazione dati del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti all'atto delle immatricolazioni (per le nuove unità da diporto).

Al riguardo il Consiglio di Stato nel suo parere rileva che: "non sono state esplicitate con sufficiente precisione le modalità operative con cui viene aggiornato l'ATCN per ciò che riguarda il noleggio occasionale, atteso che le relative informazioni potrebbero entrare in possesso delle Capitanerie di porto, ai sensi dell'art.49 bis del d. lgs. n. 171 del 2005, anche in circostanze diverse da quelle indicate nella lett. b del comma 2 del medesimo articolo 3".

Il comma 3 dell'articolo 3 disciplina l'accesso ai dati contenuti nell'archivio telematico centrale. Tale accesso è consentito ai seguenti soggetti:

- organi costituzionali e giurisdizionali, amministrazioni centrali e periferiche dello Stato (di cui all'[articolo 1 del D.P.R. n. 634/1994](#), Regolamento per l'ammissione all'utenza del servizio di informatica del centro di elaborazione dati del Ministero);
- aziende di Stato aventi autonomia di bilancio e di gestione; amministrazioni regionali, provinciali, comunali; università ed istituti pubblici di istruzione e di ricerca; società a prevalente partecipazione statale; società concessionarie di pubblici servizi (di cui all'articolo 3, comma 1, lettera a) del citato [D.P.R. n. 634/1994](#));
- persone fisiche e giuridiche, associazioni ed enti privati (di cui all'articolo 3, comma 1, lettera b) del [D.P.R. n. 634/1994](#));
- agli ufficiali e agenti di polizia giudiziaria appartenenti alle Forze di polizia di cui all'articolo 16 della legge 1° aprile 1981 n. 121, (Arma dei carabinieri, Polizia di Stato e Corpo della guardia di finanza) nonché agli ufficiali di pubblica sicurezza, per il tramite del centro elaborazione dati di cui all'articolo 8 della medesima legge;
- agli ufficiali e agli agenti appartenenti al Corpo delle capitanerie di porto.

In accoglimento dell'osservazione resa dal Consiglio di Stato, nel parere reso sull'A.G. 96, si prevede che il Ministero possa stipulare appositi protocolli di intesa con il Dipartimento della pubblica sicurezza per la Polizia di Stato e con i rispettivi Comandi generali per l'Arma dei carabinieri e per il Corpo della Guardia di finanza, per definire le specifiche procedure e modalità operative relative alla acquisizione, esclusivamente in sede locale, anche telematica, delle informazioni di cui al comma 1, lettera r).

Infine spetta all'ATCN il compito di curare gli adempimenti di comunicazione previsti dagli articoli 6 e 7 del decreto del Presidente della Repubblica n. 605 del 1973 relativo all'anagrafe tributaria e al codice fiscale dei contribuenti.

L'articolo 6 del decreto del Presidente della Repubblica n. 605 del 1973 indica gli atti nei quali deve essere indicato il numero di codice fiscale. L'articolo 7 impone agli uffici pubblici di comunicare all'anagrafe tributaria i dati e le notizie contenuti in determinate tipologie di atti.

L'articolo 4 definisce i compiti dell'Ufficio di conservatoria centrale delle unità da diporto (UCON), qualificando tale ufficio come unità organizzativa non dirigenziale del Dipartimento trasporti. L'Ufficio ha il compito di curare i rapporti con il Centro elaborazione dati del Ministero e con tutti i soggetti abilitati ad alimentare l'archivio nonché di rilasciare i titoli abilitativi all'alimentazione dell'archivio. **Effettua inoltre le iscrizioni, le trascrizioni e le annotazioni degli atti soggetti a pubblicità navale sulla base della documentazione inviata dagli STED** (commi 1 e 2).

Ufficio di
conservatoria
centrale

Con successivo provvedimento del Ministero sono stabilite le modalità per il trattamento, la conservazione e la gestione informatizzata dei dati dell'archivio.

Tale provvedimento, secondo quanto indicato nel parere del Garante della privacy, dovrà essere sottoposto al parere del medesimo.

Il comma 4 dell'articolo 4 specifica che con provvedimenti del Ministro si provvede all'individuazione del personale necessario per la gestione del SISTE e quello da assegnare all'UCON.

Nella relazione illustrativa si segnala che il personale da adibire all'UCON "dovrà prevedere tre funzionari di Area III, vale a dire la figura del Conservatore e due funzionari vicari, e tre addetti all'inserimento dati di Area II", da individuare nell'ambito delle risorse disponibili dello stesso dipartimento in cui verrà istituito l'UCON.

L'articolo 5 (commi 1 e 2) prevede la creazione dello sportello telematico del diportista (STED) quale strumento informatico per l'iscrizione e cancellazione delle unità da diporto nella sezione dati del sistema telematico centrale della nautica da diporto. Le attività dello STED sono espletate previa verifica della sussistenza di eventuali iscrizioni, trascrizioni e annotazioni gravanti (compresi i fermi amministrativi) gravanti sull'unità da diporto. A questo scopo lo STED è autorizzato dal CED a prendere visione di tutti gli atti soggetti a pubblicità

Sportello
telematico

legale annotati nel CED.

il Consiglio di Stato, nel suo parere sull'atto, segnala l'opportunità di coordinare meglio quanto previsto dall'articolo 4, comma 1, lettera f) riferito alla competenza dell'Ufficio di conservatoria centrale delle unità da diporto e che prevede che spetti a tale ufficio effettuare "iscrizioni, trascrizioni e annotazioni degli atti soggetti a pubblicità navale... sulla base della documentazione acquisita per il tramite degli STED" con quanto previsto all'articolo 5, comma 1, che prevede che lo Sportello telematico del diportista provveda "alle ulteriori attività previste dall'articolo 4, comma 1, lettera f)".

L'accesso allo STED avviene anche attraverso il SID - Portale del mare.

Il Sistema Informativo Demanio marittimo (S.I.D.) fornisce supporto condiviso alle pubbliche amministrazioni interessate alla gestione e alla tutela dei beni demaniali marittimi. Consente altresì accesso ai cittadini interessati alla loro fruizione. L'area di intervento interessa la zona demaniale marittima e la relativa fascia di rispetto dell'intero territorio nazionale per uno sviluppo di circa 7.500 km di costa con riferimento alla quale è stata realizzata cartografia catastale aggiornata e revisionata, attualmente in conservazione presso gli Uffici provinciali dell'Agenzia del Territorio. L'utilizzo del Sistema, per la cui gestione è competente lo Stato, è gratuito per le PP.AA. e per i cittadini. La relazione illustrativa chiarisce che "La possibilità di accesso allo STED anche tramite il SID-Portale del Mare è dettata dalla necessità di razionalizzare gli accessi al sistema e utilizzare i canali di condivisione con il SID, già attivi con il Ministero dell'economia e delle finanze, Agenzia delle entrate, Autorità di Sistema portuali, Regioni, Comuni e Capitanerie di porto. Ciò anche al fine di facilitare l'interoperabilità tra il SID e lo STED, nonché di agevolare e razionalizzare l'attività di controllo, soprattutto nei porti, approdi turistici e punti di ormeggio da parte delle autorità competenti". Si segnala anche che l'interoperabilità tra i due sistemi avverrà ad invarianza di costi.

E' previsto che lo sportello telematico provveda al rilascio dei seguenti documenti:

- la licenza di navigazione e il suo aggiornamento mediante appositi tagliandi nonché il rilascio di duplicati;
- il certificato di sicurezza;
- il certificato di idoneità;
- l'autorizzazione alla navigazione temporanea;
- la licenza provvisoria.

Lo sportello è attivato, mediante collegamento telematico con il CED, presso i seguenti soggetti:

- le capitanerie di porto e gli uffici circondariali marittimi;
- gli uffici di motorizzazione civile;
- i raccomandatari abilitati;

I raccomandatari marittimi sono definiti dall'articolo 2 della legge n. 135 del 1977 come coloro che svolgono "attività di raccomandazione di navi, quali assistenza al comandante nei confronti delle autorità locali o dei terzi, ricezione o consegna delle merci, operazioni di imbarco e sbarco dei passeggeri, acquisizione di noli, conclusione di contratti di trasporto per merci e passeggeri con rilascio dei relativi documenti, nonché qualsiasi altra analoga attività per la tutela degli interessi a lui affidati".

Le predette attività possono essere svolte per mandato espresso o tacito con o senza rappresentanza, conferito dall'armatore o dal vettore, nonché con o senza contratto di agenzia a carattere continuativo od occasionale. Presso le camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura delle località ove abbia sede una direzione marittima è istituito un elenco dei raccomandatari, nel quale sono iscritti coloro che sono abilitati a svolgere le attività di cui all'articolo 2 in una località compresa nella circoscrizione della rispettiva direzione marittima. Secondo la circolare del Ministro dei trasporti e della navigazione - Direzione generale del demanio marittimo e dei porti protocollo 5201087 del 7 maggio 1998, ai raccomandatari marittimi possono essere affidati, pur trattandosi di una facoltà e non di un obbligo, **gli adempimenti relativi alle navi da diporto e alle imbarcazioni da diporto abilitate alla navigazione nelle acque interne e in quelle marittime senza alcun limite.**

- gli studi di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto autorizzati ai sensi della [legge n. 264/1991](#), denominate dal provvedimento "studi di consulenza" (cfr. *infra* commento articolo 6).

I raccomandatari e gli studi (comma 4) devono esibire il logo riprodotto nell'allegato A del regolamento.

Funzionamento del sistema (artt. 6-11)

L'articolo 6 disciplina le modalità con le quali i raccomandatari e le società esercenti l'attività di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto ai sensi della legge n. 264/1991, definiti dallo schema di regolamento come "**studi di consulenza**", possono assumere la **funzione di sportello telematico del diportista**.

Studi di
consulenza

L'articolo 2 della legge n. 264/1991 prevede che le imprese in possesso dei requisiti definiti con decreti ministeriali siano autorizzate su base provinciale a svolgere attività di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto (sia veicoli a motore sia natanti a motore).

In particolare si prevede che per assumere tale funzione gli studi di consulenza debbano presentare richiesta di abilitazione all'Ufficio di conservatoria centrale delle unità da diporto, per il tramite dell'ufficio di motorizzazione civile competente per territorio. Tale ufficio deve comunicare all'Ufficio di conservatoria il nulla osta al collegamento con il centro elaborazione dati dopo aver verificato i seguenti aspetti:

- che gli studi di consulenza e i raccomandatari rispettino i requisiti previsti dal precedente articolo 5;
- che in caso di cessazione dell'operatività dello studio ai sensi dell'articolo 10, la richiesta di nuova attivazione avvenga non meno di due anni dopo, come previsto dal comma 4 dell'articolo 10 (cfr. *infra* commento art. 10)

L'articolo 7 prevede la **fornitura agli STED** da parte delle capitanerie di porto e degli uffici di motorizzazione civile competenti per territorio della **modulistica, anche in formato digitale**, necessaria allo svolgimento dell'attività di sportello telematico. Le caratteristiche tecniche e di sicurezza della modulistica e le misure per la conservazione e la custodia della stessa sono definite con decreto ministeriale, che, secondo quanto risulta dal parere del Garante per la protezione dei dati personali, dovrà essere sottoposto al parere della medesima Autorità.

L'articolo 8 disciplina il funzionamento degli sportelli telematici. In particolare, si prevede che lo **sportello**, dopo aver effettuato la verifica di cui all'articolo 5, comma 2, **prenda in carico, secondo le direttive dell'UCON, l'istanza per il rilascio** delle licenze di navigazione e dei relativi tagliandi di aggiornamento e il rilascio delle autorizzazioni alla navigazione temporanee e delle licenze provvisorie. Non vengono considerate le istanze prive dell'attestazione dell'avvenuto pagamento delle imposte e dei diritti dovuti nonché della **dichiarazione di costruzione o di importazione**. Tale dichiarazione deve essere rilasciata dalle associazioni dei costruttori, degli importatori e dei distributori maggiormente rappresentative sul territorio nazionale, secondo il modello approvato dal Dipartimento dei trasporti. Lo sportello telematico trasmette la richiesta al Centro elaborazione dati del Ministero insieme alla documentazione ricevuta, in formato elettronico secondo le modalità stabilite dal Ministero medesimo. Il Centro elaborazione dati attribuisce in modo automatico un numero progressivo alle richieste, verifica la congruenza dei dati ricevuti con quelli presenti nell'archivio telematico, aggiorna l'archivio e infine autorizza lo sportello telematico alla stampa del documento di navigazione richiesto, ivi compreso il numero di iscrizione nell'archivio dopo che l'ufficio di conservatoria abbia validato l'istanza (commi da 2 a 4).

Attività sportelli telematici

Si prevede inoltre (commi 5 e 6) la cancellazione dell'iscrizione nel caso in cui successivamente alla stessa se ne accerti l'irregolarità e che l'UCON segnali le violazioni accertate all'autorità competente ai fini dell'applicazione delle relative sanzioni ai sensi dell'articolo 9 della legge n. 264 del 1991. Si rimette ad un decreto ministeriale la definizione delle modalità, dei tempi e dei criteri per lo scarto d'archivio delle documentazioni trasmesse all'UCON. Anche rispetto a tale decreto, secondo quanto risulta dal parere del Garante per la protezione dei dati personali, sarà necessario il parere della medesima Autorità.

In via generale il comma 1 prevede che ai fini dell'accesso agli sportelli telematici si applichi la disciplina prevista per l'accesso alle capitanerie di porto, agli uffici circondariali marittimi e agli uffici di motorizzazione civile, nonché le disposizioni previste dalla legge n. 264/1991.

Secondo quanto indicato dalla relazione illustrativa lo scopo della disposizione è quello di prevenire fenomeni di abusivo esercizio dell'attività di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto. In tal modo viene assicurato l'accesso agli sportelli telematici esclusivamente agli utenti che richiedono formalità inerenti le unità da diporto, a soggetti occasionalmente delegati a titolo gratuito ed agli intermediari professionali a ciò autorizzati ai sensi della predetta legge n. 264 del 1991.

L'articolo 9 attribuisce alle **Capitanerie di porto** (nei territori provinciali in cui hanno sede) e agli **uffici della motorizzazione civile** (nei territori provinciali privi di sede delle capitanerie di porto), nell'ambito dei rispettivi territori di competenza, la vigilanza sul corretto funzionamento degli STED attivi presso i Raccomandatari e gli Studi di consulenza abilitati e, in caso di accertate irregolarità, danno comunicazione all'UCON per l'adozione dei provvedimenti previsti dall'articolo 10, comma 2.

Vigilanza

L'articolo 10 indica le modalità con le quali l'attività degli STED attivi presso i raccomandatari e li studi di consulenza può essere **sospesa o cessare in caso di**

irregolarità. In particolare si prevede, in caso di accertate irregolarità un primo periodo di sospensione di trenta giorni, e quindi, in caso di nuove irregolarità un secondo periodo di novanta giorni. Dopo tre casi di irregolarità che abbiano determinato sospensioni, l'Ufficio di conservatoria centrale dispone la cessazione dell'operatività dello sportello. ciò può avvenire anche in occasione della vigilanza sul corretto funzionamento degli STED.

L'operatività dello sportello è bloccata anche in caso di sospensione, per gli studi di consulenza, dell'autorizzazione all'esercizio dell'attività di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto ai sensi dell'articolo 9, comma 2, della legge n. 264/1991 (tale disposizione prevede la revoca dell'autorizzazione all'esercizio dell'attività di consulenza da parte del presidente della provincia, nel caso, dopo un primo periodo di diffida persistano irregolarità e violazioni della medesima legge) e cessa in caso di revoca dell'autorizzazione.

In base al comma 4, i raccomandatari e gli studi di consulenza, dopo la cessazione della loro operatività come sportello telematico, possono ottenere di nuovo il nulla osta dopo non meno di due anni.

L'articolo 11 disciplina le modalità di iscrizione all'archivio.

Per le unità nuove si prevede **l'attribuzione di un codice alfanumerico** (cioè composto da lettere e da numeri) generato automaticamente dal centro elaborazione dati su base nazionale. Il codice dovrà essere composto da quattro lettere e da quattro numeri, seguiti dalla lettera D nel caso si tratti di imbarcazione da diporto e dalle lettere ND nel caso si tratti di navi da diporto (comma 1).

E' consentito, fermo restando il rispetto dei requisiti in materia di caratteri alfabetici e numerici sopra indicati, l'utilizzo di specifici codici scelti dai proprietari purché questi non siano già utilizzati e non risultino contrari all'ordine pubblico, alla moralità pubblica o al buon costume (comma 2).

Si consente ai proprietari di imbarcazioni già immatricolate di conservare, all'atto dell'iscrizione al sistema telematico centrale, il vecchio numero di iscrizione (cui viene premessa una "X"; comma 3).

Iscrizione
nell'archivio

Modifiche alla normativa vigente e norme transitorie e finali e disposizioni finanziarie (artt. 12-14)

L'articolo 12 contiene le **modifiche puntuali al codice della nautica da diporto** (D.Lgs. n. 171/2005) ed al relativo **regolamento di attuazione** (D.M. n. 146 del 2008).

In particolare, il **comma 1** introduce nel codice della nautica da diporto i riferimenti:

- allo Sportello Telematico del Diportista (**STED**), al posto del precedente ufficio di iscrizione delle navi e delle imbarcazioni da diporto;
- all'Archivio Telematico Centrale delle unità da diporto (**ATCN**), al posto dei precedenti registri.

A differenza della formulazione dell'atto A. G. 96 che prevedeva una formula sintetica che sostituiva, ovunque ricorressero, le formule "ufficio di iscrizione delle navi e delle imbarcazioni da diporto" e "ufficio di iscrizione" con Sportello telematico del diportista (STED)" salvo diversamente specificato e la parola "registri" con "Archivio Telematico Centrale delle unità da diporto" salvo diversamente specificato, l'A.G. 448 prevede specifiche modifiche puntuali. Tale tecnica normativa appare in effetti preferibile in quanto in talune circostanze si sarebbero verificate, utilizzando la precedente formulazione della novella legislativa, incongruenze redazionali.

In particolare il riferimento ai registri di iscrizione è modificato con quello all'Archivio Telematico Centrale delle unità da diporto agli articoli 2, 15 commi 1 e 3, 16 comma 1, 17 commi 1, 2 e 3, 18 commi 1 e 4, 19 commi 1 e 3, 21, comma 2, 25, comma 2, 27 commi 1 e 2, 30 comma 1, 65 comma 1, lettere a) e b), e all'allegato XVI. Sono altresì sostituite le rubriche degli articoli 15, 19 e 21.

I riferimenti agli uffici di iscrizione delle navi e delle imbarcazioni da diporto sono sostituiti coi riferimenti agli STED agli articoli 2 comma 3, 15 comma 4, 17, comma 2, 19 comma 1, 20 commi 1 e 3, 22 commi 1 e 2, 23, commi 5 e 6, 29 comma 4, 31 comma 2, 65 comma 1, lett. d) ed m).

Vengono inoltre apportate le necessarie **modifiche puntuali agli articoli del codice** relativi alle procedure di iscrizione delle imbarcazioni e delle navi, per adeguarle al sistema dello Sportello telematico della nautica da diporto, per eliminare i riferimenti alle operazioni di richiesta cartacea di iscrizione e variazione fino ad ora previste e per sostituire il nuovo riferimento ai numeri che identificheranno le imbarcazioni in luogo delle attuali sigle, nonché per abrogare l'obbligo, nel caso l'imbarcazione o la nave da diporto sia contraddistinta da un nome, che questo sia differente da ogni altro. Sono inoltre inserite le disposizioni, relative al pagamento dei diritti per i servizi erogati per il tramite del SISTE.

Modifiche al
codice della
nautica da
diporto

Il **comma 2**, analogamente al comma 1, **adeguа, anche in tal caso attraverso** Modifiche al

specifiche modifiche puntuali ai singoli articoli, il regolamento di attuazione del codice della nautica da diporto, alle nuove nozioni di Sportello Telematico del Diportista (STED) e di Archivio Telematico Centrale delle unità da diporto (ATCN).

regolamento di attuazione

Sono inoltre abrogati gli articoli 4 (Uffici decentrati detentori dei registri di iscrizione delle imbarcazioni da diporto), 15 (Trasferimento di iscrizione) e 19 (Sigle di individuazione) e le norme che prevedono iscrizioni e documenti cartacei.

Per adeguare le disposizioni del regolamento di attuazione al nuovo sistema dell'Archivio telematico, l'art. 13 viene novellato, stabilendosi che **la precedenza nel caso di concorso di diverse trascrizioni, agli effetti del codice civile**, è determinata dalla data di trascrizione nei registri e per **le unità inserite nell'ATCN, dal numero progressivo assegnato automaticamente dal CED**.

Altre disposizioni che vengono adeguate riguardano:

- le procedure per richiedere l'autorizzazione alla navigazione temporanea (artt. 21 e 22);
- il ruolino di equipaggio (art. 23);
- la convalida del certificato di sicurezza da parte dello STED e per le unità che si trovano in un porto estero tramite richiesta all'UCON (art. 50);
- i battelli di servizio, individuati anch'essi tramite numero di iscrizione (art. 56);
- l'obbligo del proprietario di presentare presso uno STED il certificato di sicurezza annotato e l'iscrizione di idoneità per le relative procedure di aggiornamento dei registri ATCN (art. 57);
- l'effettuazione delle visite di sicurezza cui sono sottoposte le navi da diporto da parte dell'Autorità marittima nella cui giurisdizione si trova l'unità (art. 62);
- il rilascio del certificato di idoneità al noleggio da parte dello STED, con l'annotazione degli estremi di questo sulla licenza di navigazione ed il rinnovo e la convalida effettuate sempre dallo STED (art. 82).

L'articolo 13 reca le **norme transitorie** e finali. In particolare, il **comma 1** prevede il **termine dell'1 ottobre 2019 per il popolamento** delle nuove sezioni RID e RND dell'Archivio Telematico Centrale.

Termine per il trasferimento dei dati

In attesa del completamento di queste operazioni di trasferimento dei dati, il **comma 2** prevede che comunque le Capitanerie di Porto, gli Uffici circondariali marittimi e gli Uffici della Motorizzazione civile, **qualora sia richiesto il rilascio di un documento di navigazione**, effettuino il **trasferimento all'ATCN dei dati contenuti nei registri cartacei** delle unità da diporto immatricolate entro il 30 settembre 2017, con annotazione dell'avvenuto trasferimento e trasmissione dei dati all'UCON. Il rilascio dei documenti è subordinato al rilascio di una nuova licenza di navigazione ai sensi del presente regolamento.

In base al **comma 3** a decorrere dal 1° ottobre 2017 **cessano le iscrizioni sui registri cartacei** da diporto tenuti da Capitanerie, Uffici circondariali Marittimi e Uffici della Motorizzazione; fatte salve le funzioni e competenze in materia di polizia e sicurezza della navigazione.

I **commi 4 e 5** contengono **disposizioni antifrode** prevedendo che sia **necessaria la Dichiarazione di Costruzione o di Importazione (DCI) per il rilascio della licenza di navigazione**, sia per le unità immatricolate prima del 1° ottobre 2017 (e non presenti ancora nella sezione dati del SISTE), che per quelle immatricolate successivamente, nonché per le licenze provvisorie e le autorizzazioni alla navigazione temporanea e per il rilascio dei certificati di idoneità e di sicurezza (comma 4). Per l'attuazione di questa previsione il **comma 5** dispone **l'obbligo per i produttori, gli importatori o i loro mandatari autorizzati di unità da diporto superiori a 2,5 metri, di comunicare alle associazioni dei costruttori, importatori e dei distributori** maggiormente rappresentative sul piano nazionale **i dati tecnici delle imbarcazioni**.

Disposizioni antifrode

Sempre con finalità antifrode si rinvia ad un decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (di concerto con il Ministero dello sviluppo economico e sentito l'Istituto di vigilanza sulle assicurazioni) la fissazione delle modalità di progressiva dematerializzazione e la sostituzione con la comunicazione telematica dei dati all'ATCN, dei contrassegni di assicurazione per la responsabilità civile delle unità da diporto.

Il **comma 6** stabilisce che le disposizioni del regolamento si applicano a far data dal 1° ottobre 2017.

Entrata in vigore

Andrebbe valutata l'opportunità di riconsiderare il termine del 1° ottobre 2017 anche per favorire il conseguimento degli obiettivi indicati nella relazione illustrativa ossia quello di "consentire agli operatori di settore e agli uffici pubblici coinvolti di adottare le necessarie misure organizzative, nonché di assicurare i tempi tecnici necessari per redazione delle disposizioni operative di dettaglio".

Nel parere reso dalla Conferenza delle Unificate si dà conto, nelle premesse del

medesimo parere, dell'accordo intercorso tra le parti per la modifica del comma 7 dell'articolo 13, volto a prevedere la possibilità di sottoscrivere specifici accordi tra il Comando Generale delle Capitanerie di porto e le regioni "per la gestione del Registro Navi Minori e Galleggianti sulle acque interne" ora in carico agli uffici regionali degli Ispettorati di porto e per l'inserimento di un comma 8 che avrebbe dovuto stabilire che gli oneri relativi alle attività per la gestione del Registro Navi Minori e Galleggianti sulle acque interne, "calcolati sulla base del criterio di copertura del costo effettivo del servizio", sono a carico delle Regioni e sono determinati negli accordi o nelle intese stipulate. Tali disposizioni non sono state tuttavia inserite nel testo sottoposto al Consiglio di Stato e alle Camere.

L'articolo 14 contiene la clausola di invarianza finanziaria.

Clausola di
invarianza
finanziaria

Relazioni e pareri allegati

Al testo del provvedimento sono allegati la relazione illustrativa, la relazione tecnica, l'analisi di impatto della regolamentazione, l'analisi tecnico-normativa. Sono altresì allegati il parere del Garante per la protezione dei dati personali, il parere della Conferenza unificata e il parere del Consiglio di Stato.

Presupposti legislativi per l'emanazione del regolamento

Il comma 219 dell'articolo unico della legge di stabilità 2013 ([L. n. 228/2012](#)) prevede l'emanazione di un regolamento di delegificazione (ai sensi dell'[articolo 17, comma 2, della legge n. 400/1988](#)) per stabilire le **modalità per l'attuazione del Sistema telematico per la nautica da diporto**.

Regolamento di
delegificazione

L'esigenza di procedere con regolamento di delegificazione appare derivare dal fatto che il regolamento, oltre a stabilire le modalità di attuazione delle disposizioni della legge di stabilità, è chiamato anche ad apportare le necessarie **modifiche al codice della nautica da diporto (decreto legislativo n. 171/2005)**.

Conseguentemente, la procedura per l'emanazione del regolamento prevede la deliberazione del Consiglio dei ministri, l'acquisizione dei pareri del Consiglio di Stato e delle Commissioni parlamentari competenti in materia (il parere delle Commissioni parlamentari deve giungere **entro trenta giorni dalla richiesta**) e, infine, l'emanazione del regolamento con decreto del Presidente della Repubblica.

Rispetto delle competenze legislative costituzionalmente definite

Il provvedimento, intervenendo in materia di adempimenti per la circolazione di natanti, appare riconducibile alla materia "ordinamento civile", di esclusiva competenza statale ai sensi dell'articolo 117, secondo comma, lettera l) della Costituzione.

Ordinamento
civile



Formulazione del testo

Con riferimento alla formulazione del testo si segnala l'opportunità di sopprimere all'articolo 7, nella frase " le misure di per la conservazione", la parola "di", per motivi d'ordine redazionale. Inoltre all'articolo 9, comma 2, è opportuno, per le medesime ragioni, sopprimere la parola "contenute".

Andrebbe altresì valutata l'opportunità di sopprimere, secondo quanto indicato dal Consiglio di Stato nel proprio parere, all'articolo 10, comma 3, la frase "per tutta la durata della sospensione gli STED non sono operativi".

Il Consiglio di Stato ha infine osservato, con riferimento alla formulazione del testo che nel testo dell'articolo sono richiamati in alcuni articoli sia le Capitanerie di porto sia gli uffici circondariali marittimi e in altre disposizioni solo le Capitanerie di porto, senza che la relazione istruttoria espliciti le ragioni di tali differenziazioni. La Sezione, conseguentemente, invita l'Amministrazione a valutare l'opportunità di uniformare, ove necessario, il riferimento a detti organi al fine di evitare dubbi in proposito.

Senato: Dossier n. 535
Camera: Atti del Governo n. 446
25 settembre 2017

Senato	Servizio Studi del Senato Ufficio ricerche nei settori infrastrutture e trasporti	Studi1@senato.it - 066706-2451	 SR_Studi
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.
TR0481