

## RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Lo schema di decreto legislativo proposto costituisce attuazione della legge 7 ottobre 2015, n. 167, con la quale il Parlamento ha delegato il Governo ad adottare, entro ventiquattro mesi dalla data di entrata in vigore della medesima legge, uno o più decreti legislativi di revisione e di integrazione del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, recante codice della nautica da diporto ed attuazione della direttiva 2003/44/CE, a norma dell'articolo 6 della legge 8 luglio 2003, n. 172. Gli ambiti di intervento, ai sensi della citata legge delega, riguardano il regime amministrativo e navigazione delle unità da diporto; le attività di controllo in materia di sicurezza della navigazione da diporto; la revisione della disciplina sanzionatoria in relazione alla gravità e al pregiudizio degli interessi pubblici; l'aggiornamento dei requisiti psicofisici per il conseguimento della patente nautica, le procedure per l'approvazione e l'installazione di sistemi di alimentazione con GPL, metano ed elettrici sulle unità da diporto di nuova costruzione o già immesse sul mercato. Il presente schema di decreto legislativo è adottato, ai sensi della legge delega, nel rispetto dei seguenti principi e criteri direttivi:

- a) coordinamento e armonizzazione della normativa in materia di nautica da diporto;
- b) semplificazione del regime amministrativo e degli adempimenti relativi alla navigazione da diporto, anche ai fini commerciali;
- c) revisione, secondo criteri di semplificazione, della disciplina in materia di navigazione temporanea di imbarcazioni e navi da diporto non abilitate e non munite dei prescritti documenti ovvero abilitate e provviste di documenti di bordo ma affidate in conto vendita o in riparazione e assistenza ai cantieri navali;
- d) semplificazione della procedura amministrativa per la dismissione di bandiera;
- e) regolamentazione dell'attività di locazione dei natanti, secondo criteri di semplificazione nel rispetto dei requisiti generali di sicurezza anche ai fini della salvaguardia delle persone trasportate;
- f) previsione, nell'ambito delle strutture ricettive della nautica, di un numero congruo di accosti riservati alle unità in transito, con particolare attenzione ai posti di ormeggio per i portatori di handicap;
- g) regolamentazione puntuale, allo scopo di tutelare l'ecosistema e di vietare l'ancoraggio al fondale nelle aree marine protette all'interno del campo boa, dei 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, prevedendo una riserva di ormeggi alle imbarcazioni a vela;
- h) destinazione d'uso per la nautica minore delle strutture demaniali, pontili, arenili e piazzali, che presentino caratteristiche particolarmente idonee per essere utilizzate quali ricovero a secco (dry storage) di piccole imbarcazioni, garantendo comunque la fruizione pubblica delle medesime aree;
- i) revisione della disciplina della mediazione nei contratti di costruzione, di compravendita, di locazione, di noleggio di navi e nei contratti di trasporto marittimo

al fine di adattarla alle specifiche esigenze e caratteristiche del settore della nautica da diporto;

l) rivalutazione e semplificazione dei requisiti psicofisici, con particolare riferimento a quelli visivi e uditivi, per il conseguimento e il rinnovo delle patenti nautiche e revisione delle procedure di accertamento e certificazione degli stessi;

m) introduzione di una normativa semplificata della mediazione nel diporto;

n) revisione dei titoli professionali del diporto in relazione all'introduzione di un titolo semplificato per lo svolgimento dei servizi di coperta per unità da diporto;

o) previsione di criteri di razionalizzazione ed economia delle risorse istituzionali destinate all'attività di controllo in materia di sicurezza della navigazione e previsione, in tale ottica, del Corpo delle capitanerie di porto-Guardia costiera quale autorità alla quale competono in via esclusiva la pianificazione ed il coordinamento dei controlli, tenuto conto delle vigenti attribuzioni istituzionali in tale settore;

p) pieno adeguamento del decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53, alla direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, in materia di attività di controllo da parte dello Stato di approdo, con particolare riguardo al corretto recepimento della definizione di «interfaccia nave/porto» e all'ambito di applicazione della normativa riguardante le imbarcazioni da diporto che si dedicano ad operazioni commerciali rispetto agli obiettivi fissati dalla direttiva;

q) revisione della disciplina in materia di sicurezza delle unità e delle dotazioni anche alla luce dell'adeguamento all'innovazione tecnologica;

r) equiparazione, a tutti gli effetti, alle strutture ricettive all'aria aperta, delle strutture organizzate per la sosta ed il pernottamento di turisti all'interno delle proprie imbarcazioni ormeggiate nello specchio acqueo appositamente attrezzato, secondo i requisiti stabiliti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentiti i Ministeri dei beni e delle attività culturali e del turismo e dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare;

s) eventuale inserimento della cultura del mare e dell'insegnamento dell'educazione marinara nei piani formativi scolastici, nel rispetto dei principi costituzionali e della normativa vigente, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, anche attraverso l'attivazione di specifici corsi e l'istituzione della giornata del mare nelle scuole;

t) istituzione della figura professionale dell'istruttore di vela nel rispetto dei principi generali della sicurezza nautica e della salvaguardia della vita umana in mare, fatte salve le prerogative costituzionali delle regioni, prevedendo:

1) l'istituzione di un elenco nazionale, aggiornato, degli istruttori professionali, nel sito istituzionale della Federazione italiana vela (FIV) e della Lega navale italiana (LNI) e nei siti dei comuni nel cui territorio sono presenti centri velici. Gli oneri derivanti dall'istituzione e dalla tenuta dell'elenco nazionale di cui al precedente periodo sono posti a carico degli iscritti;

2) che gli istruttori di vela siano in possesso del brevetto della FIV, della Marina militare attraverso le proprie competenti articolazioni o della LNI, rilasciato nel rispetto del Sistema Nazionale di Qualifiche (SNaQ) dei tecnici sportivi del CONI e

del Quadro europeo delle qualifiche–European Qualification Framework (EQF) dell'Unione europea;

u) razionalizzazione delle attività di controllo delle unità da diporto attraverso metodologie di verifiche atte ad evitare forme di accertamenti ripetuti a carico delle stesse unità in ambiti temporali limitati nel rispetto della sicurezza nautica;

v) revisione della disciplina sanzionatoria, aumentando 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 e prevedendo altresì l'inasprimento delle 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;

z) nell'ambito della revisione della disciplina sanzionatoria di cui alla lettera v), previsione di sanzioni più severe 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;

aa) semplificazione dei 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, con l'introduzione anche di misure riduttive dell'entità delle sanzioni in caso di assolvimento dell'obbligo del pagamento in tempi ristretti, nonché l'ampliamento delle fattispecie incidenti nella materia della sicurezza nautica per le quali è prevista la sospensione e la revoca delle patenti nautiche;

bb) adeguamento alla direttiva 2013/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 novembre 2013;

cc) abrogazione espressa delle norme incompatibili.

Per quanto concerne il criterio di delega di cui alla lettera r), si evidenzia come già l'articolo 32, comma 1, del decreto legge 12 settembre 2014, n. 133 abbia previsto che a decorrere dal 1 gennaio 2016 le strutture organizzate per la sosta e il pernottamento di turisti all'interno delle proprie unità da diporto ormeggiate nello specchio acqueo appositamente attrezzato, secondo i requisiti stabiliti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, rientrano nelle strutture recettive all'area aperta. I requisiti sono stati stabiliti con il decreto 6 luglio 2016 del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Per tale motivazione si è inteso non esercitare la citata delega, essendo già prevista per legge. Lo schema di decreto legislativo proposto

mira a una maggiore tutela di interessi pubblici generali quali la protezione dell'ambiente marino, la sicurezza della navigazione e la salvaguardia della vita umana in mare, la diffusione tra le nuove generazioni della cultura del mare e dell'educazione marinara, l'inclusione delle persone diversamente abili. Scopo fondamentale e generale dello schema è sfruttare le potenzialità del turismo in modo da permettere la realizzazione di benefici economici in termini sostenibili per l'ambiente, in aderenza alla COM (2014) 86 final della Commissione europea. Già la comunicazione del 2012 sulla "crescita blu" aveva annoverato il turismo costiero e marittimo fra i cinque settori di intervento prioritario che permetteranno una crescita sostenibile e la creazione di occupazione nell'economia blu. Nella relazione sulla crescita blu del 2013 il Parlamento europeo ha accolto con favore questo quadro europeo, raccomandando una serie di azioni per rinvigorire il settore e sostenere lo sviluppo di un turismo sostenibile nelle destinazioni costiere. Nel 2012 il turismo europeo ha registrato l'afflusso di 534 milioni di presenze, 17 milioni in più del 2011, per una percentuale del 52% di tutte le presenze internazionali del turismo mondiale. L'afflusso turistico ha generato entrate per 356 miliardi di euro, pari al 43% del totale mondiale. Nel 2013 il numero di pernottamenti nelle strutture turistico-ricettive dell'UE ha registrato il massimo storico di 2,6 miliardi, con un aumento dell'1,6% rispetto al 2012. Il turismo rappresenta, pertanto, un'attività economica importante, soprattutto in molte regioni marittime e costiere. Il settore subisce tuttavia gli effetti delle trasformazioni in atto nell'economia mondiale, che si traducono in mutamenti rilevanti del comportamento dei turisti e dei mercati di provenienza. La normativa in oggetto mira a consentire un deciso miglioramento dei dati concernenti la produzione e costruzione delle unità da diporto e di tutto il settore connesso alla filiera del diporto e mira, altresì, a garantire una semplificazione di tutti procedimenti amministrativi in materia di diporto e un aumento della cultura del mare e dell'ambiente da parte del cittadino/diportista. Lo schema di decreto legislativo in oggetto costituisce coerente attuazione del programma di Governo relativamente alla necessità di promuovere il rilancio del diporto nautico, trattandosi di un settore oggi particolarmente segnato dalla nota congiuntura economica generale. Inoltre, lo schema di decreto si colloca nell'ambito degli obiettivi previsti dal programma di Governo volti a proseguire l'azione di revisione della spesa pubblica, in un'ottica di migliore riallocazione delle risorse disponibili per favorire una maggiore efficienza delle pubbliche amministrazioni e potenziare l'efficacia della loro azione. Lo schema di decreto proposto è, infine, in coerenza con il programma di Governo, in quanto prevede una radicale semplificazione, peraltro pienamente rispondente alle recenti innovazioni, ad esempio, del Codice dell'Amministrazione Digitale, dei procedimenti amministrativi inerenti al rilascio dei documenti di navigazione, a supporto degli interventi governativi per il rilancio del settore della nautica da diporto. Il decreto si compone di 55 articoli, che di seguito si riportano.

## **ARTICOLO 1**

L'articolo modifica l'articolo 1 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171. In particolare, alla lettera a), che modifica il comma 1 del citato decreto legislativo, si fa riferimento alla navigazione da diporto anche commerciale, introducendo la navigazione da diporto commerciale come riconosciuta ed equiparata a quella lusoria. L'aggiunta si rende necessaria per identificare l'ambito applicativo del codice della nautica da diporto alla luce dell'articolo 1, comma 1, lettera a) e comma 2, lettere a) e b), della legge delega n. 167/2015. Viene aggiunto, dopo il comma 1, il comma 1-bis, che si rende necessario al fine di identificare la definizione di unità da diporto prevedendo che le disposizioni del codice della nautica da diporto si applicano alle unità da diporto di cui all'articolo 3 del codice della nautica che navigano in acque marittime e interne. La disposizione evidenzia, altresì, la diretta applicazione della disciplina speciale del registro internazionale per le navi di cui all'art. 3 della legge 8 luglio 2003, n. 172, e dal decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30.

## **ARTICOLO 2**

L'articolo modifica l'articolo 2 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, in linea con quanto stabilito dall'articolo 1, comma 1, lettera a), e comma 2, lettere a) e b) della legge delega n. 167/2015 (semplificazione del regime amministrativo, ivi comprese quelle delle unità utilizzate a fini commerciali). La norma sostituisce la rubrica dell'articolo 2 e introduce il comma 2-bis secondo cui quando il natante è utilizzato a fini commerciali, tale utilizzo è annotato secondo le modalità indicate nel regolamento di attuazione al codice della nautica da diporto.

## **ARTICOLO 3**

L'articolo sostituisce l'articolo 3 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171. La norma fornisce la classificazione delle costruzioni destinate alla navigazione da diporto. La nuova classificazione si rende necessaria anche in ordine al principio espresso all'articolo 1, comma 2, lettera bb) (adeguamento del codice della nautica da diporto alla direttiva 2013/53/UE) della legge delega n. 167/2015. La citata direttiva, che individua le tipologie costruttive, ha trovato la propria attuazione nel decreto legislativo 11 gennaio 2016, n. 5. In particolare, sono previste le definizioni di: unità da diporto, nave da diporto maggiore, nave da diporto minore, imbarcazione da diporto, natante da diporto, moto d'acqua e unità da diporto commerciale – commercial yacht. Al riguardo, si evidenzia che il gigantismo navale, anche nel diporto, ha infatti comportato nel giro degli ultimi 10-15 anni il passaggio dalla costruzione di unità fino a circa 40 metri di lunghezza a quella di unità fino a 200 metri e oltre. L'attuale previsione normativa, invece, continua a prevedere la seguente segmentazione: 2,5-10 metri (natanti), 10,01- 24 metri (imbarcazioni), da 24 in poi (navi). Anche al fine di attuare la semplificazione degli adempimenti richiesta dalla legge delega, evitando l'applicazione indistinta di oneri e adempimenti per unità dal dimensionamento estremamente diverso, la suddivisione in due sotto-settori delle navi da diporto è stata adottata sulla base del criterio maggiormente riconosciuto

dalle convenzioni internazionali. La nuova classificazione delle unità da diporto è stata effettuata anche in ossequio all'articolo 1, comma 2, lettera q), che prevede la revisione della disciplina in materia di sicurezza delle unità e delle dotazioni anche alla luce dell'adeguamento all'innovazione tecnologica, al fine di garantire il rispetto delle convenzioni internazionali circa le differenti discipline in materia di sicurezza riferite alle categorie di unità da diporto.

#### **ARTICOLO 4**

L'articolo modifica l'articolo 14 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, adeguandolo al decreto legislativo 11 gennaio 2016, n. 5, attuativo della direttiva 2013/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 novembre 2013. L'articolo è attuativo di quanto previsto dall'articolo 1, comma 2, lettera bb) della legge delega. In particolare, all'articolo 14 è inserito il comma 1-bis, che dispone che alla progettazione, costruzione e immissione in commercio delle unità da diporto, diverse dalle navi da diporto e dalle navi di cui all'articolo 3 della legge 8 luglio 2003, n. 172, si applicano le disposizioni di cui al decreto legislativo 11 gennaio 2016, n. 5.

#### **ARTICOLO 5**

L'articolo modifica l'articolo 15 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171. La novella del citato articolo 15 adegua il codice della nautica alle indicazioni espresse dal legislatore all'articolo 1, comma 1, lettera a) (regime amministrativo delle unità da diporto) e comma 2, lettera a) (coordinamento e armonizzazione in materia di iscrizione) della legge delega n. 167/2015. Al modificato articolo 15 si prevede al comma 2 l'estensione anche alle navi da diporto del regime dell'iscrizione provvisoria, introdotta dal novellato articolo 20 dello schema di decreto. Il comma 3 stabilisce i requisiti di certificazione dell'idoneità tecnica per le unità autocostruite ai fini dell'iscrizione, adeguandolo al decreto legislativo 11 gennaio 2016, n. 5, attuativo della direttiva 2013/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 novembre 2013. Tale ultimo comma è attuativo di quanto previsto dall'articolo 1, comma 2, lettera bb) della legge delega. Il comma 4 dell'articolo 15 del decreto legislativo 171/2015 è sostituito, prevedendo l'individuazione dell'annotazione della perdita di possesso a seguito di furto, rapina, appropriazione indebita o truffa tramite presentazione dell'originale o della copia conforme della denuncia o della querela e previa restituzione, ove in possesso, della licenza di navigazione, agli uffici competenti indicati. Il comma introduce, altresì, la previsione dell'annotazione nel caso si verifichi il riacquisto del possesso dell'unità da diporto.

#### **ARTICOLO 6**

L'articolo inserisce nel decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, l'articolo 15-bis, che viene rubricato: "Iscrizione di navi da diporto". Ai fini delle indicazioni espresse dal legislatore all'articolo 1, comma 1, lettera a) (regime amministrativo delle unità da diporto) e comma 2, lettera a) (coordinamento e armonizzazione in materia di

iscrizione), si introduce con la presente norma una disciplina specifica per l'iscrizione delle navi da diporto. Sono, altresì, previste modalità semplificate per l'iscrizione, qualora la nave provenga da altro registro nazionale. In particolare, al fine di snellire le procedure di iscrizione, è prevista la presentazione dell'estratto del registro di provenienza ovvero del certificato di cancellazione dal registro di provenienza. Ai fini della garanzia del sistema di iscrizione, viene anche previsto che detto attestato abbia una validità non superiore ai sei mesi. E', infine, previsto che, se l'estratto del registro di provenienza ovvero il certificato di cancellazione contiene le generalità del proprietario e gli elementi di individuazione dell'unità, questo può sostituire il titolo di proprietà. Per l'annotazione dell'utilizzo a fini commerciali nel registro delle navi da diporto, il proprietario presenta all'ufficio di iscrizione, oltre i citati documenti anche il certificato di iscrizione nel registro delle imprese o la dichiarazione sostitutiva dalla quale risultano gli estremi della impresa individuale o della società esercente le attività di cui all'articolo 2. Successivamente, l'iscrizione nel registro delle navi da diporto riporta l'annotazione dell'utilizzo a fini commerciali – commercial yacht. La stessa denominazione è riportata anche nella licenza di navigazione. Il comma 6 riconosce la facoltà del proprietario di nave da diporto di mutare la destinazione d'uso della nave da diporto "puro" (senza fini commerciali) a diporto "commerciale" e viceversa. Detta facoltà è già prevista dall'ordinamento vigente, tanto che il vigente regolamento di attuazione del codice della nautica da diporto (articolo 24) consente al proprietario o all'armatore di annotare l'uso commerciale dell'unità e, quindi, di cambiare la destinazione d'uso di detta unità, presentando all'ufficio di iscrizione una domanda indicante l'attività che intende compiere, corredata da certificato camerale. Ed ancora il comma 3, dell'articolo 24, consente al proprietario di utilizzare, previa apposita domanda all'ufficio di iscrizione, unità da diporto adibite a locazione e noleggio, anche per altre attività commerciali. Con il comma in esame si è semplicemente voluto significare che il soggetto, che iscrive nei registri delle navi da diporto una nave ad uso commerciale, non è vincolato per sempre a tale uso e viceversa che il soggetto, che iscrive nei registri navi da diporto una nave ad uso diporto "puro" (non commerciale), ha piena facoltà di destinare, previa formale richiesta, all'ufficio di iscrizione, la nave stessa ad uno o più degli usi commerciali previsti.

## **ARTICOLO 7**

L'articolo modifica l'articolo 16 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171. In particolare, viene aggiunto il comma 1-bis e 1-ter. Con il comma 1-bis del modificato articolo 16 si disciplina la cancellazione dell'annotazione di utilizzatore dalla licenza di navigazione in caso di risoluzione del contratto di locazione finanziaria. Con il comma 1-ter si disciplina la cancellazione dell'annotazione di utilizzatore dalla licenza di navigazione in caso di perdita del possesso da parte del proprietario o dell'utilizzatore del contratto di locazione finanziaria. La disposizione è in linea con le indicazioni espresse dal legislatore all'articolo 1, comma 1, lettera a) (regime amministrativo delle unità da diporto) e comma 2, lettera b) (semplificazione del

regime amministrativo e degli adempimenti relativi alla navigazione da diporto, anche ai fini commerciali).

#### **ARTICOLO 8**

L'articolo modifica l'articolo 17 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171. Esso è attuativo dell'articolo 1, comma 1, lettera a), e dei criteri direttivi, di cui al comma 2, lettera a), della legge delega 167/2015. Si prevede l'introduzione di un termine di 120 giorni dalla data dell'atto per la registrazione, qualora l'interessato sia residente all'estero. Infine, viene specificato, con l'aggiunta all'articolo 17 del comma 4-bis, che non sussiste l'obbligo di pubblicità per la dichiarazione e la revoca di armatore, nell'ottica del principio di semplificazione degli adempimenti amministrativi del regime amministrativo e degli adempimenti relativi alla navigazione da diporto, anche ai fini commerciali, previsto dall'articolo 2, comma 1, lettera b), della legge delega.

#### **ARTICOLO 9**

L'articolo modifica l'articolo 18 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, inserendo, ai fini delle indicazioni espresse dal legislatore all'articolo 1, comma 1, lettera a) (regime amministrativo delle unità da diporto), e comma 2, lettera a) (coordinamento e armonizzazione in materia di iscrizione), un ultimo periodo, secondo cui anche il rappresentante di un cittadino italiano residente all'estero, qualora straniero, deve essere regolarmente soggiornante in Italia.

#### **ARTICOLO 10**

L'articolo modifica l'articolo 19 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171. Ai fini delle indicazioni espresse dal legislatore all'articolo 1, comma 1, lettera a) (regime amministrativo delle unità da diporto) e comma 2, lettera a) (coordinamento e armonizzazione in materia di iscrizione), si introduce con la presente norma una disciplina specifica per l'iscrizione delle imbarcazioni da diporto. L'articolo 19 è così modificato: il comma 1 prevede, infatti, l'indicazione degli allegati per la domanda di iscrizione. Per le unità non munite di marcatura CE la documentazione tecnica viene sostituita da un'attestazione di idoneità rilasciata da un organismo tecnico notificato ai sensi del d.lgs. n. 5/2016, ovvero da un organismo autorizzato ex d.lgs. n. 104/201. Ai commi 2 e 4 è previsto l'adeguamento delle disposizioni vigenti al decreto legislativo 14 giugno 2001 n. 104 e al decreto legislativo 11 gennaio 2016, n. 5. Sono, altresì, previste modalità semplificate per l'iscrizione qualora la nave provenga da altro registro comunitario (comma 3). In particolare, al fine di snellire le procedure di iscrizione, è prevista la presentazione di un attestato dell'autorità competente di validità massima semestrale, dal quale risulta avviata la procedura di cancellazione, comunque a garanzia del sistema di iscrizione. Il comma 4-bis è relativo alle procedure di iscrizione per le imbarcazioni da diporto utilizzate a fini commerciali. Il proprietario presenta all'ufficio di iscrizione, oltre i documenti previsti per l'imbarcazione da diporto anche il certificato di iscrizione nel registro delle imprese o

la dichiarazione sostitutiva dalla quale risultano gli estremi della impresa individuale o della società esercente le attività commerciali oggetto dell'unità da diporto. Successivamente, l'iscrizione nel registro delle imbarcazioni da diporto riporta l'annotazione dell'utilizzo a fini commerciali. L'utilizzo a fini commerciali è riportato anche nella licenza di navigazione. Il comma 4-bis, ultima parte, riconosce la facoltà del proprietario di imbarcazione da diporto di mutare la destinazione d'uso della imbarcazione da diporto "puro" (senza fini commerciali) a diporto "commerciale" e viceversa. Detta facoltà è già prevista dall'ordinamento vigente, tanto che il vigente regolamento di attuazione del codice della nautica da diporto (articolo 24) consente al proprietario o all'armatore di annotare l'uso commerciale dell'unità e, quindi, di cambiare la destinazione d'uso di detta unità, presentando all'ufficio di iscrizione una domanda indicante l'attività che intende compiere, corredata da certificato camerale. Ed ancora il comma 3, dell'articolo 24, consente al proprietario di utilizzare, previa apposita domanda all'ufficio di iscrizione, unità da diporto adibite a locazione e noleggio, anche per altre attività commerciali. Con il comma in esame si è semplicemente voluto significare che il soggetto, che iscrive nei registri delle imbarcazioni da diporto una imbarcazione ad uso commerciale, non è vincolato per sempre a tale uso e viceversa che il soggetto, che iscrive nei registri imbarcazioni da diporto una imbarcazione ad uso diporto "puro" (non commerciale), ha piena facoltà di destinare, previa formale richiesta, all'ufficio di iscrizione, l'imbarcazione stessa ad uno o più degli usi commerciali previsti.

#### **ARTICOLO 11**

L'articolo modifica l'articolo 20 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171. E' prevista la modifica della rubrica dell'articolo 20 e si introduce al comma 1 dello stesso la facoltà di procedere a iscrizione provvisoria da parte dell'utilizzatore di un contratto di locazione finanziaria, il quale opera previa autorizzazione del proprietario e in nome per conto dello stesso, nonché la documentazione da allegare alla relativa domanda. E' previsto, inoltre, l'inserimento del comma 1-bis, relativo al procedimento di iscrizione provvisoria di navi da diporto, ai fini delle indicazioni espresse dal legislatore all'articolo 1, comma 1, lettera a) (regime amministrativo delle unità da diporto) e comma 2, lettera a) (coordinamento e armonizzazione in materia di iscrizione), della legge delega n. 167/2015. La nuova previsione consente, anche per le navi, di anticipare l'iscrizione presentando la fattura o la ricevuta fiscale attestante l'assolvimento dei pertinenti adempimenti fiscali e degli eventuali adempimenti doganali, in luogo del titolo di proprietà. Si tratta di una previsione, ai fini di un allineamento competitivo della nostra bandiera al sistema dei Paesi nordeuropei e alla bandiera inglese.

#### **ARTICOLO 12**

L'articolo modifica l'articolo 21 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171. La norma prevede il procedimento amministrativo al fine di ricevere l'autorizzazione alla dismissione di bandiera da parte dell'autorità marittima, già previsto dall'articolo

25, comma 4, del vigente codice. Rispetto al citato procedimento di cui all'articolo 25, comma 4, è prevista una semplificazione delle procedure amministrative, in ossequio al criterio di delega di cui all'articolo 1, comma 2, lettera d) della legge n.167/2015. Al fine di ridurre i tempi di rilascio del nulla osta all'INPS e all'INAIL, previsto dall'articolo 15 della legge 26 luglio 1984, n. 413, viene stabilito un termine massimo di 30 giorni per la definizione dell'accertamento per la conseguente dismissione di bandiera. Si prevede altresì che, decorso tale termine di 30 giorni, ai sensi dell'articolo 17-bis della legge 7 agosto 1990, n. 241, il nulla osta si intende comunque rilasciato. Infine, se dal registro di iscrizione non risulta il rilascio di ruolino di equipaggio all'unità, l'accertamento previsto dall'articolo 15 della legge 26 luglio 1984, n. 413, non è richiesto, in quanto si considera che sull'unità non è stato imbarcato un equipaggio soggetto alle normative previdenziali e assistenziali.

### **ARTICOLO 13**

L'articolo modifica l'articolo 22 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, che così è novellato. Al comma 1, lettera a), è apportata una modifica di carattere ordinamentale, chiarendo la tipologia dei documenti di navigazione per le navi da diporto, che devono essere rilasciati dall'ufficio competente. Il comma 2 individua i documenti di navigazione per le imbarcazioni da diporto rilasciati dall'ufficio competente ed è previsto l'adeguamento delle disposizioni vigenti al decreto legislativo 14 giugno 2001 n. 104 e al decreto legislativo 11 gennaio 2016, n. 5. Sono, inoltre, descritti i tipi di navigazione cui le imbarcazioni da diporto possono essere abilitate, distinguendo tra unità senza marcatura CE e unità con marcatura CE. La disposizione attiene alle indicazioni del legislatore di cui all'articolo 1, comma 2, lettera bb), della legge delega n. 167/2015 (adeguamento alla direttiva 2013/53/UE). Al comma 3-bis, al fine di introdurre fondamentali semplificazioni per le navi di cui all'articolo 3 della legge 8 luglio 2003, n. 172 nell'ottica di massima semplificazione imposta dalla legge delega, ai sensi dell'articolo 1, comma 1, lettera a), e comma 2, lettera b), è previsto che con regolamento di attuazione al presente decreto sono stabiliti i documenti di navigazione per le citate navi.

### **ARTICOLO 14**

L'articolo modifica l'articolo 23 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, prevedendo che anche la licenza di navigazione per unità da diporto commerciale è redatta su modulo conforme al modello approvato con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in ossequio al criterio di delega di cui all'articolo 1, comma 1, lettera a).

### **ARTICOLO 15**

L'articolo modifica l'articolo 24 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171. Al comma 1, è previsto l'adeguamento delle disposizioni vigenti al decreto legislativo 14 giugno 2001 n. 104 e al decreto legislativo 11 gennaio 2016, n. 5. Al comma 2, si riduce, nell'ottica della semplificazione e della celerità del procedimento

amministrativo, il termine massimo entro il quale va effettuato il rinnovo della licenza di navigazione, prevedendo una riduzione dei tempi da 20 giorni a 15 giorni. Attualmente, infatti, secondo dati dell'ufficio di statistica del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per quanto concerne le tempistiche medie per il rilascio, in particolare, delle licenze di navigazione (documento che abilita alla navigazione), emerge che il tempo medio è stimato in 16 giorni, alla luce del seguente campione di riferimento:

Capitaneria di porto di Livorno	20 gg.
Capitaneria di porto di Fiumicino	10/15 gg.
Capitaneria di porto Viareggio	30 gg.
Capitaneria di porto Genova	30 gg.
Capitaneria di porto Venezia	20 gg.
Capitaneria di porto Chioggia	25 gg.
Capitaneria di porto Gaeta	10 gg.
Motorizzazione di Como	5/10 gg.

Le differenti tempistiche dipendono da diversi fattori legati soprattutto al numero di pratiche da espletare, di impiegati/funzionari addetti ed naturalmente dal tipo di località a maggiore o minore propensione diportistica. La disposizione attua il dettato del legislatore espresso all'articolo 1, comma 1, lettera a), e comma 2, lettera b), della legge delega n. 167/2015.

#### **ARTICOLO 16**

L'articolo inserisce l'articolo 24-bis nel decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, ed è attuativo dell'articolo 1, comma 1, lettera a) e lettera b) della legge delega, coniugando esigenze commerciali e di sicurezza della navigazione. La norma introduce il procedimento amministrativo finalizzato alla dichiarazione di armatore compiuta da parte del soggetto che assume l'esercizio di una unità da diporto commerciale. Tra le disposizioni più rilevanti, si specifica che al comma 8 è stato previsto che in mancanza della dichiarazione di armatore, armatore si presume il proprietario fino a prova contraria. Al comma 9, è previsto che l'armatore è responsabile delle obbligazioni contratte, per quanto riguarda l'unità da diporto utilizzata a fini commerciali e l'esercizio della stessa. Al comma 10, è stabilito che per quanto non previsto espressamente nel presente articolo, si applicano le pertinenti disposizioni del codice della navigazione e le relative norme attuative.

#### **ARTICOLO 17**

L'articolo modifica l'articolo 25 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, prevedendo, oltre modifiche formali, anche l'abrogazione del comma 4 del vigente articolo 25 relativo al procedimento di dismissione di bandiera, previsto dal presente schema all'articolo 13.

#### **ARTICOLO 18**

L'articolo modifica l'articolo 26 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, prevedendo, oltre una modifica alla rubrica, l'inserimento di un comma 1-bis, che disciplina il certificato di idoneità al noleggio. In particolare, si stabilisce, ai sensi dell'articolo 1, comma 1, lettera a), e comma 2, lettere a) e b), della legge n. 167/2015, che, il certificato attesta lo stato di idoneità dell'unità alla destinazione di noleggio. Il rilascio, il rinnovo e la convalida del certificato sono disciplinati dal regolamento di attuazione al presente codice.

#### **ARTICOLO 19**

L'articolo inserisce l'articolo 26-bis al decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171. La disposizione è relativa ai controlli di sicurezza della navigazione da diporto in mare ed è attuativo di quanto stabilito dall'articolo 1, comma 1, lettera b) e comma 2, lettera o), della legge delega nonché degli ordini del giorno numero 9/2722/5 e 9/2722/17, entrambi del 23 settembre 2015. Al comma 1, è previsto che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con specifiche direttive annuali, determina 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 particolar riguardo alla stagione balneare. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti verifica annualmente l'attuazione delle predette direttive. Il comma 2 prevede che, al fine del raggiungimento degli obiettivi delle direttive di cui al comma 1, è istituito un sistema di controlli di natura preventiva 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, consente di evitare durante la stagione balneare la reiterazione di tali controlli, restando fermi quelli di diversa natura rientranti nelle attribuzioni e nei compiti di istituto propri di ciascuna forza di polizia. I commi 1 e 2 comportano una riduzione delle verifiche in mare, relativamente ai controlli sulle unità da diporto, grazie al rilascio del cosiddetto "Bollino Blu". Al fine di rendere stabile il processo di razionalizzazione dei controlli svolti in mare dagli organi di polizia in materia di sicurezza della navigazione da diporto, anche in aderenza a quanto previsto dall'articolo 9, comma 2, della legge 8 luglio 2003, n. 172, il Ministro delle Infrastrutture e Trasporti già dal 2013 con le proprie direttive in materia di controlli alla nautica da diporto (c.d. bollino Blu) ha abbattuto la reiterazione dei controlli in mare, contribuendo alla razionalizzazione della spesa pubblica. Nelle stagioni balneari 2015-16 è indicativo che le verifiche in mare sono risultate ridotte del 48%. Il comma 3 prevede che la pianificazione, la direzione e il coordinamento relativo ai controlli in materia di sicurezza della navigazione da diporto sono di competenza esclusiva del Corpo delle capitanerie di porto-guardia costiera. Il comma 4 prevede che i controlli alle unità da diporto sono svolti anche tramite l'accesso all'anagrafe nazionale delle patenti nautiche da parte degli ufficiali e agenti di polizia giudiziaria appartenenti al Corpo delle Capitanerie di porto.

#### **ARTICOLO 20**

L'articolo modifica l'articolo 27 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171 in materia di disciplina dei natanti da diporto ed è attuativo di quanto stabilito dall'articolo 1, comma 1, lettera b) e comma 2 lettera bb), della legge delega. Nella norma sono fissati i limiti di navigazione per i natanti da diporto a seconda del possesso o meno della marcatura CE, aggiornando il testo alle norme di cui al d.lgs. n. 5/2016, con particolare riferimento agli organismi tecnici notificati o autorizzati. Si evidenzia che il limite massimo di navigazione dei natanti muniti di marcatura CE è stabilito comunque nel limite di distanza delle dodici miglia dalla costa. Inoltre, viene stabilito che il conduttore dei natanti da diporto utilizzati a fini commerciali di cui all'articolo 2, è obbligato a: 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 noleggio, 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 presente codice. Per il conduttore di natanti da diporto oggetto di contratti di locazione, l'obbligo possedere la patente nautica ricorre nei soli casi previsti dall'articolo 39”.

#### **ARTICOLO 21**

L'articolo sostituisce il comma 2 dell'articolo 28 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, prevedendo, in attuazione dell'articolo 1, comma 2, lettera bb) (adeguamento del codice della nautica da diporto alla direttiva 2013/53/UE) della legge delega n. 167/2015, la figura del fabbricante o del rappresentante autorizzato o dell'importatore o del distributore di cui all'articolo 3, comma 1, lettera v) del decreto legislativo 11 gennaio 2016, n. 5, rispetto alle figure previste dal vigente codice.

#### **ARTICOLO 22**

L'articolo modifica l'articolo 29 nel decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, introducendo il comma 11-bis. Esso rientra in quanto previsto dall'articolo 1, comma 1, lettera b) e comma 2, lettera q) della legge n.167/2015. La disposizione si pone l'obiettivo di limitare i sinistri in mare per la collisione di unità da diporto, di cui sono vittime decine di persone, soprattutto durante il periodo estivo, quando il traffico in mare è maggiore, tramite una maggiore responsabilizzazione dei conduttori delle unità. L'introdotta comma 11-bis al vigente articolo 29, infatti, pone in capo ai conduttori la responsabilità degli obblighi relativi al corretto utilizzo degli impianti tecnologici di bordo, tra cui e gli impianti e gli apparati ricetrasmittenti di bordo. Con il comma 11- ter si prevede che con il regolamento di attuazione del codice si provvede a stabilire le condizioni per il rilascio del certificato di sicurezza e a individuare i mezzi di salvataggio, nonché le dotazioni di sicurezza minime che devono essere tenute a bordo delle unità da diporto, che navigano nelle acque marittime e interne. Inoltre con la norma si procede a modificare la rubrica dell'articolo e ad aggiornare un riferimento non ritenuto più attuale.

#### **ARTICOLO 23**

L'articolo modifica l'articolo 31 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171. La norma prevede le fattispecie relative alla "navigazione temporanea", ampliando e meglio specificando quanto già previsto nel testo originario. La disposizione mira quindi ad attuare quanto disposto del legislatore nell'articolo 1, comma 2, lettera c), della legge delega n. 167/2015, anche ai fini dell'effettiva concorrenzialità del settore. La lettera c), che modifica il comma 4 dispone che l'autorizzazione alla navigazione temporanea abilita anche alla navigazione in acque territoriali straniere per i periodi necessari a eventi espositivi e fiere commerciali, recependo gli orientamenti espressi in materia da precedenti circolari ministeriali. Alla lettera d), viene aggiunto il comma 4-bis, che prevede la rinnovabilità dell'autorizzazione con cadenza biennale e attesta la natura commerciale dell'attività per le quali è rilasciata l'autorizzazione alla navigazione temporanea. Alla lettera e), è aggiunto il comma 5-bis all'articolo 31 relativo agli obblighi in capo al titolare dell'autorizzazione temporanea in materia di sicurezza della navigazione.

#### **ARTICOLO 24**

L'articolo modifica l'articolo 32 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171. La disposizione attua quanto disposto del legislatore nell'articolo 1, comma 2, lettera c), della legge delega n. 167/2015, anche ai fini dell'effettiva concorrenzialità del settore. Al comma 1 dell'articolo 32, è previsto che l'autorizzazione alla navigazione temporanea è rilasciata anche in lingua inglese; inoltre nel medesimo comma è previsto il coordinamento con le norma inserite all'articolo 31 del codice in materia sempre di navigazione temporanea. Il comma 2 è abrogato, in quanto è stato inserito all'articolo 31, comma 4, del codice, come modificato dall'articolo 24 del presente schema di decreto, per ragioni di coordinamento.

#### **ARTICOLO 25**

L'articolo prevede l'abrogazione dell'articolo 33, al fine di un migliore coordinamento delle norme. La disposizione di cui all'articolo 33, comma 1, è già contenuta in maniera identica all'articolo 31, comma 6, del codice. Il comma 2 dell'articolo 33, invece, è stato inserito all'articolo 31, comma 5-bis, ultimo periodo, dall'articolo 24 del presente schema, in quanto in tale articolo si dettano le prescrizioni in materia di navigazione temporanea.

#### **ARTICOLO 26**

L'articolo inserisce l'articolo 36-bis nel decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171. Esso attua l'articolo 1, comma 2, lettera n) della legge delega, inserendo un titolo semplificato per lo svolgimento dei servizi di coperta per unità da diporto. L'articolo, come previsto dalla legge delega, revisiona i previsti titoli professionali per il diporto nautico di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 121/2005, regolamento previsto all'articolo 3 della legge 8 luglio 2003, n.172. In particolare, è istituito il titolo semplificato di ufficiale di navigazione del diporto di 2<sup>a</sup> classe (comma 1). Tale inserimento è necessario, in quanto, in assenza di un raccordo con le

certificazioni IMO, gli standard STCW'95 e con la formazione scolastica propedeutica al rilascio di un titolo semplificato per il diporto nautico, non vi è corrispondenza tra lo stesso e gli altri titoli internazionali. Con la presente disposizione si potranno ottenere i risultati di evitare: a) la dismissione della bandiera Italiana per gli armatori; b) l'acquisizione di costosi titoli professionali esteri (vedi Yachtmaster) da parte dei marittimi italiani; c) l'aumento del lavoro nero, svolto dai più con la diffusa formula della locazione di imbarcazioni con skipper patentato. Si prevede che con un decreto attuativo saranno individuati i requisiti per lo svolgimento dei servizi di coperta della nautica da diporto. Al comma 2, è stabilito che, con decreto, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca, modifica la disciplina prevista dal regolamento di cui all'articolo 2, comma 3, della legge 8 luglio 2003, n. 172, al fine di individuare i requisiti per lo svolgimento dei servizi di coperta della nautica da diporto e di assicurare piena compatibilità dei titoli professionali del diporto con le innovazioni introdotte dal presente articolo e dalla normativa internazionale.

#### **ARTICOLO 27**

L'articolo modifica l'articolo 38 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, recependo le indicazioni di semplificazione volute dal legislatore all'articolo 1, comma 2, lettera b), della legge delega n. 167/2015, nonché gli orientamenti già espressi in sede di circolari ministeriali. L'articolo 29 è così modificato: al comma 1, sono effettuati modifiche di coordinamento con altre norme inserite nel presente schema di decreto. Al comma 1-bis, è prevista la semplificazione delle procedure di imbarco e sbarco dei marittimi del diporto, arruolati sulle imbarcazioni adibite a noleggio appartenenti alla medesima impresa, tramite la loro rotazione sulle unità senza l'annotazione di imbarco e sbarco. Questa previsione tende a ridurre notevolmente gli oneri amministrativi e i costi di gestione degli equipaggi a favore del rilancio del charter, specialmente per le unità minori. L'armatore deve comunque comunicare all'autorità marittima, con apposita nota, nello stesso giorno in cui avviene il trasbordo, la composizione effettiva dell'equipaggio di ciascuna unità.

#### **ARTICOLO 28**

L'articolo 28 modifica il Capo IV del Titolo II del codice della nautica da diporto, che contiene la disciplina delle patenti nautiche.

La novella attiene alle materie, di cui all'articolo 1, comma 1, lettere a) (regime amministrativo e navigazione delle unità da diporto), d) (aggiornamento dei requisiti psicofisici necessari per il conseguimento della patente nautica) e attua il principio e criterio direttivo, di cui al seguente comma 2, lettera l) (rivalutazione e semplificazione dei requisiti psicofisici, con particolare riferimento a quelli visivi e uditivi, per il conseguimento e il rinnovo delle patenti nautiche e revisione delle procedure di accertamento e certificazione degli stessi), della legge delega n. 167/2015. Il comma 1 dell'articolo 30 del testo di riforma varia la rubrica del Capo

IV del Titolo II da “OBBLIGO DI PATENTE” a “PATENTI NAUTICHE”, più congrua a descrivere il mutato contenuto normativo del Capo. Al comma 2, è modificato il comma 1, lettera b) dell’articolo 39, attuando l’aggiornamento delle cilindrate dei motori diesel sovralimentati alla luce dell’evoluzione tecnologica dei propulsori marini, che a parità di cilindrata consente l’erogazione di maggiori potenze. E’ sostituito il comma 6 dell’articolo 39 del codice della nautica da diporto in materia di categorie di patenti nautiche, istituendo una nuova categoria di patente nautica, la categoria D, configurata come un’abilitazione speciale al comando di natanti e imbarcazioni da diporto. La novella si rende necessaria al fine di ottemperare alle disposizioni della legge delega n. 167/2015, laddove prevede l’aggiornamento e la rivalutazione dei vigenti requisiti psicofisici necessari per il conseguimento e la convalida delle patenti nautiche, con particolare riferimento a quelli visivi e uditivi, in senso maggiormente inclusivo, volto cioè a estendere la platea dei potenziali titolari di patente nautica, ferma restando la tutela dell’interesse pubblico della tutela della sicurezza della navigazione e della salvaguardia della vita umana in mare. E’ inserito, poi, un comma 6-bis al vigente codice in materia di prescrizioni mediche relative alle patenti nautiche. Il nuovo comma, mutuato dal codice della strada (articolo 116, comma 4), conferisce ai medici accertatori, sulla base dei rivalutati requisiti psicofisici e dell’esito delle visite mediche di idoneità, la facoltà di imporre specifiche prescrizioni ai titolari di patente nautica, anche relative alla durata della validità dell’abilitazione, per ragioni di sicurezza della navigazione o di tutela della loro salute. Nel caso della patente speciale di categoria D la disciplina è più stringente, prevedendo limiti relativi alle caratteristiche dello scafo, alla potenza dei motori installati a bordo delle unità da diporto, alla navigazione (tipo di acque o distanze dalla costa) e alle condizioni meteomarine (indipendenti dai limiti di abilitazione dell’unità da diporto), nonché l’uso di specifici adattamenti. Le limitazioni e le prescrizioni sono riportate sulla patente nautica a supporto dell’attività di controllo in materia di sicurezza della navigazione da diporto e degli organi accertatori di eventuali violazioni. Infine, si prevede che le patenti nautiche di Categoria A e B sono conseguite senza esami dagli appartenenti alle Forze Armate, alle Forze di polizia e al Corpo nazionale dei vigili del fuoco secondo quanto previsto dal regolamento di attuazione.

#### **ARTICOLO 29**

L’articolo inserisce l’articolo 39-bis nel decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171. Esso attua l’articolo 1, comma 1, lettera b) della legge delega nonché l’ordine del giorno n. 9/2722/11 in data 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. La disposizione si pone l’obiettivo di limitare i sinistri in mare per la collisione di unità da diporto, di cui sono vittime decine di persone, soprattutto durante il periodo estivo, quando il traffico in mare è maggiore. In particolare, attraverso lo strumento dell’anagrafe delle patenti nautiche si consentirà un maggiore e più celere controllo del traffico marittimo e una riduzione anche degli incidenti

tramite una maggiore responsabilizzazione dei conduttori delle unità. L'anagrafe consentirà in tempo reale di verificare i requisiti di validità delle patenti nautiche e, attraverso un sistema di archiviazione delle violazioni commesse dagli abilitati, l'applicazione delle sanzioni della sospensione e revoca della patente, anche per effetto di recidive. La sicurezza in mare, infatti, sarà maggiore e ciò consentirà una più facile vigilanza in mare e nei porti a tutto vantaggio dell'incolumità delle persone che circolano e soprattutto dei bagnanti e dei subacquei. Al comma 1, è istituita l'Anagrafe nazionale telematica delle patenti nautiche presso il Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in analogia all'esistente anagrafe nazionale degli abilitati alla guida, di cui all'articolo 225, comma 1, lettera c), del codice della strada. Il comma 2 elenca i dati contenuti nell'anagrafe nazionale dei titolari di patente nautica. I dati sono quelli necessari all'espletamento dei procedimenti amministrativi relativi alle patenti nautiche, compresi quelli inerenti all'applicazione di eventuali sanzioni amministrative nonché per il supporto alle attività di controllo in materia di sicurezza della navigazione da diporto e agli organi accertatori di eventuali violazioni. Al comma 3, sono previste le modalità di popolamento e di aggiornamento periodico dell'anagrafe. Al comma 4, è regolamentato l'accesso alle informazioni presenti nell'anagrafe, il quale è sempre consentito alle autorità pubbliche, secondo la disciplina speciale contenuta nel decreto del Presidente della Repubblica 28 settembre 1994, n. 634, nonché ai soggetti privati nel rispetto della legislazione vigente in materia di accesso alla documentazione amministrativa e alle Forze di polizia, agli ufficiali di pubblica sicurezza, per il tramite del centro elaborazione dati di cui all'articolo 8 della legge n. 121 del 1981, e agli ufficiali e agenti di polizia giudiziaria appartenenti al Corpo delle capitanerie di porto. Il comma 5 prevede che con il regolamento di attuazione al presente decreto è stabilita l'organizzazione e il funzionamento dell'anagrafe nazionale, nonché l'accesso alla stessa e le modalità e i tempi per la trasmissione dei dati.

### **ARTICOLO 30**

L'articolo modifica l'articolo 41 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171. Esso è attuativo del criterio di cui l'articolo 1, comma 2, lettera e), della legge delega. La norma, oltre a rettificare ad aggiornare il richiamo alla legge n. 990/1969 con il vigente Codice delle assicurazioni, modifica l'articolo 41 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, estendendo l'applicazione dell'assicurazione obbligatoria anche ai natanti da diporto utilizzati nell'esercizio di attività commerciali, prevedendo l'obbligo di assicurazione per responsabilità per danni riportati dal conduttore e dalle persone trasportate.

### **ARTICOLO 31**

L'articolo inserisce gli articoli 49-ter, 49-quater, 49-quinquies, 49-sexies, al decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171. In particolare, attuano il criterio di cui l'articolo 1, comma 2, lettera i) e m) della legge delega, volta a regolare specificamente la figura

del mediatore per le unità da diporto. La volontà del legislatore è quella di individuare e differenziare la figura professionale del mediatore del diporto da quella generale e tradizionale del mediatore marittimo, prevista dalla legge 12 marzo 1968, n. 478, con la previsione di una normativa semplificata. Al riguardo, sotto il profilo della concorrenza e del rispetto dei principi dettati dalla direttiva dei servizi, si è tenuto anche conto di quanto stabilito dal decreto legislativo n. n. 59/2010, come integrato e modificato dal decreto legislativo n. 147/2012 e dal decreto del Ministero dello sviluppo economico 26 ottobre 2011 in materia di mediazione marittima. Le disposizioni che seguono, pertanto, prevedono una disciplina in linea con la SCIA prevista dalle legge n. 241/90 e successive modificazioni nonché, appunto, requisiti semplificati per l'accesso alla professione del mediatore del diporto. Rispetto al mediatore marittimo non è previsto l'esame presso le Camere di Commercio, bensì esclusivamente il superamento del previsto corso-teorico pratico organizzato annualmente dalle Regioni.

Di seguito la descrizione degli articoli.

#### **A) Articolo 49-ter**

Al comma 1 è istituita la figura professionale del mediatore del diporto. Al comma 2, si definisce il mediatore del diporto come colui che mediante attività di consulenza mette in relazione due o più parti per la conclusione di contratti di costruzione, compravendita, locazione, noleggio, comodato, ormeggio e locazione finanziaria di unità da diporto. Ai commi 3 e 4 si garantisce l'indipendenza e l'imparzialità del mediatore, prevedendo che lo stesso non può avere alcun rapporto di collaborazione, di dipendenza, di rappresentanza con le parti mediate, né può delegare le funzioni relative all'esercizio della professione se non ad altro mediatore iscritto. Al comma 5, si prevede che, fatte salve le disposizioni di cui al presente articolo e all'articolo 49-*quater* del presente codice, ai mediatori del diporto si applica la disciplina di cui agli articoli 1754 e seguenti del codice civile.

#### **B) Articolo 49-*quater***

L'articolo prevede che l'inizio dell'attività del mediatore del diporto avviene sulla base di una segnalazione certificata di inizio attività. Si stabilisce che il corso per accedere alla professione è organizzato annualmente dalle Regioni ed è subordinato al pagamento da parte di coloro che intendono iscriversi di un diritto commisurato al costo sostenuto dalle Regioni per la gestione del citato corso, stabilito ogni tre anni con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, previa intesa con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto delegato 28 agosto 1997, n. 281. Sono, infine, previste le sanzioni disciplinari al comma 6. E' stabilito che con decreto, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, il Ministro dello sviluppo economico, di concerto con i Ministri dell'economia e delle finanze, per la semplificazione e la pubblica amministrazione, della giustizia, previa intesa

con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto delegato 28 agosto 1997, n. 281, stabilisce le modalità di iscrizione nel registro delle imprese e nel REA e le procedure di applicazione delle sanzioni disciplinari relative ai mediatori del diporto, nonché i programmi del corso e i criteri per le prove di esame.

**Gli articoli 49-quinquies e 49-sexies**, attuando il criterio di delega di cui all'articolo 1, comma 2, lettera t), numero 1 e 2, istituiscono e regolamentano la figura dell'istruttore di vela.

#### **A) Articolo 49-quinquies**

L'articolo istituisce la figura professionale dell'istruttore di vela. Al comma 2, si definisce l'istruttore di vela. Al comma 3, è chiarito che l'esercizio dell'attività di istruttore di vela è riservato ai soggetti iscritti in un elenco nazionale tenuto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in quanto tale professione è riconducibile alla più ampia garanzia dei diritti della vita, integrità e sicurezza fisica da assicurarsi, uniformemente, a tutti i cittadini su tutto il territorio nazionale, ai sensi dell'articolo 117, comma 2, lettera n), della Costituzione e che, pertanto, si radica in capo allo Stato una competenza anche di controllo. In tale materia il fondamento della potestà normativa dello Stato può essere rinvenuto - come già accaduto in altri casi- nelle competenze riservate dalla Costituzione alla legislazione statale esclusiva non soltanto per profili specifici, ma in quanto propriamente attinente alla "determinazione dei livelli essenziali delle prestazioni concernenti i diritti civili e sociali che devono essere garantiti su tutto il territorio nazionale. Ai commi 4 e 5, si specifica che tale iscrizione è subordinata al pagamento di un diritto commisurato al costo sostenuto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per la gestione del predetto elenco, stabilito annualmente con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Al comma 6, si prevede che le entrate derivanti dalla riscossione dei diritti di cui al comma 5 affluiscono all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnate, con decreto del Ministero dell'economia e delle finanze, ai pertinenti capitoli dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ai fini della copertura delle spese sostenute per le attività di cui al comma 3. Al comma 7, è previsto che l'elenco degli istruttori di vela è pubblicato sul sito del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, della Federazione italiana vela e della Lega navale.

#### **B) Articolo 49-sexies**

L'articolo prevede la disciplina degli elenchi degli istruttori di vela e le relative condizioni di iscrizione. Al comma 1, è previsto che l'iscrizione va fatta nell'elenco nazionale e che la stessa abilita all'esercizio della professione in tutto il territorio della Repubblica. Al comma 2, sono dettati i requisiti per ottenere l'iscrizione. E' previsto, al comma 3, che l'iscrizione negli elenchi ha efficacia per sei anni ed è rinnovata ogni tre anni, previo accertamento dell'idoneità psico-fisica e di un corso aggiornamento professionale. E' previsto che l'iscrizione al citato corso è posta a

carico dei soggetti che intendono iscriversi. Il diritto, commisurato alle spese sostenute per il corso, è previsto con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministro della difesa. Ai commi 4, 5,6,7 e 8 sono previste le sanzioni disciplinari, che possono essere irrogate dal Capo del Compartimento marittimo nel rispetto del principio del contraddittorio e della legge sul procedimento amministrativo. Al comma 10, si prevede che con decreto da adottare, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri dell'economia e delle finanze, per la semplificazione e la pubblica amministrazione, della difesa, della giustizia, dell'istruzione, dell'università e della ricerca, dello sviluppo economico, previa intesa con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto delegato 28 agosto 1997, n. 281, sono stabilite l'organizzazione, la disciplina, la tenuta, la vigilanza e le procedure di applicazione delle sanzioni disciplinari relative all'elenco nazionale, nonché i programmi dei corsi e i criteri per le prove di esame di cui al comma 3.

## **ARTICOLO 32**

L'articolo inserisce gli articoli 49-septies e 49-octies, al decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171.

La novella attua il principio e criterio direttivo, di cui all'articolo 1, comma 2, lettera a) (coordinamento e armonizzazione normativa e semplificazione amministrativa in materia di nautica da diporto) della legge delega n. 167/2015; scaturisce dall'analisi dell'attività di vigilanza sulle scuole nautiche e sui centri di istruzione per la nautica; infine è stata fortemente sollecitata dalle organizzazioni di settore, anche come misura di contrasto a forme di esercizio abusivo dell'attività di scuola nautica. Esso attua anche l'ordine del Giorno n. 9/2722/12 in data 23 settembre 2015, con il quale è stato assunto l'impegno da parte del Governo di introdurre, in sede di attuazione della delega, una specifica disciplina delle scuole nautiche e delle relative figure professionali dell'insegnante e dell'istruttore validi per l'intero territorio nazionale.

### **A) Articolo 49-septies**

L'articolo è relativo alle scuole nautiche. La norma è desunta dall'articolo 42, comma 1, del vigente regolamento di attuazione del codice della nautica da diporto. Rispetto alla formulazione regolamentare, la parola "centri" è stata sostituita con la parola "scuole" per evitare confusione con i centri di istruzione per la nautica, di cui al seguente articolo 49-octies. Al comma 2, è stabilito che le scuole nautiche 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 le scuole nautiche. Al riguardo, si segnala l'attività di vigilanza amministrativa e tecnica da parte delle Province o delle Città metropolitane o delle Province autonome di Trento e di Bolzano. Si tratta di funzioni che sinora sono state attribuite dall'articolo 105, comma 3, lettera a) del decreto legislativo n.112/98 alle Province, ai sensi del comma 2 dell'articolo 4 della legge 15 marzo 1997, n. 59, relativa all'autorizzazione e vigilanza tecnica sull'attività svolta dalle

autoscuole e dalle scuole nautiche. A seguito dell'entrata in vigore della legge n. 56/2014, attualmente le stesse sono ripartite tra Province e Città metropolitane. In particolare tra i compiti in capo alle Province o alle Città metropolitane si segnalano: il comma 4 relativo alla segnalazione certificata di inizio attività e di vigilanza amministrativa sulle scuole nautiche; il comma 10 relativo alle verifiche del possesso dei requisiti prescritti dalle scuole nautiche con cadenza almeno triennale; i commi 11, 12 e 13 relativi alla sospensione e cessazione dell'attività della scuola nautica e chiusura della stessa. Ai commi 4, 6, 8 e 9 sono stabiliti i requisiti che devono avere le persone fisiche o giuridiche o gli enti di fatto per la gestione di una scuola nautica. Gli istituti tecnici di cui al comma 5 possono presentare l'apposita segnalazione in materia di inizio di attività per la gestione di una scuola nautica. Il comma 7 disciplina i requisiti, anche morali, che debbono possedere i soggetti che svolgono attività di insegnamento presso le scuole nautiche. Al comma 10, è stabilito che le Province o le Città metropolitane o le Province autonome di Trento e di Bolzano effettuano le verifiche del possesso dei requisiti prescritti da parte delle scuole nautiche con cadenza almeno triennale. I commi 11, 12 e 13 disciplinano le cause di sospensione e di cessazione dell'attività di scuola nautica. Al comma 14, proprio al fine di avere una uniformità di standard su tutto il territorio nazionale, si dispone che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti stabilisce, con propri decreti: i requisiti minimi di capacità finanziaria; i requisiti di idoneità, le modalità di svolgimento delle verifiche di cui al comma 10; le prescrizioni sui locali e sull'arredamento didattico, anche al fine di consentire l'eventuale svolgimento degli esami, nonché la durata dei corsi; i programmi di esame per il conseguimento della patente nautica. I commi 15 e 16 prevedono le modalità di ammissione in sede e fuori sede agli esami per il conseguimento delle patenti nautiche. Al comma 17, è disposto che, con il regolamento di attuazione al presente codice sono stabilite le modalità per la segnalazione certificata di inizio attività.

#### **B) Articolo 49-octies**

Il comma 1 definisce i centri di istruzione per la nautica. Essi sono costituiti da 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, assumono la denominazione di «Centri di istruzione per la nautica». La norma è desunta dall'articolo 43 del vigente regolamento di attuazione del codice della nautica da diporto. Al comma 2, è stabilito che i centri per l'istruzione della nautica sono soggetti a vigilanza amministrativa e tecnica da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, proprio per il carattere nazionale degli stessi, in quanto capillarmente diffusi su tutto il territorio nazionale. Al comma 3, si richiamano le disposizioni in materia di scuole nautiche circa l'attrezzatura tecnica e didattica dei centri, nonché i requisiti degli insegnanti. Il comma 4 disciplina le cause di sospensione e di revoca dell'attività delle articolazioni territoriali dei centri di istruzione per la nautica. L'attività è sospesa quando questa non si svolge

regolarmente; quando il rappresentante legale non provvede alla sostituzione degli insegnanti o degli istruttori che non sono più in possesso dei requisiti previsti; quando il rappresentante legale non ottempera alle disposizioni impartite dalle autorità competenti in merito al regolare funzionamento del centro di istruzione. Al comma 5, si dispone che l'esercizio delle articolazioni del centro di istruzione per la nautica è revocato quando: a) sono venuti meno i requisiti morali del rappresentante legale e la capacità finanziaria; b) viene meno l'attrezzatura tecnica o l'attrezzatura didattica oppure la disponibilità dell'adeguata unità da diporto di cui al comma 3; c) sono stati adottati più di due provvedimenti di sospensione in un quinquennio; d) l'istruzione e la formazione dei candidati per il conseguimento delle patenti nautiche è impartita a fine di lucro o al di fuori di quanto disciplinato dal presente articolo. Il comma 6 prevede che, in caso di revoca per sopravvenuta carenza dei requisiti morali del rappresentante legale a quest'ultimo è parimenti revocata l'idoneità tecnica. L'interessato potrà conseguire una nuova idoneità trascorsi cinque anni dalla revoca o a seguito di intervenuta riabilitazione. Nel caso in cui un centro di istruzione della nautica sia gestito senza i requisiti prescritti è prevista la chiusura dello stesso e la cessazione della relativa attività, ordinata dal Capo del Compartimento marittimo territorialmente competente (comma 7). Al comma 8, si prevede che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti stabilisce, con propri decreti: i requisiti minimi di capacità finanziaria; i requisiti di idoneità, le modalità di svolgimento delle verifiche da parte dei compartimenti marittimi; le prescrizioni sui locali e sull'arredamento didattico, anche al fine di consentire l'eventuale svolgimento degli esami, nonché la durata dei corsi; i programmi di esame per il conseguimento della patente nautica. Al comma 9, è chiarito che, in occasione degli esami dei candidati che hanno frequentato i corsi presso i centri di istruzione per la nautica, un rappresentante dell'ente o dell'associazione fa parte della commissione d'esame, senza diritto di voto. Al comma 10, si riconosce che la Lega navale italiana è centro di istruzione per la nautica da diporto e, in qualità di ente pubblico che svolge servizi di pubblico interesse, collabora con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti alla definizione di adeguati parametri qualitativi in materia di formazione dei candidati agli esami per il conseguimento delle patenti nautiche.

### **ARTICOLO 33**

L'articolo inserisce gli articoli da **49-novies**, **49-decies**, **49-undecies** e **49-duodecies**, al decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171.

#### **A) Articolo 49-novies**

L'articolo attua il criterio di cui all'articolo 1, comma 2, lettera f) della legge delega. Esso istituisce nell'ambito delle strutture ricettive della nautica da diporto in concessione gli accosti riservati alle unità da diporto in transito o che approdano per rifugio, commisurati al numero di posti barca disponibili nel periodo giugno-settembre e negli altri periodi dell'anno. Il problema di avere la disponibilità di un posto di ormeggio, per una breve durata, rappresenta una necessità per il diportista

per trovare un momento di riposo nei casi di lunga navigazione o di cattivo tempo o di sola emergenza. La materia è stata trattata sinora con circolari ministeriali (circolare 47/5172755 in data 5 agosto 1996 e n°M\_TRA/DINFR/7792 in data 31 luglio 2007), con le quali sono state impartite disposizioni in merito alla regolamentazione dei posti barca riservati alle unità in transito sia nell'ambito dei porti e degli approdi turistici in regime di concessione demaniale marittima che nei porti pubblici, o in parti di essi. Tuttavia, vi sono state nel tempo segnalazioni circa la mancata osservanza dell'obbligo dei concessionari di assicurare la predetta riserva di posti per le unità in transito. La proposta disciplina del transito, inoltre, si rende ancor più indispensabile alla luce dell'evoluzione del quadro ordinamentale di riferimento previsto dal conferimento delle funzioni amministrative, sancito dal decreto legislativo n. 112/98 e successive modifiche e integrazioni e con la riforma del Titolo V della Costituzione e, segnatamente, dall'articolo 117 della stessa, sulle infrastrutture afferenti la navigazione da diporto, ove, comunque, permane anche una competenza delle locali Autorità Marittime incentrata sulla disciplina dei profili inerenti la sicurezza marittima in senso ampio, in quanto collegata all'utilizzo stesso delle strutture ricettive. L'articolo si propone, inoltre, di fare un ulteriore passo avanti nel processo di inclusione sociale delle persone diversamente disabili. In questo senso anche alla luce gli straordinari eventi piccoli e grandi che hanno aperto il mondo dello sport alla partecipazione dei disabili, la disposizione facilita l'accesso alle persone diversamente abili alla nautica da diporto e al grande patrimonio turistico e naturale disponibile nel nostro Paese, formato anche dai porti marittimi, dai porti fluviali e lacustri e, nondimeno, dalle varie aree naturalistiche aperte all'utenza turistica. In dettaglio, di seguito, una descrizione dell'articolo. Ai commi 1 e 2 è fatto obbligo ai concessionari delle strutture per nautica da diporto di riservare il 7 per cento per i posti in transito per un massimo di 72 ore all'utenza del diporto, con la gratuità dell'ormeggio per le prime dodici ore. I commi 3, 4,5,6 e 7 e 12 sono relativi alle modalità di ormeggio al transito per i soggetti diversamente abili, prevedendo una riserva dell'uno per cento. Oltre a dettare specifiche disposizioni circa le modalità di utilizzo degli ormeggi riservati a persone diversamente abili, sono fissati i limiti temporali entro cui è possibile far valere il diritto di attracco e la durata della sosta consentita, e prevede la possibilità di utilizzo sussidiario per l'utenza indifferenziata, quando non vi sia esigenza specifica per assenza di imbarcazioni con soggetti diversamente abili a bordo. Al comma 12, è dettata una specifica disciplina relativa ai corsi d'acqua e i bacini lacustri naturali e artificiali, compresi quelli all'interno dei parchi naturali, affinché le autorità competenti con proprio intervento alla specificità dei luoghi possano rendere accessibile alle persone diversamente abili anche il patrimonio delle acque interne nelle quali sia possibile svolgere attività turistica ed escursionistica. Al comma 8, è precisato che le richieste e le prenotazioni degli accosti sono annotate in un registro, numerato e siglato in ogni singola pagina dall'autorità marittima locale. Al comma 9, in occasione di manifestazioni sportive o mostre, i posti di ormeggio riservati al transito possono essere utilizzati dalle unità partecipanti alle gare o presentate per l'esposizione. Con il comma 10 è previsto che

nei beni del demanio marittimo non in regime di concessione, destinati alla navigazione e al trasporto marittimo, con ordinanza del capo del circondario marittimo competente è disciplinata la riserva per gli accosti alle unità da diporto in transito o che approdano per rifugio, con le modalità di cui ai commi 1,2,3 e 4 del presente articolo. Al comma 11, sono definite le competenze del capo del circondario marittimo in materia di polizia e di sicurezza delle strutture dedicate alla nautica, anche se ricadenti in parte su proprietà privata. In particolare, il capo del circondario marittimo, con riferimento alla compatibilità delle strutture dedicate alla nautica da diporto di cui all'articolo 2, comma 1, lettera a), b) e c) del decreto del Presidente della Repubblica 2 dicembre 1997, n. 509 con la sicurezza della navigazione, esprime il parere di competenza. Il comma 12 prevede che le autorità competenti con proprio provvedimento determinano le modalità attuative circa gli accosti delle unità da diporto a vela e a motore in transito nelle acque interne. Il comma 13 prevede la decadenza di cui all'articolo 47 del codice della navigazione in caso di inosservanza delle disposizioni del presente articolo da parte dei concessionari.

#### **B) Articolo 49-decies**

L'articolo mira a promuovere un progetto di infrastrutturazione leggera delle aree marine protette e di reperimento, al fine di dotarle di campi di ormeggio attrezzati, laddove più alta è la pressione del diporto. Soprattutto le isole minori e alcune aree marine di maggior pregio subiscono, infatti, specie nel periodo estivo, una pressione turistica che rischia di comprometterne i valori ambientali. Pertanto, l'articolo promuove un intervento nelle aree marine di pregio naturalistico, attraverso la costruzione di campi ormeggio attrezzati ove risulta maggiore la pressione della nautica da diporto. Il comma 1 prevede che gli enti gestori delle aree marine protette possono 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. I campi di ormeggio, detti anche campi boe, sono aree adibite alla sosta delle unità da diporto, attrezzate con gavitelli ancorati al fondale, disposti in file ordinate e segnalati per la sicurezza della navigazione. Sono già previsti nei regolamenti di esecuzione e di organizzazione di alcune aree marine protette italiane. I progetti di installazione dei campi di ormeggio sono, in tali casi, sottoposti, previo nulla osta del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, al parere dell'ufficio circondariale marittimo, il quale provvede con ordinanza per gli aspetti relativi alla sicurezza. La disposizione, che attua il criterio di delega di cui all'articolo 1, comma 2, lettera g) della legge delega, puntualmente prevede una riserva di ormeggio del 15 per cento per le imbarcazioni a vela. Il comma 2 vieta l'ancoraggio al fondale e reca le finalità dei campi di ormeggio: riduzione del fenomeno dell'aratura e danneggiamento dei fondali vulnerabili da parte di ancore delle unità da diporto; fruizione regolamentata dell'area; erogazione di un numero limitato di permessi di stazionamento; garanzia della trasparenza dei criteri di accesso attraverso forme di

prenotazione non onerosa ed in via telematica. Il comma 3 prevede che, in tale contesto, gli enti gestori dei campi di ormeggio provvedano alla definizione di tariffe orarie e giornaliere di stazionamento, per la cui applicazione acquisiscono il nulla osta del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare. In base al comma 4, i proventi saranno destinati, oltre che al recupero delle spese per l'allestimento e la manutenzione dei campi di ormeggio, a interventi di tutela ambientale dell'area marina, in particolare per servizi di pulizia e raccolta differenziata dei rifiuti e per servizi di sorveglianza e prevenzione contro l'inquinamento dell'ambiente costiero, in conformità a quanto previsto dalla legislazione vigente, anche stipulando relativamente alle attività di sorveglianza e prevenzione apposite convenzioni con il Capo di circondario territorialmente competente. In base ai commi 5 e 6, nell'allestimento dei campi di ormeggio gli enti gestori dovranno seguire alcuni specifici criteri: in particolare dovranno individuare, per l'ancoraggio sul fondale delle boe, sistemi compatibili con le caratteristiche dei fondali; potranno inoltre prevedere sistemi tecnologicamente avanzati per il monitoraggio remoto degli ormeggi e delle strutture. Il comma 7, prevede che, al fine di garantire la sicurezza della navigazione, i campi di ormeggio sono segnalati in mare sulla base delle prescrizioni dettate dal Comando Zona fari della Marina Militare e la posizione e le caratteristiche dei campi di ormeggio devono essere comunicate dagli enti gestori all'Ufficio circondariale marittimo per il successivo inoltro all'Istituto idrografico della Marina militare.

#### **C) Articolo 49-undecies**

L'articolo attua il criterio di delega di cui all'articolo 1, comma 2, lettera h), prevedendo che nei beni del demanio marittimo, non in regime di concessione, di cui all'articolo 28 del codice della navigazione che presentano caratteristiche particolarmente idonee per il ricovero a secco, con provvedimento dell'autorità competente, è regolamentata la disciplina del ricovero a secco di imbarcazioni da diporto fino a 12 metri e di natanti da diporto, garantendone comunque la fruizione pubblica. Con la presente disposizione si intende disciplinare il ricovero a secco di piccoli imbarcazioni fino a dodici metri e dei natanti, piuttosto diffuso in altri paesi, (dry storage), che offre numerosi vantaggi per il diportista.

#### **D) Articolo 49-duodecies**

L'articolo disciplina l'assistenza e traino per imbarcazioni e natanti da diporto. Secondo il codice della navigazione, l'assistenza a unità in mare è obbligatoria oltre che in caso di pericolo, anche in termini generali, sussistendo un generico pericolo per le persone anche in caso di semplice avaria. Nel caso di avaria una comunicazione con le autorità marittime è sempre opportuna, ma le Capitanerie di porto non hanno tra i loro compiti quello di recuperare le unità in avaria, ma solo le persone che si trovano a bordo, salvo nel caso in cui, a causa in particolare delle pessime condizioni atmosferiche o del natante, l'armatore si rifiuti di abbandonare l'imbarcazione o nel caso in cui l'unità costituisca pericolo per la sicurezza della

navigazione. La legge delega 7 ottobre 2015, n. 167 mira a definire nella materia un nuovo quadro normativo, che faciliti e promuova lo sviluppo del settore, permettendo al Governo di intervenire realizzando un modello innovativo positivo anche per altri Paesi europei. In tale direzione, l'articolo è attuativo di quanto stabilito dall'articolo 1, comma 1, lettera b), della legge delega n. 167/2015. Sulla questione, inoltre, vi è stata la risoluzione n. 7-00790 presentata dal deputato Garofalo, e approvata dalla IX Commissione permanente della Camera dei deputati il 27 gennaio 2016. Con tale atto, il Governo si è impegnato «ad assumere iniziative normative, nel quadro della salvaguardia della vita umana in mare e della mediazione nel settore del diporto nautico, per introdurre disposizioni che regolamentino gli interventi di messa in sicurezza e rimorchio in mare effettuati dai privati, anche mediante opportuna integrazione delle vigenti norme del codice della navigazione». Gli operatori privati nel tempo si sono avvalsi delle norme del codice della navigazione, che al tempo stesso impongono un obbligo di navigazione e di assistenza, ma anche un diritto (articolo 491 del codice della navigazione), secondo il quale a chi presta soccorso spetta un'indennità proporzionata al valore dei beni recuperati e quindi, essenzialmente, al valore commerciale dell'unità e degli oggetti che si trovano a bordo. Il presente articolo si pone, pertanto, l'obiettivo di disciplinare la materia e di superare le criticità emerse dalla prassi in questi anni. Nello specifico, l'articolo definisce le finalità: istituire il servizio di assistenza e traino per unità da diporto, al fine di migliorare le condizioni di sicurezza nella navigazione in mare. Chiarisce, inoltre, quali siano i soggetti autorizzati a svolgere tale servizio e l'ambito di applicazione della norma. L'attività può essere svolta da soggetti privati, singoli o associati, previa sottoscrizione di una polizza assicurativa che copra i rischi derivanti dall'attività, iscritti nei registri di cui all'articolo 68, secondo comma 2, del Codice della navigazione. Gli operatori autorizzati possono intervenire per l'assistenza alle imbarcazioni da diporto fino alla lunghezza di metri 24. Il naviglio commerciale e le navi da diporto sono specificamente esclusi dal campo di applicazione della legge. Nel caso in cui sussista un pericolo attuale o presumibile per l'incolumità delle persone a bordo, o vi è la presenza o la possibilità di un inquinamento, è fatto obbligo anche all'operatore chiamato per l'assistenza di contattare immediatamente l'autorità marittima. È consentito il traino fino alla struttura per la nautica da diporto più vicina e più idonea tecnicamente ad accogliere l'unità nel caso di impossibilità di risolvere il problema sul posto, laddove tale attività non comporta alcun pericolo per la sicurezza della navigazione. È fatto obbligo agli operatori di cui al comma 2 di comunicare tempestivamente al rientro presso la struttura per la nautica da diporto individuata le attività di cui ai commi 4 e 5 all'autorità marittima territorialmente competente. Le attività comprese nell'ambito del servizio di assistenza sono riparazioni meccaniche, idrauliche ed elettriche; consegna di pezzi di ricambio e forniture di bordo in genere; interventi di ausilio alla navigazione quali disincaglio, scioglimento delle eliche, riavvio dei motori, ricarica delle batterie e le altre attività che consentono di risolvere sul posto i problemi tecnici di varia natura che impediscono la normale navigazione. Le spese sostenute per le testè citate attività sono interamente a carico dei soggetti

richiedenti. Al comma 7 è stabilito che con il regolamento di attuazione al presente codice sono stabiliti i criteri e le modalità di svolgimento del servizio, i requisiti tecnico-professionali degli operatori che svolgono il servizio e i requisiti dell'imbarcazione utilizzata per il servizio.

#### **ARTICOLO 34**

L'articolo modifica l'articolo 52 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171. La disposizione attua il criterio di delega di cui all'articolo 1, comma 2, lettera s), nonché l'ordine del Giorno n.9/2722/6 in data 23 settembre 2015, con il quale è stato assunto l'impegno da parte del Governo di adottare ogni iniziativa tesa a prevedere la più ampia diffusione a livello territoriale di corsi di "cultura del mare", anche eventualmente in collaborazione con le associazioni locali impegnate nell'educazione ambientale e nella pesca sportiva. La norma individua nel giorno 11 aprile la «Giornata del mare». La data individuata corrisponde alla giornata in cui la petroliera Haven (11 aprile 1991) naufragò nel golfo di Genova, provocando la morte di cinque membri dell'equipaggio e causando la perdita di migliaia di tonnellate di petrolio. L'individuazione della Giornata del mare quale ricorrenza civile può avere a fondamento il presente schema di decreto, in quanto l'intervento con legge appare strettamente necessario solo per l'individuazione delle ricorrenze festive a livello nazionale che comportano egli effetti civili risultanti dall'istituzione di una nuova ricorrenza. La Giornata del mare, infatti, non determina (secondo quanto stabilito al comma 2), gli effetti civili di cui alla legge 27 maggio 1949, n. 260, ossia non costituisce festività nazionale, né comporta riduzione di orario degli uffici pubblici, né per le scuole. L'articolo prevede (comma 3) che in occasione della Giornata del mare gli istituti scolastici di ogni ordine e grado possono promuovere, nell'ambito della propria autonomia e competenza nonché delle risorse disponibili a legislazione vigente, iniziative volte alla sensibilizzazione sul valore storico, istituzionale e sociale della del mare. Per i fini di cui al comma 3, il Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca impartisce le opportune direttive. (comma 4). Al fine di valorizzare il patrimonio culturale, scientifico, storico, letterario e artistico e rinnovare e costruire un approccio alle nuove generazioni alla cultura e conoscenza del mare possono essere altresì organizzati manifestazioni pubbliche, cerimonie e incontri. (comma 5) Viene altresì specificato, nel rispetto dell'autonomia delle istituzioni scolastiche e delle prerogative costituzionali delle Regioni, che può essere inserito nei piani formativi degli istituti scolastici di ogni ordine e grado l'insegnamento della cultura del mare e dell'educazione marinara. (comma 6) L'insegnamento è impartito dai docenti delle scuole pubbliche e private in possesso di specifiche competenze e da docenti specialistici nel caso in cui non è possibile coprire le ore di insegnamento con i docenti di istituto. Gli insegnamenti possono essere svolti tramite specifici progetti formativi con il Corpo delle Capitanerie di porto, Coni, Federazione italiana vela, Lega navale italiana, associazioni nazionali di categoria, organizzazioni, nonché attraverso gli istituti tecnici - settore tecnologico, indirizzo trasporti e logistica (comma 7). Viene precisato al comma 8 che le iniziative

previste dall'articolo sono organizzate nell'ambito delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente e comunque senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

### **ARTICOLO 35**

L'articolo modifica l'articolo 53 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171. L'articolo attua i criteri di cui al comma 2, lettera v) e z) della legge delega. Al comma 1, è prevista la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da 2755 euro a 11000 euro in caso di assunzione o comando o condotta direzione nautica di un'unità da diporto senza la prescritta abilitazione, perché non conseguita o revocata o non convalidata per mancanza dei requisiti ovvero sospesa o ritirata. La sanzione è raddoppiata nel caso di comando o condotta o direzione nautica di una nave da diporto. La sanzione vigente è attualmente prevista all'articolo 53, comma 1, del codice della nautica da diporto e va da 2066 euro a 8263 euro. Gli importi, pertanto, sono stati elevati di un terzo secondo quanto previsto dai criteri di cui all'articolo 1, comma 2, lettera v), della legge delega. Al comma 2, è prevista la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da 276 euro a 1377 euro nel caso in cui l'abilitazione è scaduta di validità. Si provvede, altresì, al ritiro della patente nautica scaduta da parte dell'organo accertatore. La norma è presente nella prima parte del comma 2 dell'articolo 53 del codice della nautica da diporto in vigore e va da un minimo di 207 euro a un massimo 1033. La sanzione, pertanto, è stata aumentata di un terzo rispetto all'attuale. Al comma 3, è previsto che chiunque assume o ritiene il comando o la condotta ovvero la direzione nautica di un'unità da diporto che non è in regola con quanto stabilito all'articolo 17 in materia di trascrizione è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da 207 euro a 1033 euro. Tale norma ripete la seconda parte dell'attuale comma 2 dell'articolo 53 del codice della nautica da diporto. La sanzione non è stata aumentata, in quanto non rientrante nei criteri di cui all'articolo 1, comma 2, lettera v), della legge delega. Al comma 4, è prevista la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da 276 euro a 1377 euro in caso di utilizzo di un'unità da diporto, senza osservare una disposizione di legge o di regolamento, o un provvedimento emanato dall'autorità competente in materia di uso del demanio marittimo, del mare territoriale e delle acque interne, ivi compresi i porti, ovvero una disposizione di legge o di regolamento o un provvedimento emanato dall'autorità competente in materia di sicurezza della navigazione. La sanzione è ridotta della metà se il fatto è commesso con l'impiego di un natante da diporto. Tale norma riporta il comma 3 dell'articolo 53 dell'attuale codice della nautica da diporto con la sanzione aumentata di un terzo. Al comma 5, è prevista la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da 414 euro a 2066 euro per chiunque, nell'utilizzo di un'unità da diporto, supera il limite di velocità previsto per la navigazione negli specchi d'acqua portuali, nei pressi di campi boa, spiagge e lidi, nei corridoi destinati all'atterraggio o al lancio, nelle vicinanze di imbarcazioni alla fonda. Il comma 6 prevede che, al di fuori dei casi previsti dai commi 1,2,3,4 e 5, in caso di inosservanza

di una disposizione del presente decreto o del regolamento di attuazione allo stesso o un provvedimento emanato dall'autorità competente in base al presente decreto è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da 65 euro a 665 euro. La norma riporta il vigente articolo 53, comma 4, con aumento della relativa sanzione di un terzo. Al comma 7, è previsto il principio di solidarietà in caso di violazione di disposizioni in materia di navigazione che prevedono sanzioni amministrative pecuniarie, tra l'utilizzatore a titolo di locazione finanziaria e l'autore delle violazioni al pagamento della somma da questi dovuta, se quest'ultimo non prova che la navigazione è avvenuta contro la sua volontà. La norma riporta l'attuale articolo 53, comma 5. Al comma 8, si dispone che la patente nautica è sospesa da uno a tre mesi per chiunque commette le violazioni di cui al comma 5, per chiunque nell'utilizzo di un'unità da diporto si mantiene a una distanza inferiore ai cento metri dal segnale di posizionamento del subacqueo e per chiunque nell'utilizzo di un'unità da diporto come unità appoggio per immersioni subacquee a scopo sportivo o ricreativo non ha a bordo i previsti mezzi di salvataggio o le dotazioni di sicurezza o la persona abilitata al primo soccorso subacqueo. In tal modo si ampliano le fattispecie incidenti nella materia della sicurezza nautica per le quali è prevista la sospensione e la revoca delle patenti nautiche, in ossequio al criterio di delega contenuto nel comma 2, lettera aa), ultima parte della legge delega. Al comma 9 si è previsto che nel caso in cui le violazioni di cui al comma 8 siano reiterate nei due anni dal compimento della prima violazione, la patente nautica è revocata, in ossequio al criterio di delega contenuto nel comma 2, lettera aa), ultima parte della legge delega.

### **ARTICOLO 36**

L'articolo inserisce l'articolo 53-bis al decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171. Si premette che tutte le fattispecie previste dal nuovo articolo 53-bis sono previste nel vigente articolo 53, comma 1-bis che punisce tutte le ipotesi di comando, condotta, direzione nautica di una unità da diporto in stato di ubriachezza, o sotto l'effetto di altre sostanze inebrianti e stupefacenti, con la stessa sanzione compresa tra 2066 euro e 8263 euro, raddoppiata in caso di nave da diporto. Con gli articoli 53-bis 53-ter e 53-quater, in ossequio al criterio di delega di cui al comma 2, lettera z) della legge delega, si prevedono sanzioni più severe. Infatti, la sanzione di cui al comma 2, lettera a) del 53-bis è pari alla vigente aumentata di un terzo, mentre le sanzioni di cui alle successive lettere b) e c) vanno rispettivamente da un minimo edittale di 3500 euro ad un massimo edittale di 12500 euro e da un minimo edittale di 5000 euro ad un massimo edittale di 15000 euro. La sanzione è raddoppiata nel caso di comando o condotta di una nave da diporto. La disposizione, oltre che indispensabile al fine di tutelare adeguatamente la sicurezza delle persone e determinare un incremento significativo nei livelli di prevenzione dei sinistri, recepisce all'interno della disciplina del diporto nautico i medesimi orientamenti legislativi già affermatasi nella disciplina della circolazione stradale. E' previsto un aumento delle sanzioni pecuniarie già previste. Nella formulazione vigente, l'articolo 53, comma 1-bis,

dispone la previsione di sanzioni amministrative pecuniarie nel caso di direzione nautica, comando o condotta di nave da diporto «in stato di ubriachezza o sotto l'effetto di altre sostanze inebrianti o stupefacenti», fatta salva l'applicazione della sanzione della sospensione della patente nautica. Una ulteriore fattispecie aggravante è prevista quando le violazioni sono commesse dalle ore 22.00 alle ore 7.00 (comma 5). Tale previsione è volta a scongiurare sinistri marittimi notturni, che, a causa della assente o scarsa visibilità, possono verificarsi con elevata probabilità in caso di alterazione psico-fisica derivante dall'influenza dell'alcool. Si introduce, inoltre, la previsione di modalità di accertamento del tasso alcolemico – mediante una adeguata strumentazione e senza pregiudizio dell'integrità fisica, anche tramite apparecchi portatili da parte degli organi accertatori. Circa gli accertamenti di chi conduce una unità da diporto in stato di alterazione psico-fisica per uso di sostanze alcoliche, è previsto che, qualora le prove non invasive condotte dagli organi accertatori forniscono esito positivo, ovvero quando si ha altrimenti ragionevole motivo di ritenere che il conduttore dell'unità si trovi sotto l'effetto conseguente all'uso di alcol, i conduttori, nel rispetto della riservatezza personale e senza pregiudizio per l'integrità fisica, possono essere sottoposti ad accertamenti strumentali. (comma 7). Qualora non sia possibile effettuare tale accertamento strumentale, ovvero qualora il conducente rifiuti di sottoporsi a tale prelievo, gli organi accertatori accompagnano il conducente presso strutture sanitarie fisse o mobili afferenti ai suddetti organi accertatori ovvero presso le strutture sanitarie pubbliche o presso quelle accreditate o comunque a tali fini equiparate, per lo svolgimento dei necessari accertamenti. (comma 8). In adeguamento alla disciplina relativa ai commi illustrati, sono state introdotte le procedure di sospensione, ritiro della patente nautica e sequestro dell'unità da diporto. In caso di prevista sospensione della patente nautica, l'autorità competente che ha rilasciato la patente nautica ordina al conduttore dell'unità da diporto di essere sottoposto a visita medica per verificare il mantenimento dei requisiti psico-fisici. (comma 13).

### **ARTICOLO 37**

L'articolo inserisce l'articolo 53-ter al decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, che in ossequio al criterio di delega contenuto al comma 2, lettera z) della legge delega prevede sanzioni più severe a carico dei soggetti con meno di 21 anni e dei soggetti che utilizzano unità da diporto a fini commerciali. Infatti, qualora sia accertato un tasso alcolemico compreso tra 0 e 0,5 grammi per litro- ipotesi per la quale non è prevista generalmente sanzione- è prevista una sanzione compresa tra 500 euro e 2000 euro (comma 1). Pertanto è affermato il principio per cui, per alcune, specifiche categorie di conduttori, è vietato condurre unità da diporto dopo aver assunto bevande alcoliche. Le categorie alle quali si applica il divieto, che comporta una sanzione amministrativa pecuniaria da 500 a 2000 euro nel caso in cui sia stato accertato un tasso alcolemico superiore a 0 (zero) grammi per litro e non superiore a 0,5 grammi per litro, sono i giovani di età inferiore ai 21 anni e coloro che assumono il comando di unità diporto utilizzata a fini commerciali di cui all'articolo 2, comma 1, del

codice. Al comma 2, è previsto che i soggetti di cui al comma 1 che assumono o ritengono il comando o la condotta ovvero la direzione nautica di un'unità da diporto dopo aver assunto bevande alcoliche e sotto l'influenza di queste sono puniti con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da 500 euro a 2000 euro, qualora sia stato accertato un valore corrispondente a un tasso alcolemico superiore a 0 (zero) e non superiore a 0,5 grammi per litro (g/l). Nel caso in cui i soggetti di cui al comma 1, nelle condizioni di cui al periodo precedente, provocano un sinistro marittimo, le sanzioni di cui al medesimo periodo sono raddoppiate ed è disposto il sequestro, salvo che l'unità appartenga a persona estranea all'illecito. Al comma 3, per i soggetti di cui al comma 1, ove incorrono negli illeciti di cui all'articolo 53-bis, comma 2, lettera a), le sanzioni ivi previste sono aumentate di un terzo; ove incorrano negli illeciti di cui all'articolo 53-bis, comma 2, lettere b) e c), le sanzioni ivi previste sono aumentate da un terzo alla metà. Al comma 4, è prevista la revoca della patente nautica per coloro che assumono il comando dell'unità da diporto utilizzata a fini commerciali dopo aver assunto bevande alcoliche e sotto l'influenza di queste, qualora sia stato accertato un valore del tasso alcolemico superiore a 1,5 grammi per litro. Inoltre, la stessa misura è prevista in caso di reiterazione nel triennio per i soggetti di età inferiore ad anni 21. Al comma 5, è prevista l'irrogazione di sanzioni in caso di rifiuto a sottoporsi al previsto test. In tali casi è prevista in ogni caso la sanzione accessoria della sospensione della patente nautica da uno a due anni e la revoca della stessa in caso di reiterazione nel biennio.

### **ARTICOLO 38**

L'articolo inserisce l'articolo 53-quater al decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171 che in ossequio al criterio di delega contenuto al comma 2, lettera z) della legge delega prevede sanzioni più severe a carico di coloro che conducono unità da diporto sotto l'effetto di sostanze stupefacenti, sanzione contenuta tra un minimo edittale di 2765 euro e un massimo edittale di 11017 euro. Le sanzioni sono raddoppiate nel caso di comando o condotta di una nave da diporto. Al comma 2 e al comma 3 è stato previsto un inasprimento delle sanzioni di cui al comma 1 per il conduttore di unità da diporto che in stato di alterazione psico-fisica abbia provocato un sinistro marittimo con l'aumento da un terzo alla metà se la violazione è commessa dopo le ore 22 e prima delle 7. Tale previsione è volta a scongiurare sinistri marittimi notturni, che, a causa della assente o scarsa visibilità, possono verificarsi con elevata probabilità in caso di alterazione psico-fisica derivante dall'influenza di sostanze stupefacenti o psicotrope. Circa gli accertamenti di chi conduce una unità da diporto in stato di alterazione psico-fisica per uso di sostanze stupefacenti o psicotrope, è previsto che, qualora le prove non invasive condotte dagli organi accertatori forniscano esito positivo, ovvero quando si ha altrimenti ragionevole motivo di ritenere che il conduttore dell'unità si trovi sotto l'effetto conseguente all'uso di sostanze stupefacenti o psicotrope, i conduttori, nel rispetto della riservatezza personale e senza pregiudizio per l'integrità fisica, possono essere sottoposti ad accertamenti clinico-tossicologici e strumentali e analitici su campioni di mucosa del

cavo orale prelevati a cura di personale sanitario ausiliario delle amministrazioni competenti, quali organi accertatori. Ove necessario a garantire la neutralità finanziaria delle predette disposizioni in ordine ai controlli circa la guida sotto l'effetto di sostanze stupefacenti o psicotrope, il decreto ministeriale attuativo può prevedere accertamenti su campioni di fluido del cavo orale, anziché su campioni di mucosa del cavo orale. (comma 5). Qualora non sia possibile effettuare il prelievo a cura del personale sanitario ausiliario delle amministrazioni degli agenti accertatori ovvero qualora il conduttore rifiuti di sottoporsi a tale prelievo, gli agenti accertatori accompagnano il conduttore presso strutture sanitarie afferenti alle proprie amministrazioni ovvero presso le strutture sanitarie pubbliche o presso quelle accreditate o comunque a tali fini equiparate, per il prelievo di campioni di liquidi biologici ai fini dell'effettuazione degli esami necessari ad accertare la presenza di sostanze stupefacenti o psicotrope (comma 6). Al comma 9 è stato previsto il ritiro della patente nautica fino all'esito degli accertamenti nel caso in cui l'esito degli accertamenti previsti non sia immediatamente disponibile positivo e se ricorrono fondati motivi per ritenere che il conduttore si trovi in stato di alterazione psico-fisica dopo l'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope. Al comma 10, l'autorità competente che ha rilasciato la patente nautica, sulla base dell'esito degli accertamenti analitici, può ordinare di sottoporre il conduttore dell'unità da diporto a visita medica presso gli uffici delle aziende sanitarie locali territorialmente competenti. Inoltre, lo stesso può disporre la sospensione in via cautelare della patente nautica fino all'esito della visita medica.

### **ARTICOLO 39**

L'articolo inserisce l'articolo 53-quinquies al decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171 relativo ai casi di sospensione della licenza di navigazione. Tale sanzione accessoria attualmente prevista dall'articolo 53, comma 6, del codice della nautica del diporto viene estesa, oltre alle ipotesi vigenti ai casi di revoca della patente nautica. Il comma 1 individua le violazioni per le quali si applica la sospensione della licenza di navigazione da quindici a sessanta giorni, qualora il trasgressore sia individuabile nel proprietario, o nell'armatore o nell'utilizzatore a titolo di locazione finanziaria dell'unità da diporto. Il comma 2 dispone l'annotazione del periodo di sospensione sulla licenza di navigazione. Il comma 3 prevede per le violazioni già individuate al comma 1, commesse tramite l'utilizzo di un natante da diporto, il ritiro della dichiarazione di potenza o documento equivalente da parte dell'organo accertatore per il periodo di tempo previsto per la sospensione della licenza di navigazione. Il comma 4 prevede che, in caso di navigazione con licenza di navigazione sospesa o senza la dichiarazione di potenza o documento equivalente in quanto ritirati, è disposto il sequestro cautelare amministrativo dell'unità da diporto, di cui all'articolo 13 della legge 24 novembre 1981, n. 689. L'articolo attiene alla materia, di cui all'articolo 1, comma 1, lettera c) (revisione della disciplina sanzionatoria della nautica da diporto), e attua i principi e criteri direttivi, di cui al successivo comma 2, lettera v (revisione della disciplina sanzionatoria della nautica da diporto, con

inasprimento delle sanzioni e aumento dell'entità delle sanzioni vigenti di un terzo, sia nel minimo che nel massimo edittale) della legge delega n. 167/2015.

#### **ARTICOLO 40**

L'articolo sostituisce l'articolo 54 al decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, variando soltanto l'entità della sanzione prevista, con aumento di un terzo, per l'illecito dell'abusivo utilizzo di autorizzazione alla navigazione temporanea. La novella prevista attiene alla materia, di cui all'articolo 1, comma 1, lettera c) (revisione della disciplina sanzionatoria della nautica da diporto), e attua i principi e criteri direttivi, di cui al successivo comma 2, lettera v (revisione della disciplina sanzionatoria della nautica da diporto, con inasprimento delle sanzioni e aumento dell'entità delle sanzioni vigenti di un terzo, sia nel minimo che nel massimo edittale) della legge delega n. 167/2015. Il comma 1 dell'articolo 54 rivaluta il minimo e il massimo edittale della sanzione pecuniaria già prevista per l'utilizzo abusivo dell'autorizzazione alla navigazione temporanea. In particolare, si dispone che chiunque utilizza l'autorizzazione alla navigazione temporanea per navigare fuori dei casi previsti dall'articolo 31, comma 1, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 2755 a euro 11017.

#### **ARTICOLO 41**

L'articolo sostituisce l'articolo 55 al decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, aumentando al primo e secondo comma la sanzione di un terzo così come prescritto dal comma 2, lettera v) (revisione della disciplina sanzionatoria della nautica da diporto, con inasprimento delle sanzioni e aumento dell'entità delle sanzioni vigenti di un terzo, sia nel minimo che nel massimo edittale) della legge delega n. 167/2015 e specificando un' ipotesi di esercizio abusivo di attività commerciale con unità da diporto, vale a dire quella di impiego di unità da diporto per attività di trasporto di persone a titolo oneroso. Il comma 3 dell'articolo 55, in relazione al criterio di delega di cui al comma 2, lettera aa), ultima parte, prevede per quest'ultima fattispecie, che incide nella materia della sicurezza nautica, la sanzione accessoria della sospensione e, in caso di reiterazione, della revoca della patente nautica.

#### **ARTICOLO 42**

L'articolo introduce l'articolo 55-bis recante violazioni per danno ambientale ai sensi della legge delega, nello specifico articolo 1, comma 2, lettera z). Si prevede che le sanzioni di cui agli articoli 53, 53-bis, 53-ter, 53-quater, 54 e 55 sono aumentate da un terzo alla metà nel caso in cui dalle violazioni ivi previste è derivato danno o pericolo di danno all'ambiente, salvo che il fatto costituisca reato. Al secondo comma, in caso di danno o pericolo di danno all'ambiente è sempre disposta la revoca della patente nautica, e, nei casi di maggiore gravità, è disposto il sequestro dell'unità da diporto.

#### **ARTICOLO 43**

L'articolo introduce nel decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, l'articolo 57-ter. La norma reca disposizioni di carattere generale rinviando alle sezioni I e II del capo I della legge 24 novembre 1981, n. 689. Al comma 3 si introduce la possibilità di pagare, entro i cinque giorni dalla contestazione o dalla notificazione della violazione, la sanzione amministrativa ridotta del trenta per cento. La norma ha la finalità di incentivare il pagamento delle sanzioni amministrative nell'immediatezza della contestazione o della notificazione della violazione amministrativa, a similitudine per quanto avviene per distinti ambiti normativi (codice della strada) e la stessa ha la finalità ulteriore di abbattere il contenzioso amministrativo derivante dall'irrogazione di sanzioni amministrative nel diporto nautico.

#### **ARTICOLO 44**

L'articolo modifica l'articolo 59 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, relativo alle formalità di arrivo e partenze delle unità da diporto. Esso, in attuazione di quanto previsto dall'articolo 1, comma 2, lettera b), della legge delega prevede come principio generale che, fatti salvi gli obblighi informativi di cui al regolamento (CE) 15 marzo 2006, n. 562, sono esentate dagli adempimenti di arrivo e partenza le unità addette alla navigazione da diporto di ogni nazionalità e le unità addette alla navigazione da diporto dell'Unione europea destinate a uso commerciale, ivi comprese le navi destinate esclusivamente al noleggio per finalità turistiche di cui all'art. 3 della legge 8 luglio 2003 n. 172, che non trasportano più di dodici passeggeri. Al comma 2, è previsto che gli adempimenti di arrivo e partenze delle unità da diporto non appartenenti all'Unione europea e adibite all'utilizzo ai fini commerciali sono disciplinati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. L'articolo è in linea con quanto previsto anche dall'articolo 8, comma 11, del decreto legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, che dispone che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con proprio decreto, adotta le modifiche tecniche ai formulari FAL recepiti dall'Unione europea e regola gli adempimenti cui sono tenute le navi addette ai servizi locali, alla pesca, alla navigazione da diporto o di uso privato, nonché per le altre categorie di navi adibite a servizi particolari. Attualmente, gli adempimenti di arrivo e di partenza delle unità da diporto sono disciplinati dal decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 27 aprile 2017, che ha semplificato, sburocratizzato e snellito i procedimenti amministrativi inerenti l'arrivo e la partenza delle predette unità. La normativa interna già disciplinava le formalità di arrivo e partenza per alcune tra le categorie di navi sopra specificate con il decreto del Ministro della Marina mercantile 9 giugno 1992 e con l'articolo 380 del regolamento di esecuzione al codice della navigazione, corredati entrambi da circolari in materia sia della Direzione generale competente del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sia del Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto.

#### **ARTICOLO 45**

L'articolo modifica l'articolo 60 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171. L'articolo 60 è così modificato: al comma 2, si estende al caso dell'integrità ambientale il termine ridotto di 24 ore per la denuncia di evento straordinario, già previsto in caso di danno alle persone. Al nuovo comma 3-bis, si prevede l'istituzione, nel rispetto delle regole tecniche adottate ai sensi dell'articolo 71 del Codice dell'amministrazione digitale, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti-Direzione generale per la vigilanza sulle autorità portuali, le infrastrutture portuali e il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne l'archivio nazionale dei prodotti delle unità da diporto. Al comma 3-ter, si prevede che l'archivio monitora, ai sensi dell'articolo 18, comma 2, lettera b) del regolamento 765/2008, gli infortuni e i danni alla salute che si sospetta siano stati causati dai prodotti delle unità da diporto di cui all'articolo 2, comma 1, del decreto legislativo 11 gennaio 2016, n. 5. La disposizione è, pertanto, attuativa dell'articolo 1, comma 2, lettera bb) della legge delega. Al comma 3-quater, è previsto che l'archivio è informatizzato ed è popolato e aggiornato con i dati risultanti dalle investigazioni di cui al comma 3 e dal monitoraggio di cui al comma 3-ter. All'articolo 3-quinquies si dispone che con il regolamento di attuazione del presente codice è stabilita l'organizzazione e il funzionamento dell'archivio di cui al comma 3-bis, nonché l'accesso allo stesso e le modalità e i tempi per la trasmissione dei dati da parte delle autorità marittime e delle autorità consolari.

#### **ARTICOLO 46**

L'articolo inserisce l'articolo 62-bis al decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, prevedendo che la normativa tecnica regolante i sistemi di alimentazione e relativi motori di propulsione alimentati con gas di petrolio liquefatto, gas naturale liquefatto, metano ed elettrici su unità da diporto, di nuova costruzione o già immessi sul mercato, è conforme alla regola tecnica elaborata nel rispetto della normativa europea. Con un decreto attuativo sono stabilite le procedure per l'approvazione e l'installazione di sistemi di alimentazione con gas di petrolio liquefatto, gas naturale liquefatto, metano ed elettrici su unità da diporto e relativi motori di propulsione, di nuova costruzione o già immessi sul mercato. La disposizione attua il criterio di delega di cui all'articolo 1, comma 1, lettera e), nonché l'ordine del Giorno n. 9/2722/21 in data 23 settembre 2015, con il quale è stato assunto l'impegno da parte del Governo di interpretare il criterio di delega 1, comma 1, lettera e), come comprensivo anche delle procedure per l'approvazione e l'installazione su unità da diporto e relativi motori di propulsione, di nuova costruzione o già immessi sul mercato, di sistemi di alimentazione con gas naturale liquefatto.

#### **ARTICOLO 47**

La disposizione modifica l'articolo 67 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, integrando la già prevista clausola di invarianza finanziaria, con la precisazione che le Amministrazioni interessate provvedono agli adempimenti con le risorse umane, finanziarie e strumentali previste a legislazione vigente.

#### **ARTICOLO 48**

La disposizione modifica l'allegato VIII, punto 9), del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, apportando una rettifica ad un errore materiale, a seguito delle modifiche introdotte dal decreto legislativo 11 gennaio 2016, n. 5.

#### **ARTICOLO 49**

La disposizione modifica l'articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, prevedendo che il piano regolatore portuale o il piano di sistema portuale nelle strutture o gli ambiti portuali allo stato sottoutilizzati o non diversamente utilizzabili per funzioni portuali di preminente interesse pubblico, individuano aree da destinarsi al ricovero a secco delle piccole imbarcazioni e di natanti. La disposizione è in linea con quanto previsto dall'articolo 1, comma 2, della lettera h) della legge delega, che prevede la destinazione d'uso per la nautica minore di strutture demaniali che presentino caratteristiche particolarmente idonee per essere utilizzate quali ricovero a secco.

#### **ARTICOLO 50**

L'articolo modifica l'articolo 2 del decreto del Presidente della Repubblica 2 dicembre 1997, n. 509, prevedendo come destinazione dei punti di ormeggio anche il rimessaggio a secco. La disposizione è di coordinamento con la previsione nel presente schema di decreto relativa al ricovero a secco per piccole imbarcazioni e natanti.

#### **ARTICOLO 51**

L'articolo reca modifiche al decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53, come previsto dal criterio di delega di cui all'articolo 1, comma 2, lettera p), che prevede pieno adeguamento del citato decreto alla direttiva 2009/16/CE del 23 aprile 2009 in materia di attività di controllo da parte dello Stato di approdo con riguardo al recepimento della definizione di interfaccia nave/porto e all'ambito di applicazione della normativa riguardante le imbarcazioni da diporto che si dedicano alle operazioni commerciali rispetto agli obiettivi fissati dalla direttiva. Alla lettera a), che modifica l'articolo 2, comma 1, lettera f) del decreto legislativo n. 53/2011, è specificata la definizione di interfaccia nave/porto come interazioni che hanno luogo quando la nave è direttamente ed immediatamente interessata da attività che comportano il movimento di persone o di beni o la fornitura di servizi portuali da o per la nave.

Alla lettera b) è disposta l'applicazione del decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53 alle unità da diporto utilizzate per i traffici commerciali, che fanno scalo o ancoraggio in un porto nazionale per effettuare attività proprie dell'interfaccia nave/porto.

#### **ARTICOLO 52**

L'articolo modifica l'articolo 3 della legge 8 luglio 2003, n. 172. La modifica è attuativa di quanto stabilito dall'articolo 1, lettera a) della legge delega n.167/2015, nonché dell'ordine del giorno 9/2722/19 del 23 settembre 2015, con il quale il

Governo si è impegnato a semplificare e razionalizzare la normativa da diporto a fini commerciali, per non perdere ulteriori posti di lavoro in questo ricco settore, nonché ad attuare tempestivamente le disposizioni sull'iscrizione nel registro commerciale. Pertanto, è modificato l'articolo 3 della legge n.172/2003, prevedendo, nell'ottica della competitività delle navi adibite in navigazione internazionale esclusivamente al noleggio per finalità turistiche, tra i requisiti per l'iscrizione nel Registro internazionale di cui all'articolo 1 del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30, e successive modificazioni, e l'assoggettamento alla relativa disciplina, l'eliminazione per le navi del requisito della stazza lorda non superiore alle 1.000 tonnellate. E' previsto, inoltre, per finalità di semplificazione, che con decreto del Ministro delle infrastrutture sono stabilite le modalità di iscrizione per le navi destinate esclusivamente al noleggio per finalità turistiche al citato registro internazionale.

### **ARTICOLO 53**

L'articolo reca modifiche al decreto legislativo 11 gennaio 2016, n. 5, in attuazione dei principi e criteri direttivi espressi nell'articolo 1, comma 2, lettere a) (coordinamento e armonizzazione normativa e semplificazione amministrativa in materia di nautica da diporto), bb) (adeguamento del codice della nautica da diporto alla direttiva 2013/53/UE) e cc) (abrogazione espressa delle norme incompatibili). La disposizione è orientata nel senso sopra specificato, ivi compresa la correzione di alcune imprecisioni presenti nel testo del d.lgs. n. 11 gennaio 2016, n. 5, originate da una non corretta trasposizione in lingua italiana della direttiva 2013/53/UE. Alla lettera a) si corregge un errore materiale presente nel testo dell'articolo 20, comma 1, del d.lgs. n. 5/2016, introducendo i corretti riferimenti alle fattispecie indicate nella direttiva comunitaria relativamente ai *“motori di propulsione installati o specificatamente destinati ad essere installati su o in unità da diporto”* e ai *“motori di propulsione installati su o in unità da diporto oggetto di una modifica rilevante del motore”*. Alla lettera b), è abrogato il secondo periodo del vigente articolo 31, comma 5, del d.lgs. n. 5/2016, che prevede l'imputazione a carico degli operatori economici privati degli oneri concernenti le attività di valutazione dei prodotti eseguite dalle amministrazioni di vigilanza in materia di progettazione, costruzione e immissione in commercio di unità da diporto, nella parte che recita: *“Gli oneri concernenti le attività di valutazione del prodotto eseguite dalle Amministrazioni di vigilanza, ai sensi dell'art. 39, commi 3 ed 8, sono a carico degli operatori economici”*. La disposizione abrogata, infatti, è in aperto contrasto sia con la direttiva comunitaria 2013/53/UE sia con il regolamento (CE) n.765/2008, che stabilisce: *“Gli Stati Membri dotano le Autorità di vigilanza del mercato dei poteri, delle risorse e delle conoscenze necessari perché possano eseguire adeguatamente i loro compiti”*. Al fine, pertanto, di adeguare il diritto interno alle disposizioni della direttiva europea, si è ritenuto di abrogare la parte del comma 5 dell'articolo 31 del d.lgs. n. 5/2016 relativa alla dotazione finanziaria per le operazioni di vigilanza sui prodotti soggetti a marcatura CE. Per quanto attiene alla lettera d), è apportata la sostituzione del punto

1) in allegato II (componenti delle unità da diporto soggetti a marcatura CE) del d.lgs. n. 5/2016 con una sua nuova formulazione, che traduce fedelmente il testo in inglese della direttiva 2013/53/UE. La vigente dizione “protezione antincendio per [...]” deriva infatti da un’errata e fuorviante trasposizione in lingua italiana del testo originale in inglese, che recita “Ignition protected equipment for inboard and stern drive petrol engines and petrol tank spaces”. In sede di Commissione Europea è emerso che la vigente dizione riprende erroneamente il testo della precedente direttiva 94/25/CE, abrogata dalla direttiva 2013/53/UE. La Commissione Europea ha manifestato il proprio orientamento, chiarendo che il punto 1) dell’allegato II del d.lgs. n. 5/2016 deve far riferimento a quei componenti installati a bordo delle unità da diporto che devono essere espressamente progettati per evitare rischi di innesco di incendio negli spazi destinati ai motori entro bordo e ai serbatoi della benzina, spazi che potrebbero facilmente saturarsi di miscele gassose infiammabili, e non, come risulta dal testo vigente, a una generica protezione antincendio che, dal punto di vista tecnico, si applica ad altri aspetti progettuali dell’unità da diporto (sistemazioni antincendio, estintori, etc.). La modifica del testo normativo in questione è, pertanto, di particolare rilievo sia a tutela dei costruttori nazionali ai fini dell’esportabilità delle unità da diporto negli altri Stati membri, dove sono in vigore prescrizioni tecniche nel senso sopra descritto e condiviso dalla Commissione UE, sia ai fini della sicurezza antincendio. Con la lettera c) si modifica l’articolo 39, comma 3, del d.lgs. n. 5/2016, che subordina l’effettuazione di visite e controlli sui prodotti alla presumibile sussistenza di un ragionevole rischio “*per la salute o la sicurezza delle persone, per le cose o per l’ambiente*”. Tale previsione determina la preclusione di qualsiasi forma di vigilanza svolta in via proattiva ovvero nei casi in cui non può ragionevolmente essere formulata alcuna valutazione preventiva in ordine alla pericolosità di un prodotto. Tale previsione è in contrasto con il regolamento comunitario n. 765/2008, il quale, agli articoli 18, 19, e 20 prevede una vigilanza completa sui prodotti sia in fase preventiva che in relazione a eventuali segnalazioni sulla loro pericolosità. La novella abroga la predetta condizione, consentendo un’efficace e completa attività di vigilanza sul mercato dei prodotti della nautica da diporto, orientando la vigilanza stessa in senso sia attivo che proattivo.

#### **ARTICOLO 54**

L’articolo è relativo alle disposizioni attuative e abrogative, attuando il criterio di delega di cui all’articolo 1, comma 2, lettera cc). Al comma 1, è previsto che, con decreto, ai sensi dell’articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, da dottare entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri degli affari esteri e della cooperazione internazionale, della giustizia, dell’economia e delle finanze, dello sviluppo economico, dell’ambiente e della tutela del territorio e del mare, dell’istruzione, dell’università e della ricerca, per i beni e le attività culturali e del turismo, della salute e Ministro per la semplificazione e la pubblica amministrazione, modifica la disciplina prevista dal regolamento di attuazione del decreto legislativo

18 luglio 2005, n. 171, al fine di disciplinare secondo criteri di semplificazione dei procedimenti amministrativi, le materie di seguito indicate:

- a) definizione delle procedure e delle modalità per l'iscrizione delle unità da diporto e delle unità da diporto utilizzate ai fini commerciali, ivi compresa la disciplina relativa alla loro iscrizione provvisoria;
- b) definizione delle modalità di presentazione dell'istanza di perdita e di rientro in possesso dell'unità da diporto;
- c) individuazione delle procedure di trasferimento, di cancellazione dai registri, anche per passaggio alla categoria dei natanti, di dismissione di bandiera per trasferimento o vendita all'estero, nonché di cessione a favore di terzi del contratto di leasing e individuazione delle procedure per l'iscrizione delle imbarcazioni e delle navi nel registro navi in costruzione;
- d) definizione delle modalità del processo verbale di dichiarazione e revoca di armatore;
- e) disciplina delle scuole nautiche e dei centri di istruzione per la nautica e delle relative figure professionali dell'istruttore e dell'insegnante validi per l'intero territorio nazionale;
- f) definizione delle procedure e delle modalità relative al rilascio, rinnovo e convalida del certificato di idoneità al noleggio;
- g) sicurezza della navigazione delle unità da diporto in mare e nelle acque interne, ivi comprese le unità da diporto utilizzate a fini commerciali;
- h) per le unità da diporto, incluse le navi di cui all'articolo 3 della legge 8 luglio 2003, n. 172, che navigano nelle acque marittime e interne, le condizioni per il rilascio delle certificazioni di sicurezza e l'individuazione dei mezzi di salvataggio, nonché le dotazioni di sicurezza minime che devono essere tenute a bordo, ivi compresi gli apparati ricetrasmittenti adeguati all'innovazione tecnologica;
- i) rivalutazione e semplificazione dei requisiti psicofisici, con particolare riferimento a quelli uditivi, alle disabilità e ai disturbi specifici dell'apprendimento per il conseguimento e rinnovo delle patenti nautiche e delle procedure di accertamento e di certificazione degli stessi;
- l) definizione dell'organizzazione e del funzionamento dell'Anagrafe nazionale telematica delle patenti nautiche, nonché l'accesso alla stessa e le modalità e i tempi per la trasmissione dei dati da parte dei soggetti di cui all'articolo 39-bis, comma 3;
- m) individuazione dei criteri per l'indicazione dei limiti di navigazione e di distanza dalla costa, anche diversificati per aree geografiche, stabiliti dai capi di compartimento marittimo con ordinanza di polizia marittima;
- n) regime amministrativo dei documenti di navigazione delle navi di cui all'articolo 3 della legge n.172 del 2003;
- o) disciplina della segnalazione certificata di inizio attività relativa alle scuole nautiche;
- p) disciplina del deposito della licenza di navigazione o dell'atto di nazionalità presso la competente autorità doganale, in relazione alle previsioni del Regolamento UE n. 952/2013;

- q) applicazione della normativa sul controllo dello Stato di approdo alle unità da diporto utilizzate a fini commerciali battenti bandiera diversa da quella italiana;
- r) definizione delle procedure e delle modalità per l'accertamento del tasso alcolemico;
- s) disciplina per le unità da diporto, incluse le navi di cui all'articolo 3 della legge 8 luglio 2003, n. 172, che navigano nelle acque marittime e interne, delle condizioni per il rilascio delle certificazioni di sicurezza e l'individuazione dei mezzi di salvataggio, nonché le dotazioni di sicurezza minime che devono essere tenute a bordo, ivi compresi gli apparati ricetrasmittenti adeguati all'innovazione tecnologica;
- t) definizione dell'organizzazione e del funzionamento dell'archivio nazionale dei prodotti delle unità da diporto, nonché l'accesso allo stesso e le modalità e i tempi per la trasmissione dei dati da parte dei soggetti di cui all'articolo 60, comma 3-quinquies del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, come inserito dall'articolo 45 del presente decreto;
- u) modalità e criteri di svolgimento del servizio di assistenza e traino e relativi requisiti tecnico-professionali degli operatori nonché i requisiti dell'imbarcazione utilizzata;
- v) individuazione dei soggetti e delle modalità di conseguimento della patente nautica senza esami;
- z) adozione del Passenger Yacht Code italiano, al fine di razionalizzare i requisiti e gli standard che devono essere soddisfatti dalle unità da diporto che trasportano più di dodici ma non più di trentasei passeggeri in viaggi internazionali e che non trasportano cargo rispetto alle convenzioni internazionali. Il Passenger Yacht Code è adottato, in particolare, nel rispetto dei seguenti criteri:
  - 1) i requisiti e gli standard sono razionalizzati rispetto alle convenzioni Solas 74/78, LL 1966, Stcw 78/95/10, Tonnage 1969, Marpol 73/78, Colreg 1972, Mlc 2006, Ballast Water Management Convention 2004, International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships, International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage 2001;
  - 2) il codice è basato sui principi generali delle convenzioni, di cui al precedente punto 1), e assicura equivalenze ed esenzioni laddove l'applicazione delle previsioni delle convenzioni alle unità da diporto sarebbe non ragionevole o tecnicamente non praticabile. Al comma 2, è previsto che entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto, sono adottati, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400:
    - a) il decreto di cui all'articolo 36-bis, comma 2, del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, come inserito dall'articolo 26 del presente decreto;
    - b) il decreto di cui all'articolo 49-quater, comma 13, del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, come inserito dall'articolo 31 del presente decreto;
    - c) il decreto di cui all'articolo 49-sexies, comma 10, del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, come inserito dall'articolo 31 del presente decreto;
    - d) il decreto di cui all'articolo 62-bis, comma 4, del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, come inserito dall'articolo 46 del presente decreto.

Al comma 3, si dispone che entro sei mesi dalla entrata in vigore del presente decreto, è emanato il decreto di cui all'articolo 53-bis, comma 7, del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, come inserito dall'articolo 37 del presente decreto. A decorrere dalla data di entrata in vigore del presente decreto sono abrogati gli articoli 42, 43 e 44 del regolamento di cui all'articolo 65 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171.

#### **ARTICOLO 55**

L'articolo introduce la clausola di invarianza finanziaria. Alla luce dello schema di decreto, e, a maggiore garanzia dell'assenza di nuove o maggiori spese o minori entrate, è stato infatti previsto il presente articolo contenente espressamente la clausola di invarianza finanziaria, con la precisazione che le Amministrazioni interessate provvedono agli adempimenti con le risorse umane, finanziarie e strumentali previste a legislazione vigente.



**RELAZIONE TECNICA**  
*Descrizione dell'innovazione normativa*  
*Sezione I*

**A) Titolo del provvedimento:**

SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO DI REVISIONE E INTEGRAZIONE DEL DECRETO LEGISLATIVO 18 LUGLIO 2005, N. 171, RECANTE CODICE DELLA NAUTICA DA DIPORTO ED ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA 2003/44/CE, A NORMA DELL'ARTICOLO 6 DELLA LEGGE 8 LUGLIO 2003, N. 172, IN ATTUAZIONE DELL'ARTICOLO 1 DELLA LEGGE 7 OTTOBRE 2015, N. 167.

**B) Amministrazione e altro soggetto proponente:**

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

**C) Tipologia dell'atto:**

Lo schema di decreto legislativo in esame costituisce attuazione della legge 7 ottobre 2015, n. 167, con la quale il Parlamento ha delegato il Governo ad adottare, entro ventiquattro mesi dalla data di entrata in vigore della medesima legge, uno o più decreti legislativi di revisione e integrazione del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, recante codice della nautica da diporto e attuazione della direttiva 2003/44/CE, a norma dell'articolo 6 della legge 8 luglio 2003, n. 172, per la disciplina delle materie e secondo i principi e criteri direttivi espressi dalla medesima legge delega. Lo schema di decreto legislativo proposto mira a una maggiore tutela di interessi pubblici generali quali la protezione dell'ambiente marino, la sicurezza della navigazione e la salvaguardia della vita umana in mare, la diffusione tra le nuove generazioni della cultura del mare e dell'educazione marinara, l'inclusione delle persone diversamente abili. Scopo fondamentale e generale del decreto legislativo in oggetto è sfruttare le potenzialità del turismo in modo da permettere la realizzazione di benefici economici in termini sostenibili per l'ambiente in aderenza alla COM (2014) 86 final della Commissione europea. Inoltre, mira a consentire un deciso miglioramento dei dati concernenti la produzione e costruzione delle unità da diporto e di tutto il settore connesso alla filiera del diporto e mira a garantire una semplificazione di tutti i procedimenti amministrativi in materia di diporto e un aumento della cultura del mare e dell'ambiente da parte del cittadino/diportista. Lo schema di decreto legislativo in oggetto costituisce coerente attuazione del programma di Governo relativamente alla necessità di promuovere il rilancio del diporto nautico, trattandosi di un settore oggi particolarmente afflitto dalla nota congiuntura economica generale. Il decreto prevede, per quanto di interesse, adempimenti amministrativi nel settore della navigazione da diporto. In particolare, sono disciplinate norme relative ai procedimenti amministrativi afferenti l'iscrizione, la cancellazione, le trascrizioni, le annotazioni, le certificazioni di sicurezza, a cura, secondo quanto disposto dall'articolo 15 del vigente Codice della nautica da diporto delle Capitanerie di porto (relativamente alle imbarcazioni e navi da diporto) e degli uffici circondariali marittimi e uffici provinciali del dipartimento dei trasporti terrestri – motorizzazioni civili (relativamente alle imbarcazioni da diporto).

**D) Indice delle disposizioni (articolo e commi) rilevanti ai fini della relazione tecnica:**

Il provvedimento non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica ed è stata redatta la clausola di invarianza finanziaria (art. 55).

PER LE CONSEGUENZE FINANZIARIE: /

PER LA COPERTURA: /

PER LA CLAUSOLA DI SALVAGUARDIA: /

PER LA CLAUSOLA DI INVARIANZA FINANZIARIA: /





**E) Il provvedimento comporta oneri per le Amministrazioni Pubbliche diverse dallo Stato.**  
Il provvedimento non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

## **SEZIONE II**

### **QUANTIFICAZIONE DEGLI EFFETTI FINANZIARI**

Per quanto di diretto interesse, ai fini della presente relazione, si rileva il contenuto dell'articolo 55 dello schema che, oltre a recare la rituale norma di chiusura in tema di invarianza finanziaria della spesa, sancisce che, rispetto alle innovazioni del quadro normativo apportate e in linea con gli indirizzi degli organi di vigilanza finanziaria, l'attuazione degli adempimenti discendenti dall'attuazione del decreto legislativo comporta l'impiego di risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. Si sottolinea, a tal riguardo, come dal provvedimento non derivano, in effetti, nuovi o maggiori oneri, rispettivamente per il personale, dotazioni e infrastrutture, rispetto agli stanziamenti di bilancio disponibili a legislazione vigente che supportano la dotazione organica e l'attività di istituto delle amministrazioni interessate al presente decreto. Di seguito, una analitica descrizione degli articoli dello schema di provvedimento ai fini finanziari.

#### **ARTICOLO 1**

La disposizione modifica l'articolo 1 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171. In particolare, al comma 1 si fa riferimento alla navigazione da diporto anche commerciale. L'aggiunta si rende necessaria per identificare l'ambito applicativo del codice della nautica da diporto, alla luce dell'articolo 1, comma 1, lettera a) e comma 2, lettere a) e b), della legge delega n. 167/2015. L'articolo evidenzia, altresì, la diretta applicazione del codice della nautica da diporto alle navi di cui all'articolo 3 della legge 8 luglio 2003, n. 172, che sono immatricolate tramite la disciplina speciale del registro internazionale. In tale direzione, viene aggiunto, dopo il comma 1, il comma 1-bis, che si rende necessario proprio per ragioni di sistematicità. Attualmente, infatti, è già previsto che le navi di cui all'articolo 3 della legge 8 luglio 2003, n. 172 sono iscritte nel registro internazionale di cui alla legge n. 30/998. Pertanto, la disposizione è di carattere ordinamentale e non comporta minori entrate e nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

#### **ARTICOLO 2**

La disposizione modifica l'articolo 2 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, disponendo che l'utilizzazione a fini commerciali è annotata secondo le modalità indicate nel regolamento di attuazione al presente codice. La disposizione è di carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta minori entrate e nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

#### **ARTICOLO 3**

La disposizione sostituisce l'articolo 3 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171. La norma fornisce la classificazione delle costruzioni destinate alla navigazione da diporto. In particolare, sono previste le definizioni di: unità da diporto, nave da diporto maggiore, nave da diporto minore, imbarcazione da diporto, natante da diporto, moto d'acqua e unità da diporto commerciale. La nuova classificazione ha carattere meramente ordinamentale e non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. Per quanto concerne specificatamente la divisione della nave da diporto in nave da diporto maggiore e nave da diporto minore, si chiarisce che la citata disposizione non ha impatto di natura amministrativa e, indirettamente, finanziario, sui compiti già svolti dagli uffici marittimi del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Gli adempimenti amministrativi necessari e discendenti dalla nuova classificazione non si configurano, infatti, come nuovi adempimenti. Si tratta di attività che sono già svolte dal personale degli uffici marittimi. La disposizione non comporta, pertanto, oneri, potendosi effettivamente provvedere attraverso l'utilizzo delle risorse e delle dotazioni strumentali disponibili a legislazione vigente, nonché avvalendosi attualmente del personale in servizio presso gli uffici marittimi. Si specifica, infine, che le risorse utilizzabili per le finalità indicate dall'articolo, già esistenti in bilancio, sono quelle di cui alla seguente tabella:



Azione	Capitoli	Ripartizione	Descrizione	Categoria	Stanziamiento 2017
7.7.5	2106 10	38%	spese per acquisto di cancelleria, di stampati speciali e quanto altro possa occorrere per il funzionamento degli uffici - noleggio e trasporto mobili, macchine e impianti.	2	266.639
7.7.6	2107 - 09	62%	Spese per acquisto di cancelleria, di stampati speciali e quanto altro possa occorrere per il funzionamento degli uffici - noleggio e trasporto mobili, macchine e impianti.	2	435.859

#### ARTICOLO 4

Con la presente disposizione è modificato l'articolo 14 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, adeguandolo al decreto legislativo 11 gennaio 2016, n. 5, attuativo della direttiva 2013/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 novembre 2013. L'articolo è attuativo di quanto previsto dall'articolo 1, comma 2, lettera bb), della legge delega. La disposizione è di carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta minori entrate e nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

#### ARTICOLO 5

La disposizione modifica l'articolo 15 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171. In particolare, al comma 2 sono previste modifiche meramente formali di coordinamento; il comma 3 adegua il codice al decreto legislativo 11 gennaio 2016, n. 5. Le modifiche di cui ai commi 2 e 3 hanno carattere ordinamentale e, pertanto, non comportano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. Il comma 4 dispone in merito alla perdita e al rientro in possesso dell'unità da diporto. Si tratta di attività che sono già svolte dal personale degli uffici della motorizzazione civile e degli uffici marittimi e, pertanto, non comportano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica (già previste dall'articolo 15, comma 4, del codice nautica vigente e dall'articolo 6 del vigente regolamento di attuazione al codice). La previsione presenta elementi di carattere meramente procedimentali. La disposizione, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri, potendosi effettivamente provvedere attraverso l'utilizzo delle risorse e delle dotazioni strumentali disponibili a legislazione vigente, nonché avvalendosi attualmente del personale in servizio presso gli uffici della motorizzazione civile e presso gli uffici marittimi. Si specifica, infine,



che le risorse utilizzabili da parte degli uffici per le finalità indicate dall'articolo, già esistenti in bilancio, sono quelle di cui alla seguente tabella:

Azione	Capitoli	Ripartizione	Descrizione	Categoria	Stanziamiento 2017
7.7.5	2106 10	38%	spese per acquisto di cancelleria, di stampati speciali e quanto altro possa occorrere per il funzionamento degli uffici - noleggio e trasporto mobili, macchine e impianti.	2	266.639
7.7.6	2107 - 09	62%	Spese per acquisto di cancelleria, di stampati speciali e quanto altro possa occorrere per il funzionamento degli uffici - noleggio e trasporto mobili, macchine e impianti.	2	435.859

#### ARTICOLO 6

L'articolo è relativo al procedimento di iscrizione, anche provvisoria, di navi da diporto. Esso inserisce nel decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, l'articolo 15-bis. Si introduce una disciplina specifica per l'iscrizione delle navi da diporto. La norma è di natura ordinamentale e procedimentale e si tratta di attività che già sono svolte dagli uffici marittimi. Riguardo alla nuova previsioni di annotazione nella licenza di navigazione della denominazione di nave da diporto, la stessa presenta elementi di sostanziale neutralità finanziaria ed elementi di carattere meramente procedimentali, tali da non essere suscettibili di determinare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, e cui gli uffici marittimi possono agevolmente far fronte con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. Si precisa, inoltre, che per la richiesta di iscrizione provvisoria di navi da diporto è previsto che i soggetti interessati sono tenuti al pagamento dei diritti e dei compensi previsti dalla tabella A-allegato XVI del decreto, aggiornati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 10 luglio 2017, n. 353. La richiesta di iscrizione dell'imbarcazione come imbarcazione utilizzata ai fini commerciali è già prevista dall'articolo 24 del regolamento di attuazione al codice della nautica da diporto. Si tratta, pertanto, di una attività che è già svolta dagli uffici marittimi e, pertanto, non comporta minori entrate e nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, anche perché gli uffici marittimi possono effettivamente provvedere ai propri compiti attraverso l'utilizzo delle risorse e delle dotazioni strumentali disponibili a legislazione vigente, nonché avvalendosi attualmente



del personale in servizio presso gli uffici marittimi. Si specifica, infine, che le risorse utilizzabili da parte degli uffici per le finalità indicate dall'articolo, già esistenti in bilancio, sono quelle di cui alla seguente tabella:

Azione	Capitoli	Ripartizione	Descrizione	Categoria	Stanziamiento 2017
7.7.5	2106 10	38%	spese per acquisto di cancelleria, di stampati speciali e quanto altro possa occorrere per il funzionamento degli uffici - noleggio e trasporto mobili, macchine e impianti.	2	266.639
7.7.6	2107 - 09	62%	Spese per acquisto di cancelleria, di stampati speciali e quanto altro possa occorrere per il funzionamento degli uffici - noleggio e trasporto mobili, macchine e impianti.	2	435.859

#### ARTICOLO 7

L'articolo modifica l'articolo 16 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171. In particolare, viene aggiunto il comma 1-bis e il comma 1-ter. Con il comma 1-bis si disciplina la cancellazione dell'annotazione di utilizzatore dalla licenza di navigazione in caso di risoluzione del contratto di locazione finanziaria. Con il comma 1-ter si disciplina la cancellazione dell'annotazione di utilizzatore dalla licenza di navigazione in caso di perdita del possesso da parte del proprietario o dell'utilizzatore del contratto di locazione finanziaria. Quest'ultimo comma detta disposizioni urgenti in materia di risoluzione del contratto di locazione finanziaria, in quanto contratto molto utilizzato per l'acquisto di unità da diporto. Si tratta di attività già svolte dagli uffici della motorizzazione civile e dagli uffici marittimi e, pertanto, non comportano minori entrate o nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. La disposizione presenta, quindi, elementi di sostanziale neutralità finanziaria ed elementi di carattere meramente procedimentali tali da non essere suscettibili di determinare minori entrate o nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, e cui gli uffici della motorizzazione civile e gli uffici marittimi possono agevolmente far fronte con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. La disposizione non comporta nuovi o maggiori oneri potendosi effettivamente provvedere attraverso l'utilizzo delle risorse e delle dotazioni strumentali disponibili a legislazione vigente, nonché avvalendosi attualmente del personale in servizio presso gli uffici della



motorizzazione e gli uffici marittimi. Si specifica, infine, che le risorse utilizzabili da parte degli uffici per le finalità indicate dall'articolo, già esistenti in bilancio, sono quelle di cui alla seguente tabella:

Azione	Capitoli	Ripartizione	Descrizione	Categoria	Stanziamiento 2017
7.7.5	2106 10	38%	spese per acquisto di cancelleria, di stampati speciali e quanto altro possa occorrere per il funzionamento degli uffici - noleggio e trasporto mobili, macchine e impianti.	2	266.639
7.7.6	2107 - 09	62%	Spese per acquisto di cancelleria, di stampati speciali e quanto altro possa occorrere per il funzionamento degli uffici - noleggio e trasporto mobili, macchine e impianti.	2	435.859

#### ARTICOLO 8

L'articolo modifica l'articolo 17 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 17. Si prevede l'introduzione di un termine di 120 giorni dalla data dell'atto per la registrazione qualora l'interessato sia residente all'estero. Si chiarisce, inoltre, che non sussiste l'obbligo di pubblicità per la dichiarazione o revoca di armatore. La disposizione è di carattere ordinamentale e procedimentale e, pertanto, non comporta minori entrate o nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. Si tratta di attività che sono già svolte dal personale degli uffici della motorizzazione civile e dagli uffici marittimi e, pertanto, non comportano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. Si precisa, in particolare, che per le prestazioni e i servizi richiesti agli organi competenti relativamente alla trascrizione degli atti costitutivi, estintivi o traslativi della proprietà e di altri diritti reali i soggetti interessati sono tenuti al pagamento dei diritti e dei compensi previsti dalla tabella A-allegato XVI, del codice, aggiornati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 10 luglio 2017 n. 353. La disposizione, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri, potendosi, inoltre, effettivamente provvedere attraverso l'utilizzo delle risorse e delle dotazioni strumentali disponibili a legislazione vigente, nonché avvalendosi attualmente del personale in servizio presso gli uffici della motorizzazione civile e gli uffici marittimi. Si specifica, infine, che le risorse utilizzabili da parte degli uffici per le finalità indicate dall'articolo, già esistenti in bilancio, sono quelle di cui alla seguente tabella:



Azione	Capitoli	Ripartizione	Descrizione	Categoria	Stanziamiento 2017
7.7.5	2106 10	38%	spese per acquisto di cancelleria, di stampati speciali e quanto altro possa occorrere per il funzionamento degli uffici - noleggio e trasporto mobili, macchine e impianti.	2	266.639
7.7.6	2107 - 09	62%	Spese per acquisto di cancelleria, di stampati speciali e quanto altro possa occorrere per il funzionamento degli uffici - noleggio e trasporto mobili, macchine e impianti.	2	435.859

#### ARTICOLO 9

L'articolo modifica l'articolo 18 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, prevedendo che il rappresentante dei cittadini italiani residenti all'estero che intendono iscrivere o mantenere l'iscrizione delle unità da diporto nei loro registri deve soggiornare regolarmente in Italia. La norma ha carattere ordinamentale e non comporta minori entrate e nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

#### ARTICOLO 10

L'articolo modifica l'articolo 19 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171. Ai commi 1, 2, 3 e 4 è previsto l'adeguamento delle disposizioni vigenti al decreto legislativo 14 giugno 2001 n. 104 e al decreto legislativo 11 gennaio 2016, n. 5. Le citate modifiche sono di carattere ordinamentale e procedimentale, che non comportano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. E' previsto, inoltre, l'inserimento del comma 4-bis, relativo al procedimento di iscrizione dell'imbarcazione da diporto commerciale. Al riguardo, si chiarisce che la citata disposizione non ha impatto di natura amministrativa e, indirettamente, finanziario, sui compiti già svolti dagli uffici marittimi e da altri uffici della motorizzazione civile del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Gli adempimenti amministrativi relativi all'iscrizione delle imbarcazioni da diporto commerciali non si configurano, infatti, come nuovi adempimenti. La richiesta di iscrizione dell'imbarcazione come imbarcazione utilizzata ai fini commerciali è già prevista dall'articolo 24 del regolamento di attuazione al codice della nautica da diporto. Si tratta, pertanto, di una attività che è già svolta dagli uffici marittimi e, pertanto, non comporta minori entrate e nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica,



anche perché gli uffici marittimi possono effettivamente provvedere ai propri compiti attraverso l'utilizzo delle risorse e delle dotazioni strumentali disponibili a legislazione vigente, nonché avvalendosi attualmente del personale in servizio presso gli uffici marittimi. Si precisa, inoltre, che per la richiesta di iscrizione provvisoria di imbarcazioni da diporto è previsto che i soggetti interessati sono tenuti al pagamento dei diritti e dei compensi previsti dalla tabella A-allegato XVI del decreto, aggiornati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 10 luglio 2017 n. 353. La richiesta di iscrizione dell'imbarcazione come imbarcazione utilizzata ai fini commerciali è già prevista dall'articolo 24 del regolamento di attuazione al codice della nautica da diporto. Si specifica, infine, che le risorse utilizzabili da parte degli uffici per le finalità indicate dall'articolo, già esistenti in bilancio, sono quelle di cui alla seguente tabella:

Azione	Capitoli	Ripartizione	Descrizione	Categoria	Stanziamiento 2017
7.7.5	2106 10	38%	spese per acquisto di cancelleria, di stampati speciali e quanto altro possa occorrere per il funzionamento degli uffici - noleggio e trasporto mobili, macchine e impianti.	2	266.639
7.7.6	2107 - 09	62%	Spese per acquisto di cancelleria, di stampati speciali e quanto altro possa occorrere per il funzionamento degli uffici - noleggio e trasporto mobili, macchine e impianti.	2	435.859

#### ARTICOLO 11

L'articolo modifica l'articolo 20 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171. Si introduce al comma 1 la facoltà di procedere a iscrizione provvisoria da parte dell'utilizzatore a titolo di locazione finanziaria, nel caso lo stesso opera previa autorizzazione del proprietario e in nome per conto dello stesso, nonché la documentazione da allegare alla relativa domanda. Si tratta di disposizione di carattere ordinamentale e procedimentale e attiene ad attività che sono già svolte dagli uffici marittimi e dagli uffici della motorizzazione civile. E' previsto, inoltre, l'inserimento del comma 1-bis, relativo al procedimento di iscrizione provvisoria di navi da diporto. Al riguardo, si precisa che, parimenti a quanto previsto per l'iscrizione provvisoria delle imbarcazioni da diporto, per la richiesta di iscrizione provvisoria nei registri nonché il rilascio di licenza provvisoria di navigazione, i soggetti interessati



sono tenuti al pagamento dei diritti e dei compensi previsti dalla tabella A-allegato XVI, del presente decreto, aggiornati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 10 luglio 2017 n. 353. La disposizione, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri, potendo l'amministrazione effettivamente provvedere ai compiti assegnati attraverso l'utilizzo delle risorse e delle dotazioni strumentali disponibili a legislazione vigente, nonché avvalendosi attualmente del personale in servizio presso gli uffici della motorizzazione civile e gli uffici marittimi. Si specifica, infine, che le risorse utilizzabili da parte degli uffici per le finalità indicate dall'articolo, già esistenti in bilancio, sono quelle di cui alla seguente tabella:

Azione	Capitoli	Ripartizione	Descrizione	Categoria	Stanziamiento 2017
7.7.5	2106 10	38%	spese per acquisto di cancelleria, di stampati speciali e quanto altro possa occorrere per il funzionamento degli uffici - noleggio e trasporto mobili, macchine e impianti.	2	266.639
7.7.6	2107 - 09	62%	Spese per acquisto di cancelleria, di stampati speciali e quanto altro possa occorrere per il funzionamento degli uffici - noleggio e trasporto mobili, macchine e impianti.	2	435.859

#### ARTICOLO 12

La disposizione modifica l'articolo 21 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171. La norma è relativa al procedimento di autorizzazione alla dismissione di bandiera da parte dell'autorità marittima, già previsto dall'articolo 25, comma 4. Rispetto al citato procedimento di cui all'articolo 25, comma 4, è prevista una semplificazione delle procedure amministrative, in ossequio al criterio di delega di cui all'articolo 1, comma 2, lettera d) della legge delega. Al fine di ridurre i tempi di rilascio del nulla osta all'INPS e all'INAIL previsto dall'articolo 15 della legge 26 luglio 1984, n. 413, viene stabilito un termine massimo di 30 giorni per la definizione dell'accertamento per la conseguente dismissione di bandiera. Si prevede altresì che, decorso tale termine, ai sensi dell'articolo 17-bis della legge 7 agosto 1990, n. 241, il nulla osta si intende comunque rilasciato. Infine, se dal registro di iscrizione non risulta il rilascio di ruolino di equipaggio all'unità, l'accertamento previsto dall'articolo 15 della legge 26 luglio 1984, n. 413, non è richiesto, in quanto l'unità non ha imbarcato un equipaggio soggetto alle normative previdenziali e assistenziali. Si tratta di disposizione di carattere ordinamentale e procedimentale, peraltro di semplificazione, e, pertanto, non comporta minori entrate e nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. Inoltre, si precisa che, trattandosi di adempimenti amministrativi già previsti e già svolti dai competenti uffici, quest'ultimi hanno la effettiva possibilità di ottemperare ai relativi obblighi nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.



### ARTICOLO 13

La disposizione modifica l'articolo 22 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171. Al comma 1, lettera a), è apportata una modifica di carattere ordinamentale, chiarendo la tipologia dei documenti di navigazione per le navi da diporto rilasciati dall'ufficio competente. Il comma 2 individua i documenti di navigazione per le imbarcazioni da diporto rilasciati dall'ufficio competente ed è previsto l'adeguamento delle disposizioni vigenti al decreto legislativo 14 giugno 2001 n. 104 e al decreto legislativo 11 gennaio 2016, n. 5. Sono, inoltre, descritti i tipi di navigazione cui le imbarcazioni da diporto possono essere abilitate, distinguendo tra unità senza marcatura CE e unità con marcatura CE. Al comma 3-bis, è previsto che con regolamento di attuazione al presente decreto sono stabiliti i documenti di navigazione per le citate navi. Si tratta di disposizione di carattere ordinamentale e procedimentale, peraltro di semplificazione, e, pertanto, non comporta minori entrate e nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

### ARTICOLO 14

La norma modifica l'articolo 23 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, prevedendo che anche la licenza di navigazione per unità da diporto commerciale è redatta su modulo conforme al modello approvato con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Si tratta di disposizione di carattere ordinamentale e procedimentale e, pertanto, non comporta minori entrate e nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

### ARTICOLO 15

La norma modifica l'articolo 24 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171. Al comma 1 è previsto l'adeguamento delle disposizioni vigenti al decreto legislativo 14 giugno 2001 n. 104 e al decreto legislativo 11 gennaio 2016, n. 5. Al comma 2, si riduce, nell'ottica della semplificazione e della celerità del procedimento amministrativo, il termine massimo entro il quale va effettuato il rinnovo della licenza di navigazione, prevedendo una riduzione dei tempi da 20 giorni a 15 giorni. Attualmente, infatti, secondo dati dell'ufficio di statistica del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per quanto concerne le tempistiche medie per il rilascio, in particolare, delle licenze di navigazione (documento che abilita alla navigazione), emerge che il tempo medio è stimato in 16, alla luce del seguente campione di riferimento:

Capitaneria di porto di Livorno	20 gg.
Capitaneria di porto di Fiumicino	10/15 gg.
Capitaneria di porto Viareggio	30 gg.
Capitaneria di porto Genova	30 gg.
Capitaneria di porto Venezia	20 gg.
Capitaneria di porto Chioggia	25 gg.
Capitaneria di porto Gaeta	10 gg.
Motorizzazione di Como	5/10 gg.

Le differenti tempistiche dipendono da diversi fattori legati soprattutto al numero di pratiche da evadere, di impiegati/funzionari addetti ed naturalmente dal tipo di località a maggiore o minore propensione diportistica. Alla luce del predetto tempo medio stimato di 16 giorni, relativo al rilascio della licenza di navigazione, in considerazione che il rinnovo della licenza di navigazione è un adempimento meno gravoso, gli uffici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono in grado di assolvere i propri compiti nel periodo di quindici giorni, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica e nell'ambito delle proprie risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. Si precisa che, parimenti a quanto previsto per il rilascio della licenza di navigazione, per il rinnovo della licenza di navigazione da parte degli uffici competenti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti i soggetti interessati sono tenuti al pagamento dei diritti e dei compensi previsti dalla tabella A-allegato XVI del decreto, aggiornati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 10 luglio 2017 n. 353. La disposizione non solo non comporta nuovi o maggiori oneri, ma nemmeno una diminuzione di entrate per la finanza pubblica.



## ARTICOLO 16

L'articolo inserisce l'articolo 24-bis nel decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171. La norma riproduce nell'ambito della disciplina della navigazione da diporto le disposizioni previste dal codice della navigazione in materia di armatore, disposizioni le quali erano già applicabili al settore della navigazione da diporto, in base all'articolo 1, comma 3, del codice della nautica e che con tale novella vengono riportate nel sistema normativo della navigazione da diporto. Pertanto, la procedura di dichiarazione e revoca di armatore era già attuata in base alle norme del codice della navigazione nel settore delle imbarcazioni e navi da diporto e già comportava, come comporta con la novella, il pagamento dei diritti previsti dalla voce "trascrizione nei registri" di domande per le quali occorre la trascrizione e della voce "aggiornamento licenze di navigazione" di cui alla tabella A-allegato XVI, del codice, aggiornati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 10 luglio 2017 n. 353. La disposizione non comporta nuovi o maggiori oneri, potendosi effettivamente provvedere attraverso l'utilizzo delle risorse e delle dotazioni strumentali disponibili a legislazione vigente, nonché avvalendosi attualmente del personale in servizio presso gli uffici della motorizzazione civile e gli uffici marittimi. Si specifica, infine, che le risorse utilizzabili da parte degli uffici per le finalità indicate dall'articolo, già esistenti in bilancio, sono quelle di cui alla seguente tabella:

Azione	Capitoli	Ripartizione	Descrizione	Categoria	Stanziamiento 2017
7.7.5	2106 10	38%	spese per acquisto di cancelleria, di stampati speciali e quanto altro possa occorrere per il funzionamento degli uffici - noleggio e trasporto mobili, macchine e impianti.	2	266.639
7.7.6	2107 - 09	62%	Spese per acquisto di cancelleria, di stampati speciali e quanto altro possa occorrere per il funzionamento degli uffici - noleggio e trasporto mobili, macchine e impianti.	2	435.859

## ARTICOLO 17

L'articolo modifica l'articolo 25 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 17, prevedendo, oltre modifiche formali, anche l'abrogazione del comma 4 relativo al procedimento di dismissione di



bandiera, previsto dal presente schema all'articolo 12. La disposizione è relativa a modifiche meramente di carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta minori entrate e nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

#### **ARTICOLO 18**

L'articolo modifica l'articolo 26 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, prevedendo, oltre una modifica alla rubrica, l'inserimento di un comma 1-bis, che disciplina il certificato di idoneità al noleggio. Si tratta di disposizione di carattere ordinamentale e procedimentale e, pertanto, non comporta minori entrate e nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

#### **ARTICOLO 19**

L'articolo inserisce l'articolo 26-bis al decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171. L'articolo è relativo ai controlli di sicurezza della navigazione da diporto in mare. Al comma 1 è previsto che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con specifiche direttive annuali, determina 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. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti verifica annualmente l'attuazione delle predette direttive. Il comma 2 prevede che, al fine del raggiungimento degli obiettivi delle direttive di cui al comma 1, è istituito un sistema di controlli di natura preventiva 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, consente di evitare durante la stagione balneare la reiterazione di tali controlli, restando fermi quelli di diversa natura rientranti nelle attribuzioni e nei compiti di istituto propri di ciascuna forza di polizia. I commi 1 e 2 comportano una riduzione delle verifiche in mare, relativamente ai controlli sulle unità da diporto, grazie al rilascio del cosiddetto "Bollino Blu". Al fine di rendere stabile il processo di razionalizzazione dei controlli svolti in mare dagli organi di polizia in materia di sicurezza della navigazione da diporto, anche in aderenza a quanto previsto dall'articolo 9, comma 2, della legge 8 luglio 2003, n.172, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti già dal 2013 con le proprie direttive in materia di controlli alla nautica da diporto (c.d. bollino Blu) ha abbattuto la reiterazione dei controlli in mare, contribuendo alla razionalizzazione della spesa pubblica. Nelle stagioni 2015-16 è indicativo che le verifiche in mare sono risultate ridotte del 48%. I commi 1 e 2, pertanto, non comportano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. Il comma 3 prevede che la pianificazione, la direzione e il coordinamento relativo ai controlli in materia di sicurezza della navigazione da diporto sono di competenza esclusiva del Corpo delle capitanerie di porto-guardia costiera. Il comma 4 prevede che i controlli alle unità da diporto sono svolti anche tramite l'accesso all'anagrafe nazionale delle patenti nautiche da parte degli ufficiali e agenti di polizia giudiziaria appartenenti al Corpo delle Capitanerie di porto. Al riguardo, si evidenzia come dalle predette disposizioni non derivano, in effetti, minori entrate e nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, rispettivamente per il personale, dotazioni e infrastrutture, rispetto agli stanziamenti di bilancio disponibili a legislazione vigente che supportano la dotazione organica e l'attività di istituto del Comando generale e degli Uffici periferici del Corpo delle Capitanerie di porto. Quanto precede trova riscontro nella circostanza che il complesso delle attività ispettive condotte, quotidianamente, nei confronti delle unità da diporto, svolte, con l'impiego di personale militare dipendente dal Corpo delle Capitanerie di porto in possesso di requisiti professionali richiesti costituisce una funzione ordinariamente già eseguita nel quadro delle attività di istituto condotte dagli Uffici marittimi, disimpegnate compatibilmente con le risorse strumentali disponibili.

Di seguito, si riportano anche gli ulteriori dati relativi alle ispezioni effettuate sul diporto nautico secondo i dati forniti dall'ufficio relazioni esterne del Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto:

- Anno 2012, 58.598 controlli
- Anno 2013, 45878 controlli
- Anno 2014, 44228 controlli



A ciò è da aggiungersi, appunto, che nelle stagioni 2015-16 le verifiche in mare sono risultate ridotte del 48%. Da un esame dei dati dall'anno 2012, calcolando una media di circa 33680 ispezioni annue, le ispezioni potranno ben essere disimpegnate nei limiti degli stanziamenti di bilancio previsti a legislazione vigente, tenendo conto che con gli stessi si è fatto, comunque, fronte al numero ben più elevato di ispezioni relative agli anni dal 2012 al 2014. L'amministrazione, quindi, quanto alle attività previste dal presente articolo ha l'effettiva possibilità di far fronte a tali compiti con le risorse disponibili a legislazione vigente. Riguardo all'accesso all'anagrafe delle patenti nautiche, si fa rinvio a quanto descritto all'articolo 29 della presente relazione. La disposizione, pertanto, è a invarianza degli effetti sui saldi di finanza pubblica e non comporta, pertanto, minori entrate e nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. Si specifica, infine, che le risorse utilizzabili da parte degli uffici per le finalità indicate dall'articolo, già esistenti in bilancio, sono quelle di cui alla seguente tabella:

Azione	Capitoli	Descrizione	Stanziamento 2017
7.7.5	2176	Spese per mezzi operativi e strumentali	12.093.539
7.7.6	2177	Spese per mezzi operativi e strumentali	12.587.147

#### **ARTICOLO 20**

La disposizione modifica l'articolo 27 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171. Alle lettere a), b) e c), del comma 3, dell'articolo sono fissati i limiti di navigazione per i natanti da diporto. Alla lettera d), sono fissati alcuni requisiti ai fini della sicurezza della navigazione. Si tratta di disposizione di carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta minori entrate e nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

#### **ARTICOLO 21**

L'articolo sostituisce il comma 2 dell'articolo 28 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, prevedendo la figura dell'operatore economico di cui al decreto legislativo 11 gennaio 2016, n. 5, rispetto alle figure previste dal vigente codice. E' disposizione di carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta minori entrate e nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica

#### **ARTICOLO 22**

La disposizione modifica l'articolo 29 nel decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, introducendo, oltre modifiche formali, il comma 11-bis. Quest'ultimo pone in capo ai conduttori la responsabilità degli obblighi relativi al corretto utilizzo degli impianti tecnologici di bordo, tra cui e gli impianti e gli apparati ricetrasmittenti di bordo. E' previsto, infine, che con il regolamento di attuazione al presente codice sono stabilite per le unità da diporto, incluse le navi di cui all'articolo 3 della legge 8 luglio 2003, n. 172, che navigano nelle acque interne, le condizioni per il rilascio delle certificazioni di sicurezza, i mezzi di salvataggio, nonché la disciplina degli apparati ricetrasmittenti. Si tratta di disposizione di carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta minori entrate e nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica

#### **ARTICOLO 23**

La disposizione modifica l'articolo 31 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171. L'articolo detta disposizioni in materia di navigazione temporanea, ampliando e meglio specificando quanto già previsto nel testo vigente. Al riguardo, si precisa che per la richiesta di rilascio di autorizzazione alla navigazione temporanea da parte degli uffici competenti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti i soggetti interessati sono tenuti al pagamento dei diritti e dei compensi previsti dalla tabella A-allegato XVI, del decreto, aggiornati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 10 luglio 2017 n. 353. Si tratta, inoltre, di attività già svolte dagli uffici della motorizzazione civile e dagli uffici marittimi e, pertanto, non comportano minori entrate o nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. La disposizione presentando quindi elementi di carattere meramente procedimentale, non



determina minori entrate e nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Gli uffici della motorizzazione civile e gli uffici marittimi possono agevolmente far fronte con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. Si specifica, infine, che le risorse utilizzabili da parte degli uffici per le finalità indicate dall'articolo, già esistenti in bilancio, sono quelle di cui alla seguente tabella:

Azione	Capitoli	Ripartizione	Descrizione	Categoria	Stanziamiento 2017
7.7.5	2106 10	38%	spese per acquisto di cancelleria, di stampati speciali e quanto altro possa occorrere per il funzionamento degli uffici - noleggio e trasporto mobili, macchine e impianti.	2	266.639
7.7.6	2107 - 09	62%	Spese per acquisto di cancelleria, di stampati speciali e quanto altro possa occorrere per il funzionamento degli uffici - noleggio e trasporto mobili, macchine e impianti.	2	435.859

#### ARTICOLO 24

L'articolo modifica l'articolo 32 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171. Esso prevede che l'autorizzazione alla navigazione temporanea è rilasciata anche in lingua inglese e detta norme di coordinamento con l'articolo 31 dello schema di decreto. La norma è di carattere ordinamentale e procedimentale e, pertanto, non comporta minori entrate e nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

#### ARTICOLO 25

L'articolo prevede l'abrogazione dell'articolo 33 al fine di un migliore coordinamento delle norme. Si tratta di disposizione di carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta minori entrate e nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

#### ARTICOLO 26

La disposizione inserisce l'articolo 36-bis nel decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171. L'articolo istituisce la nuova figura professionale minore di Ufficiale del diporto di 2<sup>a</sup> Classe (comma 1) e



prevede la modifica del decreto ministeriale 10 maggio 2005, n. 121 (comma 2). Con la presente disposizione si potranno ottenere i risultati di evitare: a) la dismissione della bandiera Italiana per gli armatori; b) l'acquisizione di costosi titoli professionali esteri (vedi Yachtmaster) da parte dei marittimi italiani; c) l'aumento del lavoro nero, svolto dai più con la diffusa formula della locazione di imbarcazioni con skipper patentato. La disposizione afferente al personale marittimo del diporto, che non è dipendente di amministrazioni pubbliche, bensì è un soggetto privato alle dipendenze di datori di lavoro privato, attiene ad adempimenti amministrativi già previsti e già svolti dagli uffici delle amministrazioni competenti e, pertanto, quest'ultimi hanno la effettiva possibilità di ottemperare ai relativi obblighi nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. La norma, quindi, non comporta minori entrate e nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

#### **ARTICOLO 27**

La disposizione modifica l'articolo 38 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171. E' relativo ai procedimenti di imbarco e sbarco dei marittimi sulle imbarcazioni da diporto oggetto di noleggio ed è una disposizione di carattere ordinamentale e procedimentale. Pertanto, non comporta minori entrate e nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

#### **ARTICOLO 28**

La norma prevede modifiche ordinamentali relative l'aggiornamento delle cilindrate dei motori diesel sovralimentati alla luce dell'evoluzione tecnologica dei propulsori marini, che, a parità di cilindrata, consente l'erogazione di maggiori potenze. (articolo 39). E' prevista, inoltre, una nuova classificazione delle patenti nautiche, che ha carattere ordinamentale e procedimentale. Relativamente alla nuova classificazione delle patenti nautiche, si chiarisce che la citata disposizione non ha impatto di natura amministrativa e, indirettamente, finanziario, sui compiti già svolti dai competenti uffici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Gli adempimenti amministrativi necessari e discendenti dalla nuova classificazione non si configurano, infatti, come nuovi adempimenti. Si tratta di attività che sono già svolte dal personale degli uffici della motorizzazione civile e dagli uffici marittimi. Si precisa, inoltre, che per le prestazioni e i servizi richiesti agli organi competenti relativamente al rilascio delle patenti nautiche come definite dall'articolo in questione i soggetti interessati sono tenuti al pagamento dei diritti e dei compensi previsti dalla tabella A-allegato XVI, del codice aggiornati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 10 luglio 2017 n. 353, E' previsto, inoltre, all'articolo 64 del codice che i diritti di ammissione alle patenti nautiche sono posti a carico dei soggetti richiedenti. Attualmente la misura di tale diritto è fissata dal decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 16 febbraio 2016. Riguardo, infine, alle spese, connesse agli accertamenti dei requisiti psico-fisici per il conseguimento della patente nautica, si conferma che le stesse gravano integralmente, a prescindere dai soggetti incaricati dei relativi compiti, attualmente previsti dal Capo II del decreto ministeriale n. 146 del 2008, su coloro che richiedono gli accertamenti medesimi. La disposizione, pertanto, non comporta minori entrate e nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. Gli uffici della motorizzazione civile e gli uffici marittimi e gli uffici sanitari hanno la possibilità di ottemperare ai relativi obblighi nell'ambito delle risorse finanziarie, umane e strumentali disponibili a legislazione vigente.

#### **ARTICOLO 29**

L'articolo inserisce l'articolo 39-bis nel decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171. Al comma 1, è istituita l'anagrafe nazionale delle patenti nautiche presso il Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in analogia all'esistente anagrafe nazionale degli abilitati alla guida, di cui all'articolo 225, comma 1, lettera c) del codice della strada. Il comma 2 elenca i dati contenuti nell'anagrafe nazionale dei titolari di patente nautica. I dati sono quelli necessari all'espletamento dei procedimenti amministrativi relativi alle patenti nautiche, compresi quelli inerenti all'applicazione di eventuali sanzioni amministrative nonché per il supporto alle attività di controllo in materia di sicurezza della navigazione da diporto e



agli organi accertatori di eventuali violazioni. Al comma 3, sono previste le modalità di popolamento e di aggiornamento periodico dell'anagrafe. Al comma 4 è regolamentato l'accesso alle informazioni presenti nell'anagrafe, il quale è sempre consentito alle autorità pubbliche, secondo la disciplina speciale contenuta nel decreto del Presidente della Repubblica 28 settembre 1994, n. 634, nonché ai soggetti privati nel rispetto della legislazione vigente in materia di accesso alla documentazione amministrativa e alle Forze di polizia, agli ufficiali di pubblica sicurezza, per il tramite del centro elaborazione dati di cui all'articolo 8 della legge n. 121 del 1981, e agli ufficiali e agenti di polizia giudiziaria appartenenti al Corpo delle capitanerie di porto. Il comma 5 prevede che con il regolamento di attuazione al presente decreto è stabilita l'organizzazione e il funzionamento dell'anagrafe nazionale, nonché l'accesso alla stessa e le modalità e i tempi per la trasmissione dei dati. L'istituenda anagrafe opererà esclusivamente attraverso l'utilizzo di strutture informatiche esistenti, ricevendo i dati dagli uffici della motorizzazione civile e dalle competenti autorità marittime e dalle compagnie di assicurazione. Per quanto concerne gli aspetti legati allo scambio informatico delle informazioni tra le autorità competenti, nonché l'istituzione dell'archivio vi provvederà la Direzione generale per la vigilanza sulle autorità portuali, le infrastrutture portuali e il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne nonché gli uffici della motorizzazione civile e le autorità marittime competenti comunque nell'ambito delle proprie strutture e con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. Si precisa, infatti, che per effetto del presente articolo non vi è la necessità di potenziamenti della rete informatica esistente, che è già in grado di supportare le complesse attività riguardanti la nautica. In particolare, per quanto concerne gli aspetti legati all'interconnessione non ricorrono costi aggiuntivi. Infatti, i dati saranno forniti dalle Capitanerie di Porto, dagli Uffici Circondariali Marittimi e dagli Uffici Motorizzazione Civile, avvalendosi del sistema pubblico di connettività (SPC) già in uso per la gestione di altre procedure informatizzate; per quanto concerne le compagnie di assicurazione, quest'ultime si avvarranno dei collegamenti con il Centro elaborazione dati della Direzione generale della motorizzazione (CED) già in uso per la gestione di procedure amministrative semplificate in materia di conducenti e di veicoli. Si evidenzia, inoltre, che l'Anagrafe potrà essere realizzata e gestita nell'ambito del contratto per l'affidamento in out-sourcing della conduzione del sistema informatico del CED del Dipartimento. Infatti, non si rende necessaria l'acquisizione di nuovo hardware, né di nuove licenze software, né di nuovi sistemi di storage rispetto a quelle già disponibili per lo svolgimento dei compiti di istituto attribuiti dalla legislazione vigente. L'attuale sistema informatico del CED ha potenzialità tali da poter sostenere agevolmente l'impatto dovuto alla richiesta di ulteriore capacità elaborativa, peraltro di entità modesta se paragonata a quella derivante dalla gestione dei volumi degli archivi relativi ai veicoli a motore e ai loro conducenti. Infine, l'Amministrazione dispone già di un adeguato sistema di c.d. "disaster recovery", ad ulteriore garanzia dell'integrità e della sicurezza delle informazioni presenti in banca dati. Pertanto, si ribadisce che l'intervento normativo non necessita di potenziamenti della rete esistente che è già in grado di supportare le complesse attività riguardanti la nautica. Le risorse disponibili a legislazione vigente permettono la copertura di tutti gli oneri necessari al corretto funzionamento dell'anagrafe e non si rilevano nuovi o maggiori oneri derivanti da un non richiesto processo di adattamento, ovvero di formazione del personale che già ha le capacità di elaborazione dei dati e di espletamento delle pratiche amministrative in forma cartacea. Riguardo al personale, il funzionamento dell'anagrafe avverrà con il personale non di qualifica dirigenziale del Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti e del Corpo delle capitanerie di porto. L'istituzione dell'anagrafe, inoltre, consentirà di ridurre notevolmente il numero di ore lavoro in considerazione che la stessa sostituirà integralmente il sistema di controllo cartaceo che oggi assorbe un elevato numero di unità lavorative su tutto il territorio nazionale. Infine, solo nella parte iniziale di migrazione si può stimare il medesimo carico di lavoro per gli uffici periferici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Gradualmente quando si giungerà a regime si avranno notevoli vantaggi, sia in termini di costi sia in termini di efficientamento di sistema. La stima del risparmio della spesa pubblica è supportata dalla riduzione sostanziale delle unità di personale impiegato alla trattazione dei dati ed all'accorpamento di procedure amministrative oggi obsolete. Si specifica, infine, che le risorse



utilizzabili per le finalità indicate dal medesimo articolo, già esistenti in bilancio, sono quelle di cui alla seguente tabella:

Azione	Capitoli	Ripartizione	Descrizione	Stanziamento 2017
7.7.5	2135-1	20%	Spese per la gestione ed il funzionamento del sistema informativo - Manutenzione	34.214
7.7.6	2136	80%	Spese per la gestione ed il funzionamento del sistema informativo - Manutenzione	136.855
7.7.5	7834-1	40%	Spese sviluppo del sistema informativo - Hardware e software di base	172.880
7.7.6	7836	60%	Spese sviluppo del sistema informativo - Hardware e software di base	259.320
7.7.7	7838-1	100%	spese per la realizzazione del sistema integrato per il controllo del traffico marittimo e le emergenze in mare, denominato vtms(vessel traffic management information system)	15.528.000

Ne discende che dall'attuazione del presente articolo non derivano minori entrate e nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica e che le Amministrazioni provvedono ai compiti derivanti dal presente regolamento con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

#### ARTICOLO 30

La disposizione modifica l'articolo 41 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, estendendo l'applicazione dell'assicurazione obbligatoria anche ai natanti da diporto utilizzati nell'esercizio di attività commerciali, prevedendo l'obbligo di assicurazione per responsabilità per danni riportati dal conduttore e dalle persone trasportate. Si tratta di disposizione di carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta minori entrate e nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

#### ARTICOLO 31

L'articolo inserisce gli articoli 49-ter, 49-quater, 49-quinquies, 49-sexies, al decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171.

L'articolo 49-ter istituisce la figura professionale del mediatore del diporto e i requisiti di quest'ultimo. La norma è di carattere ordinamentale e non comporta minori entrate e nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

L'articolo 49-quater detta i requisiti per lo svolgimento dell'attività lavorativa del mediatore da diporto che avviene sulla base di una SCIA. I costi per la segnalazione certificata di inizio attività sono a carico dei soggetti che intendono esercitare la professione, e non a carico della finanza pubblica. Si stabilisce, inoltre, che il corso per accedere alla professione è organizzato annualmente dalle Regioni ed è subordinato al pagamento da parte di coloro che intendono iscriversi di un diritto commisurato al costo sostenuto dalle Regioni per la gestione del citato corso, stabilito ogni tre anni con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'economia, previa intesa con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto delegato 28 agosto 1997, n. 281. Sono, infine, previste le sanzioni disciplinari. E' stabilito che con decreto, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, il Ministro dello sviluppo economico, di concerto con i Ministri dell'economia e delle finanze, per la semplificazione e la pubblica amministrazione, della giustizia, previa intesa con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto delegato 28 agosto 1997, n. 281, stabilisce le modalità di iscrizione nel registro delle imprese e nel REA nonché le sanzioni disciplinari relative ai mediatori del diporto, nonché i programmi del corso e i criteri per le prove di



esame di cui al comma 4, lettera d). Ne discende che dall'attuazione del presente articolo non derivano minori entrate e nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

L'articolo 49-quinquies istituisce la figura professionale dell'istruttore di vela e l'elenco degli istruttori di vela. I costi per la tenuta dell'elenco e gli adempimenti a carico delle Amministrazioni interessate sono posti a carico dei soggetti che intendono iscriversi, e non a carico della finanza pubblica. Si specifica che tale iscrizione è subordinata al pagamento di un diritto commisurato al costo sostenuto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per la gestione del predetto elenco, stabilito annualmente con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze. Si prevede che le entrate derivanti dalla riscossione dei citati diritti affluiscono all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnate, con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, ai pertinenti capitoli dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ai fini della copertura delle spese sostenute per le attività relative al citato elenco. Per quanto complessivamente esposto, la disposizione, pertanto, non comporta minori entrate e nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica e le Amministrazioni interessate sono in grado di svolgere i propri adempimenti con le risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente.

L'articolo 49-sexies prevede i requisiti dell'iscrizione all'elenco degli istruttori di vela. L'iscrizione al citato elenco è subordinata alla frequenza di un corso di aggiornamento professionale, organizzato dalla Marina Militare, dalla Federazione italiana vela o dalla lega navale italiana. Le spese previste per l'organizzazione del predetto corso sono a carico dei soggetti che intendono iscriversi, e non a carico della finanza pubblica. L'iscrizione al corso è subordinata al pagamento da parte di coloro che intendono iscriversi di un diritto commisurato al costo sostenuto per la gestione del citato corso. L'ammontare del diritto è stabilito ogni tre anni con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministro della difesa, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze. Per quanto complessivamente esposto, la disposizione, pertanto, non comporta minori entrate e nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica e le Amministrazioni interessate sono in grado di svolgere i propri adempimenti con le risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente.

#### **ARTICOLO 32**

L'articolo inserisce gli articoli 49-septies e 49-octies, al decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171.

L'articolo 49-septies è relativo alle scuole nautiche. Per quanto qui di diretto interesse, si segnala l'attività di vigilanza amministrativa e tecnica da parte Province e delle Città metropolitane o delle Province autonome di Trento e di Bolzano. Si tratta di funzioni che sinora sono state attribuite dall'articolo 105, comma 3, lettera a), del decreto legislativo n.112/98 alle Province, ai sensi del comma 2 dell'articolo 4 della legge 15 marzo 1997, n. 59, relativa all'autorizzazione e vigilanza tecnica sull'attività svolta dalle autoscuole e dalle scuole nautiche. A seguito dell'entrata in vigore della legge n. 56/2014, attualmente, trattandosi di funzioni non fondamentali delle Province, le stesse sono ripartite tra Province e Città metropolitane. In particolare, tra i compiti in capo alle Province e alle Città metropolitane si segnalano: il comma 3 relativo alla segnalazione certificata di inizio attività e di vigilanza amministrativa sulle scuole nautiche; il comma 10 relativo alle verifiche del possesso dei requisiti prescritti dalle scuole nautiche con cadenza almeno triennale; i commi 11, 12 e 13 relativi alla sospensione e cessazione dell'attività della scuola nautica e chiusura della stessa. Si tratta, comunque, di funzioni già svolte dalle Province, e non di nuove funzioni. Si sottolinea, anzi, un minor onere amministrativo in capo ai predetti Enti, per effetto della semplificazione amministrativa, che, a norma del comma 4-ter dell'art. 49, D.L. 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122, ha sostituito, ovviamente l'autorizzazione, ma anche la «dichiarazione di inizio attività» o «Dia» con la «segnalazione certificata di inizio attività» o «Scia». Le Province e le Città metropolitane sono in grado di svolgere, in quanto si tratta di attività già ordinariamente previste, i compiti assegnati dal presente articolo con le risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a



legislazione vigente. Le disposizioni chiariscono ai commi 4-5-6-7 dell'art 49 septies del DLGS 18 luglio 2005, n 171 le modalità di apertura e conduzione dell'attività inerente la scuola nautica, i soggetti abilitati alla richiesta di inizio di attività, nonché all'insegnamento nelle medesime prevedendo, al fine di escludere oneri finanziari derivanti dalla sostituzione di taluni soggetti nell'ambito del lavoro alle dipendenze di pubbliche amministrazioni, che ai docenti degli istituti tecnici, ancorché consentita l'attività di insegnamento, è preclusa la richiesta di inizio di attività, atteso che al titolare della medesima è richiesto un impegno nella gestione in modo diretto, personale, esclusivo e permanente dell'esercizio. Per le persone giuridiche i requisiti richiesti dal presente comma, ad eccezione della capacità finanziaria che deve essere posseduta dalla persona giuridica, sono richiesti al legale rappresentante. Al comma 7, si prevede la possibilità di svolgimento dell'attività di insegnamento presso scuole nautiche da parte dei docenti degli istituti tecnici indirizzo trasporti e logistica. Al riguardo, nel premettere che la disposizione nulla innova rispetto alla vigente disposizione contenuta nel regolamento n.146/2008, attuativo del Codice della nautica da diporto, si precisa che non vi sono riflessi finanziari sulla finanza pubblica relativamente alle attività svolte da citato personale insegnante. La citata attività di insegnamento, infatti, è una attività libero-professionale dei singoli insegnanti, prevista dell'art. 508 del decreto legislativo 16 aprile 1994, n. 297 e dell'art. 53 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, disciplinata anche da circolari del competente Ministero. Si tratta, pertanto, di attività di insegnamento svolta non a carico della finanza pubblica. Per quanto d'interesse, inoltre, si segnala che il comma 5 prevede che gli istituti tecnici indirizzo trasporti e logistica possono presentare la segnalazione di inizio attività in materia per lo svolgimento delle attività riconducibili alle scuole nautiche. Al riguardo, nel premettere che tale possibilità è già prevista dal vigente articolo 42, comma 3, del regolamento di attuazione al codice vigente (decreto n.146/2008), si specifica che il predetto istituto non assume la natura giuridica di scuola nautica, bensì è autorizzato esclusivamente a svolgere l'attività di scuola nautica. Non si applica, pertanto, al citato istituto tecnico il previsto comma 16 dell'articolo, che prevede che le scuole nautiche possono richiedere all'autorità marittima o all'ufficio motorizzazione civile del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, competenti per territorio, che gli esami per il conseguimento delle patenti nautiche, con un numero di candidati non inferiore a dieci, vengano svolti presso le loro sedi. In tale comma, si prevede, inoltre, che le spese di viaggio e di missione per i componenti delle commissioni di esame sono a carico dei richiedenti. La disposizione del comma 16 è già prevista dall'articolo 44 del vigente regolamento di attuazione al presente codice. Tale comma non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, in quanto, appunto, gli oneri sostenuti da parte del personale degli uffici della motorizzazione civile e del Corpo delle Capitanerie di porto sono posti interamente a carico delle scuole nautiche. Per quanto esposto, la disposizione non comporta né minori entrate né nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica e le amministrazioni interessate sono in grado di assolvere ai compiti previsti con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

L'articolo 49-octies è relativo ai centri di istruzione per la nautica. Per quanto qui di diretto interesse, si segnala l'attività di vigilanza amministrativa e tecnica da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. In particolare tra i compiti in capo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, si specificano: il comma 2 relativo alla vigilanza amministrativa sui centri di istruzione nautica; il comma 10 relativo alle verifiche del possesso dei requisiti prescritti dalle scuole nautiche con cadenza almeno triennale; i commi 4, 5 e 6 relativi alla sospensione e cessazione dell'attività della scuola nautica e chiusura della stessa. Si tratta, comunque, di funzioni già svolte dagli uffici della motorizzazione civile e dagli uffici marittimi del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, e non di nuove funzioni. Gli uffici delle Direzioni Generali Territoriali dei Trasporti competenti e del Capo del Compartimento marittimo territorialmente competente sono in grado, pertanto, di svolgere, in quanto si tratta di attività già ordinariamente previste, i compiti assegnati dal presente articolo con le risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente. La disposizione, pertanto, non comporta né minori entrate né nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

### ARTICOLO 33



L'articolo inserisce gli articoli da 49-novies, 49-decies, 49-undecies e 49-duodecies, al decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171.

L'articolo 49-novies istituisce nell'ambito delle strutture ricettive della nautica da diporto in concessione gli accosti riservati alle unità da diporto in transito o che approdano per rifugio. Per quanto di diretto interesse, si segnalano i commi 5, 6, 8, 10, 11. Al comma 5, è previsto che la persona diversamente abile deve comunicare alla autorità marittima competente il proprio arrivo per l'ormeggio in transito nelle aree non in concessione. Il comma 6 è relativo al prolungamento del transito di una unità da diporto in caso di condizioni metereologiche avverse. Al comma 8, è precisato che le richieste e le prenotazioni degli accosti sono annotate in un registro, numerato e siglato in ogni singola pagina dall'autorità marittima locale. Questa previsione presenta elementi di carattere meramente procedimentali, tali da non essere suscettibili di determinare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, e cui il Corpo delle Capitanerie di porto può agevolmente far fronte con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. Al comma 10, è previsto che nei beni del demanio marittimo non in regime di concessione, destinati alla navigazione e al trasporto marittimo, con ordinanza del capo del circondario marittimo competente è disciplinata la riserva per gli accosti alle unità da diporto in transito o che approdano per rifugio. Al comma 11, sono definite le competenze del capo del circondario marittimo in materia di polizia e di sicurezza delle strutture dedicate alla nautica. In particolare, il capo del circondario marittimo, con riferimento alla compatibilità delle strutture dedicate alla nautica da diporto di cui all'articolo 2, comma 1, del DPR 2 dicembre 1997, n. 509 con la sicurezza della navigazione, esprime il parere di competenza. Riguardo alle attività di cui ai commi 5, 6, 10 e 11 il Corpo delle capitanerie di porto ha effettivamente la possibilità di ottemperare ai relativi obblighi nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente, in quanto si tratta di attività che già sono svolte nell'ambito delle proprie competenze. Le altre disposizioni hanno carattere ordinamentale e procedurale. Per quanto sopra, la disposizione non comporta minori entrate e nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica e il Corpo delle Capitanerie di porto ha la possibilità di ottemperare ai relativi obblighi nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente.

L'articolo 49-decies prevede che gli enti gestori delle aree marine protette possano istituire, nelle zone di riserva generale (zone B) o di riserva parziale (zone C), campi di ormeggio attrezzati per le unità da diporto. È consentito, inoltre, l'impiego di tecnologie informatiche e telematiche per il monitoraggio a distanza degli ormeggi e del sistema di raccolta dei rifiuti. È richiesto il parere del competente ufficio circondariale marittimo per gli aspetti relativi alla sicurezza e il nulla osta del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare. Gli enti gestori sono tenuti all'individuazione di sistemi compatibili con le caratteristiche dei fondali. I campi di ormeggio sono finalizzati al perseguimento di specifiche finalità tra le quali: l'erogazione di un numero limitato e annualmente programmato di permessi di stazionamento nell'area marina; la garanzia della trasparenza dei criteri di accesso attraverso idonee forme di pubblicità degli stessi e di prenotazione non onerosa, anche per via telematica. Gli enti gestori definiscono tariffe orarie e giornaliere di stazionamento nei campi di ormeggio, anche in relazione all'attivazione di servizi aggiuntivi nel settore della nautica da diporto, per la cui applicazione acquisiscono il nulla osta del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare. I relativi proventi sono destinati, oltre che al recupero delle spese di allestimento e di manutenzione, a interventi che incrementino la protezione ambientale dell'area marina. La locale Capitaneria di porto provvede agli aspetti relativi alla sicurezza della navigazione. Ai fini della sicurezza della navigazione, i campi di ormeggio devono essere segnalati sulla base delle prescrizioni vigenti e la posizione e le caratteristiche dei campi di ormeggio devono essere tempestivamente comunicate dagli enti gestori e al competente ufficio circondariale marittimo per il successivo inoltro all'Istituto idrografico della Marina militare. Al riguardo, si osserva che la realizzazione dei campi di ormeggio attrezzati è una previsione di carattere facoltativo, la cui applicazione è quindi subordinata alla possibilità che i necessari interventi e gli adempimenti richiesti siano effettuati nel rispetto dell'obbligo di neutralità finanziaria. Pertanto, la norma non comporta nuovi o maggiori oneri per la



finanza pubblica. Tale rispetto è coerente, nel caso dei possibili interventi di competenza dei Comuni, in quanto gestori delle aree marine protette e che deliberano la realizzazione di nuovi campi di ormeggio, con i vincoli del patto di stabilità interno, in base ai quali nuove o maggiori spese potranno essere effettuate da tali enti solo ad invarianza di saldo finanziario. Anche per quanto riguarda gli enti non sottoposti ai limiti del patto il rispetto dell'obbligo di neutralità finanziaria è rispettato, in quanto i citati enti possono istituire i campi di ormeggio esclusivamente, qualora abbiano disponibilità di bilancio non altrimenti utilizzate, ovvero qualora al finanziamento dei relativi interventi si possa provvedere attraverso mezzi messi a disposizione da soggetti terzi. In merito, infine, agli ulteriori adempimenti connessi all'esercizio della facoltà prevista dalla normativa in esame (predisposizione - da parte degli enti interessati - di mappe dei fondali e di studi di impatto degli interventi da realizzare; esecuzione delle necessarie misure di sicurezza da parte delle capitanerie di porto; compiti di segnalazione e di comunicazione relativi alle caratteristiche dei campi di ormeggio), si conferma che le amministrazioni interessate effettivamente hanno la possibilità di ottemperare ai relativi obblighi nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente, in quanto si tratta di attività che già sono svolte nell'ambito delle proprie competenze. Per quanto sopra, la disposizione non comporta minori entrate e nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica e le Amministrazioni interessate hanno la possibilità di ottemperare ai relativi obblighi nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente,

L'articolo 49-undecies prevede che nei beni del demanio marittimo, non in regime di concessione, di cui all'articolo 28 del codice della navigazione che presentano caratteristiche particolarmente idonee per il ricovero a secco, con provvedimento dell'autorità competente, è regolamentata la disciplina del ricovero a secco di imbarcazioni da diporto fino a 12 metri e di natanti da diporto, garantendone comunque la fruizione pubblica. Con la presente disposizione si intende disciplinare il ricovero a secco di piccoli imbarcazioni fino a dodici metri e dei natanti, piuttosto diffuso in altri paesi, (dry storage), che offre numerosi vantaggi per il diportista. La regolamentazione della disciplina del ricovero a secco di natanti è già svolta dalle amministrazioni interessate nell'ambito dei propri compiti di gestione del demanio marittimo. La norma è di carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta minori entrate e nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. Le amministrazioni interessate effettivamente hanno la possibilità di ottemperare ai relativi obblighi nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente, proprio in quanto si tratta di attività che già sono svolte nell'ambito delle proprie competenze.

L'articolo 49-duodecies disciplina l'assistenza e traino per imbarcazioni e natanti da diporto. Nello specifico, l'articolo definisce le finalità: istituire il servizio di assistenza e traino per unità da diporto, al fine di migliorare le condizioni di sicurezza nella navigazione in mare. Chiarisce, inoltre, quali siano i soggetti autorizzati a svolgere tale servizio e l'ambito di applicazione della norma. L'attività può essere svolta da soggetti privati, singoli o associati, previa sottoscrizione di una polizza assicurativa che copra i rischi derivanti dall'attività, iscritti nei registri di cui all'articolo 68, secondo comma 2, del Codice della navigazione. Il naviglio commerciale e le navi da diporto sono specificamente esclusi dal campo di applicazione della legge. Nel caso in cui sussista un pericolo attuale o presumibile per l'incolumità delle persone a bordo, o vi è la presenza o la possibilità di un inquinamento, è fatto obbligo anche all'operatore chiamato per l'assistenza di contattare immediatamente l'autorità marittima. È consentito il traino fino alla struttura per la nautica da diporto più vicina e più idonea tecnicamente ad accogliere l'unità nel caso di impossibilità di risolvere il problema sul posto, laddove tale attività non comporta alcun pericolo per la sicurezza della navigazione. È fatto obbligo agli operatori di cui al comma 2 di comunicare tempestivamente al rientro presso la struttura per la nautica da diporto individuata le attività di cui ai commi 4 e 5 all'autorità marittima territorialmente competente. Le attività comprese nell'ambito del servizio di assistenza sono riparazioni meccaniche, idrauliche ed elettriche; consegna di pezzi di ricambio e forniture di bordo in genere; interventi di ausilio alla navigazione quali disincaglio, scioglimento delle eliche, riavvio dei motori, ricarica delle batterie e le altre attività che consentono di risolvere sul posto i problemi tecnici di varia natura che impediscono la normale navigazione. Le spese sostenute per le citate attività sono interamente a carico dei soggetti richiedenti.



La norma è di carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta minori entrate o nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Per quanto concerne i compiti svolti dagli uffici marittimi, questi ultimi hanno la possibilità di ottemperare ai relativi obblighi nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente, proprio in quanto si tratta di attività che già sono svolte nell'ambito delle proprie competenze. E' stata, comunque, inserita apposita clausola di invarianza finanziaria ed è stato espressamente previsto che le spese per le attività afferenti il servizio di assistenza e di traino sono interamente a carico dei soggetti richiedenti.

#### **ARTICOLO 34**

La disposizione modifica l'articolo 52 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171. La norma individua nel 11 aprile la «Giornata del mare». La data individuata corrisponde alla giornata in cui la petroliera Haven naufragò nel golfo di Genova (11 aprile 1991), provocando la morte di cinque membri dell'equipaggio e causando la perdita di migliaia di tonnellate di petrolio. La Giornata del mare non determina (secondo quanto stabilito al comma 2), gli effetti civili di cui alla legge 27 maggio 1949, n. 260, ossia non costituisce festività nazionale, né comporta riduzione di orario degli uffici pubblici, né per le scuole. Lo schema prevede (comma 3) che in occasione della Giornata gli istituti scolastici di ogni ordine e grado possono promuovere, nell'ambito della propria autonomia e competenza, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, iniziative volte alla sensibilizzazione sul valore storico, istituzionale e sociale del mare. Le spese sono reperite nell'ambito degli stanziamenti di bilancio delle amministrazioni competenti disponibili a legislazione vigente. Al riguardo, si osserva la promozione delle iniziative da parte delle scuole e degli istituti è una previsione di carattere facoltativo, la cui applicazione è quindi subordinata alla possibilità che i necessari interventi e gli adempimenti richiesti siano effettuati nel rispetto dell'obbligo di neutralità finanziaria. Pertanto, la disposizione non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Non vi è, quindi, una compromissione dello svolgimento delle ordinarie attività scolastiche. Per i fini di cui al comma 3, il Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca impartisce le opportune direttive. Al fine di valorizzare il patrimonio culturale, scientifico, storico, letterario e artistico e rinnovare e costruire un approccio alle nuove generazioni alla cultura e conoscenza del mare possono essere altresì organizzati manifestazioni pubbliche, cerimonie e incontri. Viene altresì specificato, nel rispetto dell'autonomia delle istituzioni scolastiche e delle prerogative costituzionali delle Regioni, può essere inserito nei piani formativi degli istituti scolastici di ogni ordine e grado l'insegnamento della cultura del mare e dell'educazione marinara. L'insegnamento è impartito dai docenti delle scuole pubbliche e private in possesso di specifiche competenze e da docenti specialistici nel caso in cui non è possibile coprire le ore di insegnamento con i docenti di istituto. Gli insegnamenti possono essere svolti tramite specifici progetti formativi con il Corpo delle Capitanerie di porto, Coni, Federazione italiana vela, Lega navale italiana, associazioni nazionali di categoria, organizzazioni, nonché attraverso gli istituti tecnici - settore tecnologico, indirizzo trasporti e logistica. Al riguardo, si osserva che l'insegnamento della cultura del mare e dell'educazione è una previsione di carattere facoltativo, la cui applicazione è quindi subordinata alla possibilità che i necessari interventi e gli adempimenti richiesti siano effettuati nel rispetto dell'obbligo di neutralità finanziaria. Pertanto, la norma non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. Tale rispetto è coerente, nel caso in cui gli insegnamenti possono essere svolti tramite specifici progetti formativi con il Corpo delle Capitanerie di porto, Coni, Federazione italiana vela, Lega navale italiana, associazioni nazionali di categoria, organizzazioni, nonché attraverso gli istituti tecnici - settore tecnologico, indirizzo trasporti e logistica, con i vincoli di bilancio, in quanto la partecipazione del personale dei soggetti pubblici ai citati soggetti formativi deve avvenire solo ad invarianza di saldo finanziario. Le spese per i progetti formativi sono reperite nell'ambito degli stanziamenti di bilancio delle amministrazioni competenti disponibili a legislazione vigente. Per quanto sopra, la disposizione non comporta nel suo complesso minori entrate e nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica e le Amministrazioni interessate hanno la effettiva possibilità di ottemperare ai relativi obblighi nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente.



## ARTICOLO 35

La disposizione modifica l'articolo 53. L'articolo è relativo alla disciplina sanzionatoria relativamente alle violazioni, commesse mediante l'utilizzo di una 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 e prevedendo altresì l'inasprimento delle 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 a imbarcazioni alla fonda e nella navigazione all'interno degli specchi acquei riservati alla balneazione. La sanzione di cui al comma 1 è presente attualmente nell'articolo 53, comma 1, del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171 (da 2066 euro a 8263 euro). Tuttavia gli importi sono stati modificati secondo quanto previsto dai criteri di cui all'articolo comma 2, lettera v) della legge delega. In particolare, sono stati elevati di un terzo. La sanzione di cui al comma 2 è presente attualmente nella prima parte del comma 2 dell'articolo 53 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171 (da euro 207 a euro 1033). La sanzione di cui al comma 3 è rimasta invariata rispetto a quella prevista dal vigente articolo 53, comma 2, del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171. Il comma 4 riporta l'attuale 3 comma dell'articolo 53 con sanzione aumentata di un terzo. Il 5 comma, in osservanza del criterio di delega contenuto nell'articolo 1, comma 2, lettera v), inasprisce le sanzioni previste dal vigente articolo 53, comma 3, in materia di sicurezza della navigazione per inosservanza dei limiti di velocità e navigazione negli specchi acquei riservati ai bagnanti, portando il minimo edittale da 207 euro a 414 euro ed il massimo edittale da 1033 euro a 2066 euro. Al comma 6 si riporta il vigente articolo 53, comma 4, con aumento della relativa sanzione di un terzo. La disposizione, pertanto, non comporta minori entrate e nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

## ARTICOLO 36

La disposizione aggiunge l'articolo 53-bis al codice della nautica da diporto. Esso disciplina il divieto di condurre unità da diporto sotto l'influenza di alcool. L'articolo 53, comma 1-bis, del vigente codice punisce tutte le ipotesi di comando, condotta, direzione nautica di una unità di diporto in stato di ubriachezza o sotto l'effetto di altre sostanze inebrianti e stupefacenti, con la stessa sanzione compresa tra 2066 euro e 8266 euro, raddoppiata in caso di nave da diporto. Con l'articolo 53-bis, in osservanza al criterio di delega di cui al comma 2, lettera z) della legge delega, si prevedono sanzioni più severe. In particolare, la sanzione di cui al comma 2, lettera a) è aumentata di un terzo rispetto alla vigente, mentre le sanzioni di cui alle successive lettere b) e c) sono rispettivamente da un minimo edittale di 3500 euro a un massimo edittale di 12500 euro e da un minimo edittale di 5000 euro a un massimo edittale di 15000 euro. La disposizione, pertanto, non comporta minori entrate e nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica relativamente ai citati commi. Per quanto qui di diretto interesse, si evidenziano, inoltre:

- i commi 2, lettera c), 3, 9 relativi alla revoca, ritiro e sospensione della patente nautica;
- il comma 4 relativo al traino dell'unità;
- i commi 6, 7 e 8 relativi agli accertamenti volti a verificare lo stato di alterazione psico-fisica per uso di sostanze stupefacenti o psicotrope;
- i commi 12 e 13 relativo all'invio da parte del capo del circondario marittimo a visita medica di un soggetto per l'accertamento del mantenimento dei requisiti psico-fisici inerenti la patente nautica.

Relativamente alle disposizioni di cui ai commi 2, lettera c), 3, 9, 12, 13 si evidenzia che le stesse sono di carattere meramente procedimentali e non determinano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, e cui gli uffici della motorizzazione civile o gli uffici marittimi possono effettivamente far fronte con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. Per quanto riguarda, invece, sia gli accertamenti qualitativi non invasivi o prove, anche attraverso gli apparecchi portatili, svolti dagli organi accertatori (Carabinieri, Guardia di Finanza, Polizia di Stato, Corpo delle Capitanerie di porto e altre amministrazioni competenti), sia gli accertamenti, anche strumentali previsti dai richiamati commi 6, 7 e 8, si chiarisce che le spese per gli stessi trovano le apposite



coperture nell'ambito degli stanziamenti ordinari disponibili a legislazione vigente di ciascuna amministrazione interessata. Ciò, in considerazione che si tratta di adempimenti già svolti dalle amministrazioni interessate, vale a dire dagli organi accertatori e dal servizio sanitario nazionale. Si precisa, inoltre, che gli adempimenti in capo al servizio sanitario nazionale derivanti dalla conduzione di unità da diporto sotto l'influenza di alcool sono esigui. Al riguardo, rispetto alle attività di controllo relative alle autovetture, si specifica che il numero delle unità da diporto e dei sinistri a mare è estremamente limitato: al 31.12.2015 nei registri degli Uffici Marittimi e in quelli degli U.M.C risultano iscritte 102.219 unità da diporto nautico e si sono registrati 179 sinistri con 50 persone coinvolte (morti, feriti e dispersi), in calo rispetto agli anni precedenti. Rispetto ai dati sopra indicati, gli adempimenti del servizio sanitario nazionale possono essere effettivamente svolti con gli stanziamenti disponibili a legislazione vigente. Si precisa, inoltre, che gli agenti accertatori sono già in possesso di adeguata formazione professionale e delle attrezzature idonee ad effettuare gli accertamenti in parola, in quanto gli stessi sono già previsti anche per le violazioni al codice della strada. Anche il personale del Corpo delle Capitanie di porto e degli uffici civili del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti svolgono, per quanto di competenza, funzioni di polizia stradale e, pertanto, anche questa attività ben può trovare copertura nei fondi disponibili a legislazione vigente. Le predette previsioni normative sono compatibili, pertanto, con gli interventi che si intendono effettuare. Gli interventi in materia possono essere finanziati con gli stanziamenti disponibili a legislazione vigente delle amministrazioni interessate. Infatti, la diminuzione di circa il 50% dei controlli sul diporto nautico negli ultimi anni consente che anche gli accertamenti relativi volti a verificare lo stato di alterazione psico-fisica per uso di sostanze stupefacenti o psicotrope possono essere svolti nei limiti degli stanziamenti di bilancio previsti a legislazione vigente. Le amministrazioni interessate alle attività previste dal presente articolo hanno, quindi, l'effettiva possibilità di far fronte a tali compiti con le risorse disponibili a legislazione vigente. La disposizione, pertanto, non comporta minori nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

#### **ARTICOLO 37**

La disposizione aggiunge l'articolo 53-ter al codice della nautica da diporto. Esso disciplina il divieto di condurre unità da diporto sotto l'influenza di alcool per soggetti di età inferiore ad anni ventuno e per coloro che conducono unità da diporto a fini commerciali. L'articolo 53, comma 1-bis, del vigente codice punisce tutte le ipotesi di comando, condotta, direzione nautica di una unità di diporto in stato di ubriachezza o sotto l'effetto di altre sostanze inebrianti e stupefacenti, con la stessa sanzione compresa tra 2066 euro e 8266 euro, raddoppiata in caso di nave da diporto. Con l'articolo 53-ter, in osservanza al criterio di delega di cui al comma 2, lettera z) della legge delega, sono previste nuove sanzioni più severe. Infatti, nel caso sia accertato un tasso alcolemico compreso tra 0 e 0,5 grammi per litro, ipotesi per la quale non è prevista generalmente sanzione, una sanzione compresa tra 500 euro e 2000 euro. La disposizione, pertanto, non comporta minori entrate e nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

#### **ARTICOLO 38**

La disposizione inserisce l'articolo 53-quater. Esso disciplina il divieto di condurre unità da diporto in stato alterazione per uso di sostanze stupefacenti e psicotrope. L'articolo 53, comma 1-bis, del vigente codice punisce tutte le ipotesi di comando, condotta, direzione nautica di una unità di diporto in stato di ubriachezza o sotto l'effetto di altre sostanze inebrianti e stupefacenti, con la stessa sanzione compresa tra 2066 euro e 8266 euro, raddoppiata in caso di nave da diporto. Con l'articolo 53-quater, in osservanza al criterio di delega di cui al comma 2, lettera z), della legge delega, si prevedono sanzioni più severe. In particolare, la sanzione di cui al comma 2, lettera a), è aumentata di un terzo rispetto alla vigente. La disposizione, pertanto, non comporta minori entrate e nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica relativamente al comma 1 del presente articolo. Per quanto qui di diretto interesse, si evidenziano:

- il comma 1, relativo alla revoca della patente nautica;



- i commi 4, 5,6,7 e 8 relativi agli accertamenti volti a verificare lo stato di alterazione psico-fisica per uso di sostanze stupefacenti o psicotrope;
  - i commi 10 e 11 relativo all'invio da parte del capo del circondario marittimo a visita medica di un soggetto per l'accertamento del mantenimento dei requisiti psico-fisici inerenti la patente nautica.
- Relativamente alle disposizioni di cui ai commi 1, 10, 11, si evidenzia che le stesse sono di carattere meramente procedimentali e non determinano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, e cui gli uffici della motorizzazione civile o gli uffici marittimi possono agevolmente far fronte con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. Per quanto riguarda, invece, sia gli accertamenti qualitativi non invasivi o prove, anche attraverso gli apparecchi portatili, svolti dagli organi accertatori (Carabinieri, Guardia di Finanza, Polizia di Stato, Corpo delle Capitanerie di porto e altre amministrazioni competenti), sia gli accertamenti clinico-tossicologici strumentali previsti dai richiamati commi 4, 5, 6, 7 e 8, si chiarisce che le spese per gli stessi trovano le apposite coperture nell'ambito degli stanziamenti ordinari disponibili a legislazione vigente di ciascuna amministrazione interessata. Ciò, in considerazione che si tratta di adempimenti già svolti dalle amministrazioni interessate, vale a dire dagli organi accertatori e dal servizio sanitario nazionale. Si precisa, inoltre, che gli adempimenti in capo al servizio sanitario nazionale derivanti dalla conduzione di unità da diporto sotto l'influenza di alcool sono esigui. Al riguardo, rispetto alle attività di controllo relative alle autovetture, si specifica che il numero delle unità da diporto e dei sinistri a mare è estremamente limitato: al 31.12.2015 nei registri degli Uffici Marittimi e in quelli degli U.M.C risultano iscritte 102.219 unità da diporto nautico e si sono registrati 179 sinistri con 50 persone coinvolte (morti, feriti e dispersi), in calo rispetto agli anni precedenti.

Rispetto ai dati sopra indicati, gli adempimenti del servizio sanitario nazionale possono essere effettivamente svolti con gli stanziamenti disponibili a legislazione vigente. Si precisa, inoltre, che gli agenti accertatori sono già in possesso di adeguata formazione professionale e delle attrezzature idonee ad effettuare gli accertamenti in parola, in quanto gli stessi sono già previsti anche per le violazioni al codice della strada. Anche il personale del Corpo delle Capitanerie di porto e degli uffici civili del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti svolgono, per quanto di competenza, funzioni di polizia stradale e, pertanto, anche questa attività trova copertura nei fondi disponibili a legislazione vigente. Gli interventi in materia degli accertamenti in parola possono essere effettivamente svolti con gli stanziamenti disponibili a legislazione vigente delle amministrazioni interessate. Infatti la diminuzione di circa il 50% dei controlli sul diporto nautico, consente che anche gli accertamenti relativi volti a verificare lo stato di alterazione psico-fisica per uso di sostanze stupefacenti o psicotrope possono essere disimpegnati nei limiti degli stanziamenti di bilancio previsti a legislazione vigente. Le amministrazioni interessate alle attività previste dal presente articolo hanno, quindi, l'effettiva possibilità di far fronte a tali compiti con le risorse disponibili a legislazione vigente. La disposizione, pertanto, non comporta minori entrate e nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

#### **ARTICOLO 39**

L'articolo inserisce l'articolo 53-quinquies tratta dei casi di sospensione della licenza di navigazione e dell'eventuale ritiro della dichiarazione di potenza e il sequestro cautelare amministrativo dell'unità da diporto. L'articolo reca disposizioni di carattere ordinamentale, che non determinano minori entrate e nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Inoltre, si precisa che il Corpo delle Capitanerie di porto effettivamente ha la possibilità di ottemperare ai relativi obblighi nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente, in quanto si tratta di attività che già sono svolte nell'ambito delle proprie competenze. La norma, pertanto non comporta minori entrate e nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

#### **ARTICOLO 40**

La disposizione sostituisce l'articolo 54 vigente, relativo alle sanzioni per l'utilizzo abusivo dell'autorizzazione alla navigazione temporanea, variando soltanto l'entità della sanzione prevista, con l'aumento di un terzo, in osservanza del criterio di delega di cui al comma 2, lettera v) della legge



delega. La norma, pertanto non comporta minori entrate e nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

#### **ARTICOLO 41**

La disposizione sostituisce l'articolo 55 al decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, aumentando al primo e secondo comma la sanzione di un terzo così come prescritto dal comma 2, lettera v) (revisione della disciplina sanzionatoria della nautica da diporto, con inasprimento delle sanzioni e aumento dell'entità delle sanzioni vigenti di un terzo, sia nel minimo che nel massimo edittale) della legge delega n. 167/2015 e specificando un ipotesi di esercizio abusivo di attività commerciale con unità da diporto, vale a dire quella di impiego di unità da diporto per attività di trasporto di persone a titolo oneroso. Il comma 3 dell'articolo 55, in relazione al criterio di delega di cui al comma 2, lettera aa), ultima parte, prevede per quest'ultima fattispecie, che incide nella materia della sicurezza nautica, la sanzione accessoria della sospensione e, in caso di reiterazione, della revoca della patente nautica. La norma, pertanto non comporta minori entrate e nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

#### **ARTICOLO 42**

La disposizione inserisce l'articolo 55-bis al codice vigente. La disposizione, in ottemperanza al criterio di cui al comma 2, lettera z), della legge delega, prevede un aggravamento alle sanzioni di cui agli articoli 53, 53-bis, 53-ter, 53-quater, 54 e 55 nel caso in cui dalle violazioni ivi previste è derivato danno o pericolo di danno all'ambiente, salvo che il fatto costituisca reato. In caso di danno o pericolo di danno all'ambiente è sempre disposta la revoca della patente nautica, e, nei casi di maggiore gravità, è disposto il sequestro dell'unità da diporto. Le amministrazioni interessate alle attività previste dal presente articolo hanno l'effettiva possibilità di far fronte a tali compiti con le risorse disponibili a legislazione vigente. Si tratta di nuove sanzioni. La norma, pertanto non comporta minori entrate e nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

#### **ARTICOLO 43**

La disposizione introduce l'articolo 57-bis al codice della nautica da diporto. Esso prevede al comma 1 il richiamo all'applicazione delle disposizioni generali contenute nella legge n.689/1981. Al comma 2, in deroga alla previsione della legge n.689/81, è previsto il pagamento delle sanzioni in misura ridotta, prevedendo che la sanzione sia ridotta del 30 per cento la misura del pagamento, se questo viene effettuato entro cinque giorni dalla contestazione o dalla notificazione. La disposizione comporta l'incremento del numero di coloro che, spinti dal beneficio della riduzione della somma comminata a titolo di sanzione pecuniaria, pagano entro cinque giorni dalla contestazione o dalla notificazione del verbale. Si produce un minore contenzioso anche legato recupero coattivo delle somme iscritte nei ruoli esattoriali. Dal presente articolo, quindi, non derivano minori entrate e nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Le amministrazioni interessate possono svolgere gli adempimenti previsti dal presente articolo con il personale, le dotazioni e le infrastrutture, disponibili a legislazione vigente.

#### **ARTICOLO 44**

La disposizione modifica l'articolo 59 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, relativo alle formalità di arrivo e partenze delle unità da diporto. Esso, in attuazione di quanto previsto dall'articolo 1, comma 2, lettera b), della legge delega prevede come principio generale che, fatti salvi gli obblighi informativi di cui al regolamento (CE) 15 marzo 2006, n. 562, sono esentate dagli adempimenti di arrivo e partenza le unità addette alla navigazione da diporto di ogni nazionalità e le unità addette alla navigazione da diporto dell'Unione europea destinate a uso commerciale, ivi comprese le navi destinate esclusivamente al noleggio per finalità turistiche di cui all'art. 3 della legge 8 luglio 2003 n. 172, che non trasportano più di dodici passeggeri. Al comma 2, è previsto che gli adempimenti di arrivo e partenze delle citate unità da diporto sono disciplinate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. L'articolo è in linea con quanto previsto anche dall'articolo 8, comma 11, del decreto legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012,



n. 221, che dispone che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con proprio decreto, adotta le modifiche tecniche ai formulari FAL recepiti dall'Unione europea e regola gli adempimenti cui sono tenute le navi addette ai servizi locali, alla pesca, alla navigazione da diporto o di uso privato, nonché per le altre categorie di navi adibite a servizi particolari. Attualmente, gli adempimenti di arrivo e di partenza delle unità da diporto sono disciplinate dal decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 27 aprile 2017, che ha semplificato, sburocratizzato e snellito i procedimenti amministrativi inerenti l'arrivo e la partenza delle predette unità. La normativa in vigore già disciplina le formalità di arrivo e partenza per le unità da diporto. Le attività previste sono, infatti, già svolte con l'impiego di personale dipendente del Corpo delle capitanerie di porto, nell'ambito dei compiti di istituto degli uffici marittimi. Inoltre, si rappresenta che l'articolo reca disposizioni di carattere ordinamentale e procedimentale che non determinano alcun onere per il bilancio dello Stato. Ne discende che dal presente articolo non derivano minori entrate e nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica e che le Amministrazioni interessate possono svolgere i compiti derivanti dal presente articolo con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

#### **ARTICOLO 45**

La disposizione modifica l'articolo 60 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171. Ai fini della sicurezza della navigazione, è istituito, nel rispetto delle regole tecniche adottate ai sensi dell'articolo 71 del Codice dell'amministrazione digitale, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti-Direzione generale per la vigilanza sulle autorità portuali, le infrastrutture portuali e il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne l'archivio nazionale dei prodotti delle unità da diporto. L'archivio monitora, ai sensi dell'articolo 18, comma 2, lettera b), del regolamento 765/2008, gli infortuni e i danni alla salute che si sospetta siano stati causati dai prodotti delle unità da diporto di cui all'articolo 2, comma 1, del decreto legislativo 11 gennaio 2016, n. 5. La disposizione è, pertanto, attuativa dell'articolo 1, comma 2, lettera bb), della legge delega. E' previsto che l'archivio è completamente informatizzato ed è popolato e aggiornato con i dati che devono trasmettere le autorità marittime e le autorità consolari. Con il regolamento di attuazione al presente decreto è stabilita l'organizzazione e il funzionamento dell'archivio, nonché l'accesso allo stesso e le modalità e i tempi per la trasmissione dei dati. E' previsto espressamente che dall'attuazione delle disposizione del presente articolo non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica e che le amministrazioni interessate provvedono all'adempimento dei compiti derivanti dal presente articolo con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. L'istituendo archivio opererà esclusivamente attraverso l'utilizzo di strutture informatiche esistenti, ricevendo dalle competenti autorità marittime e dalle autorità consolari. Per quanto concerne gli aspetti legati allo scambio informatico delle informazioni tra le autorità competenti, nonché l'istituzione dell'archivio vi provvederà la Direzione generale per la vigilanza sulle autorità portuali, le infrastrutture portuali e il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne nonché le autorità marittime competenti e gli uffici consolari competenti comunque nell'ambito delle proprie strutture e con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. Si precisa, infatti, che per effetto del presente articolo non vi è la necessita di potenziamenti della rete informatica esistente che è già in grado di supportare le complesse attività riguardanti la nautica. In particolare, per quanto concerne gli aspetti legati all'interconnessione non ricorrono costi aggiuntivi. Infatti, i dati saranno forniti dalle autorità marittime e dagli uffici consolari, avvalendosi del sistema pubblico di connettività (SPC) già in uso per la gestione di altre procedure informatizzate. Si evidenzia inoltre che l'Archivio potrà essere realizzato e gestito nell'ambito del contratto per l'affidamento in out-sourcing della conduzione del sistema informatico del CED del Dipartimento. Infatti, non si rende necessaria l'acquisizione di nuovo hardware, né di nuove licenze software, né di nuovi sistemi di storage rispetto a quelle già disponibili per lo svolgimento dei compiti di istituto attribuiti dalla legislazione vigente. L'attuale sistema informatico del CED ha, inoltre, potenzialità tali da poter sostenere agevolmente l'impatto dovuto alla richiesta di ulteriore capacità elaborativa, peraltro di entità modesta se paragonata a quella derivante dalla gestione dei volumi degli archivi relativi ai veicoli a motore e ai loro conducenti. Infine, l'Amministrazione dispone già di un adeguato sistema di c.d. "disaster recovery", ad ulteriore garanzia



dell'integrità e della sicurezza delle informazioni presenti in banca dati. Pertanto, si ribadisce che l'intervento normativo non necessita di potenziamenti della rete esistente che è già in grado di supportare le complesse attività riguardanti la nautica. Le risorse disponibili a legislazione vigente permettono la copertura di tutti gli oneri necessari al corretto funzionamento dell'archivio e non si rilevano nuovi o maggiori oneri derivanti da un non richiesto processo di adattamento, ovvero di formazione del personale che già ha le capacità di elaborazione dei dati e di espletamento delle pratiche amministrative in forma cartacea. Riguardo al personale, il funzionamento dell'archivio avverrà con il personale non di qualifica dirigenziale del Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, del Corpo delle capitanerie di porto e del personale amministrativo del Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale. L'istituzione dell'archivio, inoltre, consentirà di ridurre notevolmente il numero di ore lavoro in considerazione che lo stesso sostituirà integralmente il sistema di controllo cartaceo che oggi assorbe un elevato numero di unità lavorative su tutto il territorio nazionale. Infine, solo nella parte iniziale di migrazione si può stimare il medesimo carico di lavoro per gli uffici marittimi periferici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e per gli uffici consolari. Gradualmente quando si giungerà a regime si avranno notevoli vantaggi, sia in termini di costi sia in termini di efficientamento di sistema. La stima del risparmio della spesa pubblica è supportata dalla riduzione sostanziale delle unità di personale impiegato alla trattazione dei dati ed all'accorpamento di procedure amministrative oggi obsolete. Si specificano, infine, che le risorse utilizzabili per le finalità indicate dall'articolo, già esistenti in bilancio, sono quelle di cui alla seguente tabella:

Azione	Capitoli	Ripartizione	Descrizione	Stanziamento 2017
7.7.5	2135-1	20%	Spese per la gestione ed il funzionamento del sistema informativo - Manutenzione	34.214
7.7.6	2136	80%	Spese per la gestione ed il funzionamento del sistema informativo - Manutenzione	136.855
7.7.5	7834-1	40%	Spese sviluppo del sistema informativo - Hardware e software di base	172.880
7.7.6	7836	60%	Spese sviluppo del sistema informativo - Hardware e software di base	259.320
7.7.7	7838-1	100%	spese per la realizzazione del sistema integrato per il controllo del traffico marittimo e le emergenze in mare, denominato vtms(vessel traffic management information system)	15.528.000

Ne discende che dall'attuazione del presente articolo non derivano minori entrate e nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica e che le amministrazioni interessate provvedono ai compiti derivanti dal presente regolamento con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

#### ARTICOLO 46

La disposizione inserisce l'articolo 62-bis al decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, prevedendo che con il regolamento di attuazione al presente decreto sono stabilite le procedure per l'approvazione e l'installazione di sistemi di alimentazione con gas di petrolio liquefatto, gas naturale liquefatto, metano ed elettrici su unità da diporto e relativi motori di propulsione, di nuova costruzione o già immessi sul mercato. L'articolo reca una disposizione di carattere ordinamentale, che non determina minori entrate e nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

#### ARTICOLO 47



La disposizione modifica l'art. 67 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, integrando la clausola di neutralità finanziaria. La disposizione è di carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta minori entrate e nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

#### **ARTICOLO 48**

La disposizione modifica l'allegato VIII del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171. La disposizione è di carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta minori entrate e nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

#### **ARTICOLO 49**

La disposizione modifica l'articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, prevedendo che il piano regolatore portuale o il piano di sistema portuale nelle strutture o gli ambiti portuali allo stato sottoutilizzati o non diversamente utilizzabili per funzioni portuali di preminente interesse pubblico, individui aree da destinarsi al ricovero a secco delle piccole imbarcazioni e di natanti. La disposizione è di carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta minori entrate e nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

#### **ARTICOLO 50**

La norma modifica l'articolo 2 del decreto del Presidente della Repubblica 2 dicembre 1997, n. 509, prevedendo come destinazione dei punti di ormeggio anche il rimessaggio a secco. La disposizione è di coordinamento con la previsione nel presente schema di decreto relativa al ricovero a secco per piccole imbarcazioni e natanti. La disposizione è di carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta minori entrate e nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

#### **ARTICOLO 51**

L'articolo reca modifiche al decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53, prevedendo pieno adeguamento del citato decreto alla direttiva 2009/16/CE del 23 aprile 2009 in materia di attività di controllo da parte dello Stato di approdo con riguardo al recepimento della definizione di interfaccia nave/porto e all'ambito di applicazione della normativa riguardante le imbarcazioni da diporto che si dedicano alle operazioni commerciali rispetto agli obiettivi fissati dalla direttiva. La disposizione è di carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta minori entrate e nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

#### **ARTICOLO 52**

La disposizione modifica l'articolo 3 della legge 8 luglio 2003, n. 172. Si prevede in materia di iscrizione nel Registro internazionale di cui all'articolo 1 del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30, e successive modificazioni, e l'assoggettamento alla relativa disciplina, l'eliminazione per le navi del requisito previsto della stazza lorda non superiore alle 1.000 tonnellate. E' previsto, inoltre, per finalità di semplificazione, che con decreto del Ministro delle infrastrutture sono stabilite le modalità di iscrizione per le navi destinate esclusivamente al noleggio per finalità turistiche al citato registro internazionale. La norma è di carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta minori entrate e nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

#### **ARTICOLO 53**

L'articolo reca modifiche al decreto legislativo 11 gennaio 2016, n. 5. La disposizione è di carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta minori entrate e nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

#### **ARTICOLO 54**

La disposizione, in attuazione di quanto previsto dall'articolo 1, comma 6, della legge delega, prevede al comma 1 che, con decreto da adottare ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto



1988, n. 400, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri degli affari esteri e della cooperazione internazionale, della giustizia, dell'economia e delle finanze, dello sviluppo economico, dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, dell'istruzione, dell'università e della ricerca, per i beni e le attività culturali e del turismo, della salute e Ministro per la semplificazione e la pubblica amministrazione, è modificata la disciplina prevista dal regolamento di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 29 luglio 2008, n. 146, emanato in attuazione del vigente codice della nautica da diporto, al fine di disciplinare secondo criteri di semplificazione dei procedimenti amministrativi, le materie introdotte dal presente schema di decreto. Ai commi 2 e 3 è prevista la data entro cui emanare gli altri decreti attuativi del presente schema di decreto. Al comma 4 è prevista l'abrogazione delle norme incompatibili. Al comma 5 si prevede che si applicano le disposizioni regolamentari vigenti. La disposizione è di carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta minori entrate e nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

#### **ARTICOLO 55**

L'articolo introduce la clausola di invarianza finanziaria. Alla luce dello schema di decreto, e a maggiore garanzia dell'assenza di nuove o maggiori spese o minori entrate, è stato infatti previsto il presente articolo contenente espressamente la clausola di invarianza finanziaria, con la precisazione che le Amministrazioni interessate provvedono agli adempimenti con le risorse umane, finanziarie e strumentali previste a legislazione vigente.

#### **A) Descrizione sintetica degli articoli citati nella sezione I.**

Nessun articolo del provvedimento è stato citato nella sezione I in quanto lo stesso non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica ed è stata redatta la pertinente clausola di neutralità finanziaria.

#### **B) Effetti finanziari a carico dello Stato**

##### **Nuovi o maggiori oneri.**

Il provvedimento non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica ed è stata redatta la clausola di invarianza finanziaria (art. 55).

##### **Nuove o maggiori entrate.**

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

#### **C) Effetti finanziari a carico delle altre pubbliche amministrazioni.**

##### **Nuovi o maggiori oneri.**

Il provvedimento non comporta nuovi o maggiori oneri per le altre amministrazioni pubbliche. A garanzia di ciò, è stata redatta la clausola di invarianza finanziaria (art.55).

##### **Nuove o maggiori entrate.**

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

**ALLEGATO**

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

Non viene allegato il prospetto riepilogativo, per gli anni del triennio successivo all'entrata in vigore dell'emanando decreto, degli effetti derivanti dalle disposizioni del provvedimento sul saldo netto da finanziarie, sul saldo di cassa e sull'indebitamento netto delle amministrazioni pubbliche, in quanto -



come indicato - dall'attuazione del decreto non derivano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

La verifica della presente relazione fiscale, effettuata ai sensi e per gli effetti dell'art. 17, comma 3, della legge 21 dicembre 2001, n. 496 ha avuto esito:

*[Handwritten mark]*

POSITIVO

NEGATIVO

Il Ragioniere Generale dello Stato

*[Handwritten signature]*

22 SET. 2017



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

**Amministrazione proponente:** Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

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

**Referente per il MIT:** Ufficio legislativo

**PARTE I. ASPETTI TECNICO-NORMATIVI DI DIRITTO INTERNO.**

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

Lo schema di decreto legislativo in esame costituisce attuazione della legge 7 ottobre 2015, n. 167, con la quale il Parlamento ha delegato il Governo ad adottare, entro ventiquattro mesi dalla data di entrata in vigore della medesima legge, uno o più decreti legislativi di revisione e integrazione del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, recante *codice della nautica da diporto e attuazione della direttiva 2003/44/CE, a norma dell'articolo 6 della legge 8 luglio 2003, n. 172*, per la disciplina delle materie e secondo i principi e criteri direttivi espressi dalla medesima legge delega. Lo schema di decreto legislativo costituisce coerente attuazione del programma di Governo relativamente alla necessità di promuovere il rilancio del diporto nautico, trattandosi di un settore oggi particolarmente interessato dalla nota congiuntura economica generale. L'analisi approfondita del nostro mercato interno della nautica e le considerazioni sul fortissimo calo che lo ha caratterizzato nell'ultimo quinquennio porta senza dubbio a ritenere che una robusta politica proiettata allo sviluppo del diportismo e alla sensibilità verso la cultura del mare siano strumenti essenziali di sostegno alla ripresa della domanda interna per il settore. Inoltre, lo schema di decreto si colloca nell'ambito degli obiettivi previsti dal programma di Governo volti a proseguire l'azione di revisione della spesa pubblica, in un'ottica di migliore riallocazione delle risorse disponibili per favorire una maggiore efficienza delle pubbliche amministrazioni e potenziare l'efficacia della loro azione, al fine anche di favorire un settore di rilevanza strategica nazionale. Il nuovo modello di disciplina della nautica da diporto si pone gli obiettivi di:

- coordinare e armonizzare la normativa in materia di nautica da diporto;
- semplificare e razionalizzare le attività di controllo in materia di sicurezza della navigazione da diporto;
- revisionare la disciplina sanzionatoria secondo criteri di gradualità ed effettività;
- aggiornare i requisiti psicofisici per il conseguimento delle patenti nautiche e semplificare le modalità di accertamento e di certificazione;
- disciplinare la navigazione, l'ormeggio e l'ancoraggio nelle aree marine protette;
- disciplinare la ricettività portuale della nautica da diporto, con particolare riguardo alle persone diversamente abili;
- disciplinare la mediazione nel diporto;
- revisionare i titoli professionali marittimi del diporto;
- inserire la cultura del mare e dell'insegnamento dell'educazione marinara nei piani formativi scolastici;
- istituire la figura professionale dell'istruttore di vela.

I punti di forza che ne discendono sono caratterizzati quindi da:

- a) introduzione e semplificazione amministrativa in materia di nautica da diporto;
- b) incentivazione e diffusione della cultura del mare;
- c) incremento della competitività e della capacità di attrazione di investimenti del settore diportistico nazionale agli standard internazionali e europei;

d) promozione del volume commerciale della produzione nazionale anche verso i mercati esteri.

Più precisamente, si elencano di seguito gli obiettivi (di breve, medio o lungo periodo) perseguiti con l'intervento normativo:

- (di lungo periodo) scopo fondamentale e generale della normativa in questione è sfruttare le potenzialità del turismo in modo da permettere la realizzazione di benefici economici in termini sostenibili per l'ambiente in aderenza alla COM (2014) 86 final della Commissione europea. Già la comunicazione del 2012 sulla "crescita blu" aveva annoverato il turismo costiero e marittimo fra i cinque settori di intervento prioritario che permetteranno una crescita sostenibile e la creazione di occupazione nell'economia blu. Nella relazione sulla crescita blu del 2013 il Parlamento europeo ha accolto con favore questo quadro europeo, raccomandando una serie di azioni per rinvigorire il settore e sostenere lo sviluppo di un turismo sostenibile nelle destinazioni costiere. Nel 2012 il turismo europeo ha registrato l'afflusso di 534 milioni di presenze, 17 milioni in più del 2011, per una percentuale del 52% di tutte le presenze internazionali del turismo mondiale. L'afflusso turistico ha generato entrate per 356 miliardi di euro, pari al 43% del totale mondiale. Nel 2013 il numero di pernottamenti nelle strutture turistico-ricettive dell'UE28 ha registrato il massimo storico di 2,6 miliardi, con un aumento dell'1,6% rispetto al 2012. Il turismo rappresenta, pertanto, un'attività economica importante, soprattutto in molte regioni marittime e costiere. Il settore subisce tuttavia gli effetti delle trasformazioni in atto nell'economia mondiale, che si traducono in mutamenti rilevanti del comportamento dei turisti e dei mercati di provenienza;
- (di medio periodo) nel medio periodo, la normativa mira a consentire un deciso miglioramento dei dati concernenti la produzione e costruzione delle unità da diporto e di tutto il settore connesso alla filiera del diporto;
- (di breve periodo) nel breve periodo la normativa dovrebbe garantire una semplificazione di tutti i procedimenti amministrativi in materia di diporto e un aumento della cultura del mare e dell'ambiente da parte del cittadino/diportista.

Lo schema di decreto legislativo proposto mira, quindi, a una maggiore tutela di interessi pubblici generali, quali la protezione dell'ambiente marino, la sicurezza della navigazione e la salvaguardia della vita umana in mare, la diffusione tra le nuove generazioni della cultura del mare e dell'educazione marinara, l'inclusione delle persone diversamente abili.

## **2. Analisi del quadro normativo nazionale.**

Il quadro della normativa ordinamentale è costituito dalle seguenti disposizioni:

- regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio n. 2016/399 del 9 marzo 2016 che istituisce un codice unionale relativo al regime di attraversamento delle frontiere da parte delle persone (codice frontiere Schengen);
- regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio n. 765/2008 del 9 luglio 2008, recante norme in materia di accreditamento e vigilanza del mercato per quanto riguarda la commercializzazione dei prodotti e che abroga il regolamento CEE n. 339/93;
- regio decreto 19 ottobre 1930, n. 1398, recante approvazione del testo definitivo del codice penale;
- regio decreto 16 marzo 1942, n. 262, recante approvazione del testo del codice civile;
- regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, recante codice della navigazione;
- legge 27 maggio 1949, n. 260, recante disposizioni in materia di ricorrenze festive;
- legge 12 marzo 1968, n. 478, recante ordinamento della professione di mediatore marittimo;
- legge 4 aprile 1977, n. 135, recante disciplina della professione di raccomandatario marittimo;
- legge 27 dicembre 1977, n. 1085, recante ratifica ed esecuzione della convenzione sul regolamento internazionale del 1972 per prevenire gli abbordi in mare, con annessi, firmata a Londra il 20 ottobre 1972;

- legge 23 maggio 1980, n. 313, recante adesione alla convenzione internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare, con allegato, aperta alla firma a Londra il 1° novembre 1974, e sua esecuzione;
- legge 29 settembre 1980, n. 662, recante ratifica ed esecuzione della Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi e del protocollo d'intervento in alto mare in caso di inquinamento causato da sostanze diverse dagli idrocarburi, con annessi, adottati a Londra il 2 novembre 1973;
- legge 1 aprile 1981, n. 121, recante nuovo ordinamento dell'Amministrazione della pubblica sicurezza;
- legge 24 novembre 1981, n. 689, recante modifiche al sistema penale;
- legge 26 luglio 1984, n. 413, recante riordinamento pensionistico dei lavoratori marittimi;
- legge 23 agosto 1988, n. 400, recante disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei Ministri;
- legge 7 agosto 1990, n. 241, recante nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi;
- legge 8 agosto 1991, n. 264, recante disciplina dell'attività di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto;
- legge 6 dicembre 1991, n. 394, recante legge quadro sulle aree protette;
- legge 29 dicembre 1993, n. 580, recante riordinamento delle camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura;
- legge 28 gennaio 1994, n. 84, recante riordino della legislazione in materia portuale;
- legge 7 dicembre 1999, n. 472, recante interventi nel settore dei trasporti;
- legge 8 luglio 2003, n. 172, recante disposizioni per il riordino e il rilancio della nautica da diporto e del turismo nautico;
- legge 27 dicembre 2006, n. 296, recante disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2007);
- legge 24 dicembre 2012, n. 228, recante disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge di stabilità 2013);
- decreto-legge 30 dicembre 1979, n. 663, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 29 febbraio 1980, n. 33, recante finanziamento del Servizio sanitario nazionale nonché proroga dei contratti stipulati dalle pubbliche amministrazioni in base alla legge 1 giugno 1977, n. 285 sull'occupazione giovanile;
- decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30, recante disposizioni urgenti per lo sviluppo del settore dei trasporti e l'incremento dell'occupazione;
- decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164, recante misure urgenti per l'apertura dei cantieri, la realizzazione delle opere pubbliche, la digitalizzazione del Paese, la semplificazione burocratica, l'emergenza del dissesto idrogeologico e per la ripresa delle attività produttive;
- legge 7 ottobre 2015, n. 167, recante delega al Governo per la riforma del codice della nautica da diporto;
- decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, recante definizione ed ampliamento delle attribuzioni della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e Bolzano ed unificazione, per le materie ed i compiti di interesse comune delle regioni, delle province e dei comuni, con la Conferenza Stato-città ed autonomie locali;
- decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, recante conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle regioni e agli enti locali, in attuazione del capo I della legge 15 marzo 1997, n. 59;

- decreto legislativo 6 novembre 2007, n. 202, recante attuazione della direttiva 2005/35/CE relativa all'inquinamento provocato dalle navi e conseguenti sanzioni;
- decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196, recante codice in materia di protezione dei dati personali;
- decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82, recante codice dell'amministrazione digitale;
- decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, recante codice della nautica da diporto ed attuazione della direttiva 2003/44/CE, a norma dell'articolo 6 della legge 8 luglio 2003, n. 172;
- decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, recante codice delle assicurazioni private;
- decreto legislativo 24 gennaio 2006, n. 36, recante attuazione della direttiva 2003/98/CE relativa al riutilizzo dei documenti nel settore pubblico;
- decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale;
- decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81, recante attuazione dell'articolo 1 della legge 3 agosto 2007, n. 123, in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro;
- decreto legislativo 26 marzo 2010, n. 59, recante attuazione della direttiva 2006/123/CE relativa ai servizi nel mercato interno;
- decreto legislativo 14 giugno 2011, n. 104, recante attuazione della direttiva 2009/15/CE relativa alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime;
- decreto legislativo 11 gennaio 2016, n. 5, recante attuazione della direttiva 2013/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 novembre 2013, relativa alle unità da diporto e alle moto d'acqua e che abroga la direttiva 94/25/CE;
- decreto legislativo 17 ottobre 2016, n. 201, recante attuazione della direttiva 2014/89 che istituisce un quadro per la pianificazione dello spazio marittimo;
- decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257, recante disciplina di attuazione della direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di una infrastruttura per i combustibili alternativi;
- decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, recante approvazione del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione marittima;
- decreto del Presidente della Repubblica 9 ottobre 1990, n. 309, recante Testo unico delle leggi in materia di disciplina degli stupefacenti e sostanze psicotrope, prevenzione, cura e riabilitazione dei relativi stati di tossicodipendenza;
- decreto del Presidente della Repubblica 28 settembre 1994, n. 634, recante regolamento per l'ammissione all'utenza del servizio di informatica del centro di elaborazione dati della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione;
- decreto del Presidente della Repubblica 28 settembre 1994, n. 662, recante regolamento di attuazione della legge 3 aprile 1989, n. 147, concernente adesione alla convenzione internazionale sulla ricerca ed il salvataggio marittimo, adottata ad Amburgo il 27 aprile 1979;
- decreto del Presidente della Repubblica 7 dicembre 1995, n. 581, recante regolamento di attuazione dell'articolo 8 della legge 29 dicembre 1993, n. 580, in materia di istituzione del registro delle imprese di cui all'articolo 2188 del codice civile;
- decreto del Presidente della Repubblica 2 dicembre 1997, n. 509, concernente regolamento recante disciplina del procedimento di concessione di beni del demanio marittimo per la realizzazione di strutture dedicate alla nautica da diporto, a norma dell'articolo 20, comma 8, della legge 15 marzo 1997, n. 59;
- decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 2000, n. 445, recante testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di documentazione amministrativa (Testo A);
- comunicazione della Commissione europea 20 febbraio 2014, n. 86, recante strategia europea per una maggiore crescita e occupazione nel turismo costiero e marittimo;

- decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 29 luglio 2008, n. 146, recante regolamento di attuazione dell'articolo 65 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, e recante il codice della nautica da diporto, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana del 22 settembre 2008, n. 222;
- decreto del Ministro della sanità 18 febbraio 1982 recante norme per la tutela sanitaria dell'attività sportiva agonistica, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana del 5 marzo 1982, n. 63;
- decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 10 maggio 2005, n. 121, recante regolamento concernente l'istituzione e la disciplina dei titoli professionali del diporto, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana del 5 luglio 2005, n. 154;
- decreto del Ministro dello sviluppo economico 26 ottobre 2011, recante modalità di iscrizione nel registro delle imprese e nel REA, dei soggetti esercitanti l'attività di mediatore marittimo disciplinata dalla legge 12 marzo 1968, n. 478 in attuazione degli articoli 75 e 80 del decreto legislativo 26 marzo 2010, n. 59, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana del 13 gennaio 2012, n. 10;
- decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 26 febbraio 2013, recante definizione delle modalità di comunicazioni telematiche necessarie per lo svolgimento dell'attività di noleggio occasionale di unità da diporto, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana del 15 aprile 2013, n. 88;
- decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 16 febbraio 2016, recante determinazione dei diritti da corrispondere per l'ammissione agli esami per il conseguimento delle patenti nautiche, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana del 29 aprile 2016, n. 99;
- decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 25 luglio 2016, recante requisiti per il rilascio delle certificazioni per il settore di coperta e di macchina per gli iscritti alla gente di mare ai sensi della Convenzione STCW, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana del 6 agosto 2016, n. 183;
- decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 27 aprile 2017, recante adempimenti di arrivo e partenza delle unità addette ai servizi locali, alla pesca professionale, alla acquacoltura, alla navigazione da diporto o di uso privato o in conto proprio, nonché delle unità adibite a servizi particolari, pubblicato nella Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana del 10 maggio 2017, n. 107;
- decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 10 luglio 2017, recante aggiornamento ISTAT degli importi dei diritti e dei compensi per prestazioni e servizi in materia di nautica da diporto, pubblicato nella Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana del 16 agosto 2017 n. 190;

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

Le disposizioni previste dallo schema di decreto legislativo proposto innovano il codice della nautica da diporto nelle materie elencate nell'articolo 1, comma 1, e secondo i principi e criteri direttivi elencati nell'articolo 1, comma 2, della legge 7 ottobre 2015, n. 167, tenuto anche conto degli ordini del giorno delle commissioni e delle assemblee parlamentari, che hanno accompagnato l'approvazione del testo della legge delega.

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

- coordinamento e armonizzazione della normativa in materia di nautica da diporto;
- semplificazione amministrativa;
- razionalizzazione ed economicità delle attività di controllo in materia di sicurezza della navigazione da diporto e da parte dello Stato di approdo;
- revisione della disciplina sanzionatoria secondo criteri di gradualità ed effettività;
- aggiornamento dei requisiti psicofisici per il conseguimento delle patenti nautiche e semplificazione delle modalità di accertamento e di certificazione;

- disciplina della navigazione, dell'ormeggio e dell'ancoraggio nelle aree marine protette;
- disciplina della ricettività portuale della nautica da diporto, con particolare riguardo alle persone diversamente abili;
- disciplina della mediazione nel diporto;
- revisione dei titoli professionali marittimi del diporto;
- inserimento della cultura del mare e dell'insegnamento dell'educazione marinara nei piani formativi scolastici;
- istituzione della figura professionale dell'istruttore di vela;
- adeguamento normativo all'innovazione tecnologica, anche sotto il profilo della sicurezza delle unità da diporto;
- adeguamento alla direttiva 2013/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 novembre 2013;
- disciplina dell'anagrafe delle patenti nautiche;
- discipline delle scuole nautiche.

Lo schema di decreto legislativo interviene in maniera mirata negli ambiti normativi del settore del diporto nautico e opera modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171.

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

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

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

L'intervento normativo risulta compatibile con le competenze e le funzioni delle regioni ordinarie e a statuto speciale, nonché con gli enti locali. La ripartizione delle competenze è disciplinata nel nostro ordinamento a livello costituzionale, rispettivamente dagli artt. 117 e 118 Cost., oggetto di una profonda riforma operata dalla legge costituzionale del 18 ottobre 2001, n. 3. Il novellato art. 117 Cost. provvede a fornire una elencazione delle materie riservate in via esclusiva allo Stato (comma 2), nonché di quelle affidate alla legislazione concorrente dello Stato e delle Regioni (comma 3), assegnando in via residuale a queste ultime la potestà normativa rispetto a ogni ulteriore settore (comma 4). Lo schema di provvedimento attiene a svariate materie, alcune di spettanza delle Regioni, altre dello Stato. Tali molteplici competenze sono legate in un nodo inestricabile (in specie, sentenze n. 334 del 2010 e n. 50 del 2005 della Corte Costituzionale), che non consente di identificare la prevalenza di una sulle altre, dal punto di vista sia qualitativo, sia quantitativo. Deve, pertanto, trovare applicazione il principio generale, costantemente ribadito dalla giurisprudenza della Corte Costituzionale (da ultimo, sentenza n. 1 del 2016), per cui, in ambiti caratterizzati da una pluralità di competenze, qualora non risulti possibile comporre il concorso di competenze statali e regionali mediante un criterio di prevalenza, non è costituzionalmente illegittimo l'intervento del legislatore statale, purché agisca nel rispetto del principio di leale collaborazione che deve in ogni caso permeare di sé i rapporti tra lo Stato e il sistema delle autonomie (ex plurimis, sentenze n. 44 del 2014, n. 237 del 2009, n. 168 e n. 50 del 2008) e che può ritenersi congruamente attuato mediante la previsione dell'intesa (sentenza n. 1 del 2016). È prevista, infatti, l'adozione dello schema d'intesa con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281. In particolare, a titolo non esaustivo, uno stretto intreccio si ravvisa con il regime delle strutture dedicate alla nautica da diporto, delineato principalmente nel d.P.R. 2 dicembre 1997, n. 509 (Regolamento recante disciplina del procedimento di concessione di beni del demanio marittimo per la realizzazione di strutture dedicate alla nautica da diporto, a norma dell'articolo 20, comma 8, della legge 15 marzo 1997, n. 59). Questo settore rientra nella competenza concorrente in materia di «porti», rispetto alla quale spetta allo Stato definire i principi fondamentali. Riguardo

all'istituzione della disciplina del transito delle unità da diporto, la materia rientra tra quelle che la Costituzione mantiene in capo allo Stato. Ai sensi dell'art. 104, comma 1, lett. v) del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112 sono mantenute all'Amministrazione statale le funzioni relative alla disciplina e alla sicurezza della navigazione marittima. Non può, inoltre, tralasciarsi che, nell'istituzione dei campi di ormeggio attrezzati rilevano anche esigenze di garanzia del rispetto di livelli omogenei di tutela della sicurezza e dell'ambiente, in tutto il territorio nazionale, connesse alla competenza esclusiva del legislatore statale. Riguardo all'istituzione della Giornata del mare, l'istituzione della nuova ricorrenza, che può avere a fondamento una fonte di decreto legislativo in quanto non ha effetti civili di cui alla legge 27 maggio 1949, n. 260, ha per sua natura una disciplina unitaria a livello nazionale e appare riconducibile nell'ambito della materia "ordinamento civile", che l'art. 117, secondo comma, lett. l), della Costituzione riserva alla competenza legislativa esclusiva dello Stato. Con riguardo alla previsione di celebrazioni, manifestazioni e iniziative, anche nelle scuole, possono assumere rilievo le materie di competenza legislativa concorrente (ex art. 117, terzo comma, Cost.), quali promozione e organizzazione di attività culturali e istruzione. E' stato, infatti, garantito il rispetto delle competenze e funzioni delle Regioni ordinarie e a statuto speciale nonché degli enti locali. E' rispettata anche la competenza esclusiva delle Regioni in materia di istruzione e formazione professionale, che «riguarda la istruzione e la formazione professionale pubbliche che possono essere impartite sia negli istituti scolastici a ciò destinati, sia mediante strutture proprie che le singole Regioni possano approntare in relazione alle peculiarità delle realtà locali, sia in organismi privati con i quali vengano stipulati accordi» (sentenza n. 50 del 2005). Nell'ambito dello schema, infatti, sono stabiliti i requisiti che devono essere posseduti dai soggetti che promuovono i tirocini formativi e di orientamento nelle professioni della nautica da diporto, a eccezione dell'istruttore di vela, in quanto lo stesso è inquadrato nella competenza esclusiva statale previsto dall'art. 117, secondo comma, lettera m), Cost. (livelli essenziali delle prestazioni concernenti i diritti civili e sociali). Ciò, al fine di determinare i relativi standard strutturali e qualitativi di formazione, da garantire agli aventi diritto su tutto il territorio nazionale, in quanto concernenti il soddisfacimento di diritti civili e sociali tutelati dalla Costituzione stessa. L'intervento normativo è stato, così, predisposto nel rispetto della ripartizione delle competenze legislative, delineate dall'articolo 117 della Costituzione, fra Stato e Regioni e nel rispetto delle attribuzioni degli enti locali, tenuto anche conto della giurisprudenza della Corte Costituzionale in materia. Per quanto sopra rappresentato, è garantito il rispetto delle competenze e funzioni delle Regioni ordinarie e a statuto speciale nonché degli enti locali, in quanto sullo schema di decreto sarà acquisita l'intesa della Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto delegato 28 agosto 1997, n. 281.

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

L'intervento normativo rispetta i principi sanciti dall'articolo 118, primo comma, della Costituzione. La Corte costituzionale, infatti, ha affermato l'esistenza di una base giuridica ulteriore per la potestà legislativa dello Stato, attingendola dall'art. 118 Cost. in relazione al principio di legalità dell'attività amministrativa (sentenze Corte costituzionale 1 ottobre 2003, n. 303 e Corte costituzionale 13 gennaio 2004, n. 6). Secondo questo orientamento è lo Stato a decidere, in ossequio al principio di sussidiarietà e adeguatezza contemplato dall'art. 118 Cost., quali funzioni amministrative svolgere (anziché radicarle in capo a Regioni o enti locali), non solo nelle materie di potestà legislativa ai sensi dell'art. 117 della Costituzione. Una siffatta decisione dello Stato, di auto-attribuzione delle funzioni che reclamano l'esercizio unitario per la sussidiarietà-adequatezza, anche per la salvaguardia dell'unità dell'ordinamento giuridico, avviene con legge, che deve anche regolare l'esercizio delle funzioni stesse, perché sia rispettato il principio di legalità. Lo Stato deve peraltro avere cura di attenersi al principio del contraddittorio e dell'intesa con le Regioni interessate. Tutti questi principi risultano ampiamente rispettati dall'intervento posto in essere. A tal proposito, si vedano:

- 1) l'articolo 51 (Attività del mediatore del diporto), dove è prevista l'intesa con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto delegato 28 agosto 1997, n. 281, sia per stabilire il diritto commisurato al costo sostenuto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per la gestione dell'elenco dei mediatori marittimi, sia per stabilire le sanzioni disciplinari relative ai mediatori del diporto, nonché i programmi del previsto corso teorico-pratico e i criteri per le prove di esame dello stesso;
- 2) l'articolo 51-ter (elenco degli istruttori di vela e condizione dell'iscrizione), dove è prevista l'intesa con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto delegato 28 agosto 1997, n. 281, per stabilire l'organizzazione, la disciplina, la tenuta, la vigilanza e le sanzioni relative all'elenco nazionale dell'istruttore di vela, nonché i programmi del corso e i criteri per le prove di esame relative a questa figura professionale;

**7. Verifica dell'assenza di rilegificazioni e della piena utilizzazione delle possibilità di delegificazione e degli strumenti di semplificazione normativa.**

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

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

All'esame del Parlamento risultano i seguenti principali disegni di legge in materia di nautica da diporto e portualità turistica:

- 1) *"Istituzione del servizio di assistenza e rimorchio per le imbarcazioni da diporto"* (A.C. 3841 - 17ª Legislatura). Questo disegno di legge è stato presentato in data 18 maggio 2016 e assegnato il 15 giugno 2016;
- 2) *"Disposizioni per favorire il superamento delle barriere architettoniche nei porti destinati alla nautica da diporto e per la realizzazione di attracchi riservati alle persone disabili"* (A.C. 2699 - 17ª Legislatura). Questo disegno di legge è stato presentato in data 4 novembre 2014 e assegnato il 10 dicembre 2014;
- 3) *"Modifiche al codice della navigazione e all'articolo 53 del codice della nautica da diporto, di cui al decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, in materia di comando o pilotaggio in stato di alterazione psico-fisica derivante dall'assunzione di sostanze alcoliche o di stupefacenti"* (A.C.2596 - 17ª Legislatura). Questo disegno di legge è stato presentato in data 4 agosto 2014 e assegnato il 1 ottobre 2014;
- 4) *"Disposizioni per la realizzazione di attracchi temporanei per natanti da diporto riservati a persone disabili"* (A.S. 719 - 16ª Legislatura). Questo disegno di legge è stato presentato in data 30 maggio 2008 e assegnato il 23 luglio 2008;
- 5) *"Disciplina delle strutture ricettive della nautica da diporto"* (A.S.109 - 16ª Legislatura). Questo disegno di legge è stato presentato in data 29 aprile 2008 e assegnato il 25 febbraio 2009;
- 6) *"Disciplina delle strutture ricettive della nautica da diporto"* (A.S.3670 - 16ª Legislatura). Questo disegno di legge è stato presentato in data 28 luglio 2010 e assegnato il 12 ottobre 2010;

- 7) *“Istituzione di campi di ormeggio attrezzati per unità da diporto nelle aree marine protette, nelle aree marine di reperimento e nei tratti di costa sottoposti ad eccessiva pressione turistica ed antropica”* (A.C. 2722 - 16ª Legislatura). Questo disegno di legge è stato presentato in data 24 settembre 2009 e assegnato il 1º dicembre 2009;
- 8) *“Disciplina delle strutture ricettive della nautica da diporto”* (A.S.1404 - 16ª Legislatura). Questo disegno di legge è stato presentato in data 25 febbraio 2009 e assegnato il 19 marzo 2009;
- 9) *“Istituzione della patente nautica a punti per i conducenti di natanti, imbarcazioni e navi da diporto, nonché delega al Governo per l'adeguamento della disciplina sanzionatoria”* (A.C. 3644- 16ª Legislatura). Questo disegno di legge è stato presentato in data 20 luglio 2010 e assegnato il 21 dicembre 2011;
- 10) *“Introduzione del patentino nautico a punti e istituzione di una banca dati nazionale per la rilevazione satellitare delle unità da diporto”* (A.C. 4923- 16ª Legislatura). Questo disegno di legge è stato presentato in data 1 febbraio 2012 e assegnato il 27 febbraio 2012;
- 11) *“Istituzione dell'archivio nazionale dei mezzi nautici da diporto e della patente nautica a punti per i conducenti di natanti, imbarcazioni e navi da diporto, delega al Governo per la disciplina della medesima e disposizioni concernenti lo sportello telematico del diportista”* (A.C. 4153 - 16ª Legislatura). Questo disegno di legge è stato presentato in data 8 marzo 2011 e approvato in testo unificato il 21 dicembre 2011;
- 12) *“ Disposizioni per l'introduzione della patente nautica a punti e del patentino nautico a punti e delega al Governo in materia di sanzioni per le violazioni commesse dai conducenti di imbarcazioni* ( A.C. 841 - 16ª Legislatura). Questo disegno di legge è stato presentato in data 7 maggio 2008 e approvato in testo unificato il 21 dicembre 2011;

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

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

**PARTE II. CONTESTO NORMATIVO COMUNITARIO ED INTERNAZIONALE.**

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

Lo schema di decreto legislativo che si propone è compatibile con l'ordinamento comunitario. In particolare, lo schema di decreto è aderente alla comunicazione della Commissione europea del 20 febbraio 2014, n. 86, recante strategia europea per una maggiore crescita e occupazione nel turismo costiero e marittimo. Inoltre, modifica il vigente codice della nautica da diporto, adeguandolo al recepimento della direttiva comunitaria 2013/53/UE, attuato con il decreto legislativo 11 gennaio 2016, n. 5, e al recepimento della direttiva comunitaria 2009/16/CE, attuato con il decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53. E' in linea con la normativa europea degli ultimi anni in materia di ambiente marino (direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino - direttiva 2008/56/CE del

Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008 – direttiva 2014/89 che istituisce un quadro per la pianificazione dello spazio marittimo nell'Unione europea).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La normativa italiana vigente e lo schema di decreto legislativo proposto risultano in linea con quella adottata dagli altri Stati membri. In particolare, lo schema di decreto si pone come innovativo, semplificando le procedure in materia di "leasing nautico", al pari della Francia. Anche in Francia, come in Italia, alcune unità da diporto che navigano in mare sono escluse dalla immatricolazione, vale a dire le imbarcazioni a vela o motore, a condizione che la potenza massima dell'apparato propulsore non superi 3 kW (4,5 CV), le imbarcazioni classiche le cui dimensioni tridimensionali espresse in metri (lunghezza x larghezza x altezza) sono inferiori a 2, le derive a vela singola, i gommoni a condizione che la potenza massima dell'apparato propulsivo non superi 3 kW, le barche a vela la cui lunghezza è inferiore a 3,70 m e la superficie velica inferiore a 7 metri quadrati, le unità a motore di lunghezza inferiore a 2,75 metri e larghezza inferiore a 1,20 metri, le unità mosse esclusivamente dall'energia umana di lunghezza inferiore a 4 m. o larghezza inferiore a 0,50 metri, le imbarcazioni gonfiabili mosse esclusivamente dall'energia umana, dette unità <da spiaggia>, che non devono in alcun caso navigare oltre 300 m. dalla costa, gli "scooter" o moto d'acqua, le tavole a motore; tutte le attrezzature da velocità o da sport la cui potenza propulsiva massima autorizzata supera 3 kW, devono essere approvati dagli Affari Marittimi ed immatricolati. In Belgio, invece, si esclude la possibilità di utilizzo di unità da diporto per attività con finalità commerciali. Le unità, infatti, si distinguono in "navires et bateaux de mer", impiegate o destinati esclusivamente in attività lucrative o industriali di trasporto di persone e beni, nella pesca, nel servizio di salvataggio ed assistenza in mare e gli "yachts" o "bateaux de plaisance", cioè le unità da diporto. In Olanda è prevista la doppia tipologia di unità: le unità commerciali da crociera (CCV), che devono essere dichiarate presso il REVENUE SERVICE di Rotterdam, e le unità da diporto. Le CCV devono avere una lunghezza superiore a 24 metri, devono poter navigare senza alcun limite di distanza dalla costa e devono essere gestite a scopi commerciali da apposite imprese di navigazione aventi sede principale in Olanda. Pertanto, anche in Olanda, le unità da diporto non possono svolgere attività commerciale. Anche per la Gran Bretagna sono considerate imbarcazioni

da diporto quelle unità utilizzate per scopi sportivi o di divertimento senza finalità di lucro. Non vi è obbligo di registrazione se la barca è minore di 24 metri e naviga nelle acque territoriali del Regno Unito. Il registro navale britannico è diviso in quattro parti: la "parte I" è il registro tradizionale delle navi britanniche. In questa sezione devono iscriversi le unità da diporto superiori ai 24 metri di lunghezza, le "qualifying ships"; la "parte II" del registro è riservata all'iscrizione dei pescherecci; la "parte III" è riservata all'immatricolazione delle piccole navi, le così dette "small ships", unità inferiori a 24 metri, che possono essere proprietà di cittadini britannici, di paesi del Commonwealth o comunque di nazionalità britannica e cittadini di uno Stato UE, che effettuano soltanto navigazione da diporto. Tale sezione è stata ideata per permettere alle unità che non hanno l'obbligo di iscrizione di navigare in acque estere e per ridurre il costo della registrazione rispetto a quello delle sezioni precedenti. Nella "parte IV", invece, sono iscritte le unità locate a scafo nudo (bareboat charter). Da un esame delle linee prevalenti della regolamentazione della nautica da diporto da parte di altri Stati membri dell'Unione Europea, comunque, si può ritenere che:

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

### **PARTE III. ELEMENTI DI QUALITÀ SISTEMATICA E REDAZIONALE DEL TESTO.**

#### **1. Individuazione delle nuove definizioni normative introdotte dal testo, della loro necessità, della coerenza con quelle già in uso.**

Nello schema di decreto sono presenti nuove definizioni normative. In particolare all'articolo 3, si introducono, modificando l'articolo 3 del codice, la definizione normativa delle unità da diporto. Essa, inoltre, è in linea con quanto stabilito dall'articolo 1, comma 1, lettera a), e comma 2, lettere a) e b) della legge delega n. 167/2015 (semplificazione del regime amministrativo ivi comprese quelle delle unità commerciali). All'articolo 26, tra le figure professionali del diporto, si introduce la figura professionale dell'ufficiale di navigazione del diporto di 2<sup>a</sup> classe. Tale figura, in aderenza a quanto previsto dall'articolo 1, comma 2, lettera n), della legge delega n. 167/2015, costituisce l'introduzione di un titolo semplificato per lo svolgimento dei servizi di coperta per unità da diporto. Si introducono, inoltre, rispettivamente all'articolo 50 del codice della nautica da diporto, come inserito dall'articolo 31 del presente decreto la figura del mediatore del diporto, mentre all'articolo 51-bis è introdotta la figura dell'istruttore di vela.

All'articolo 28, sono definite le seguenti nuove categorie delle patenti nautiche:

- a) Categoria A: abilitazione al comando di natanti e imbarcazioni da diporto;
- b) Categoria B: abilitazione al comando di navi da diporto;
- c) Categoria C: abilitazione alla direzione nautica di natanti e imbarcazioni da diporto
- d) Categoria D: abilitazione speciale al comando di natanti e imbarcazioni da diporto.

All'articolo 29 dello schema di decreto, che inserisce l'articolo 39-bis, è istituita la nuova definizione di "anagrafe nazionale delle patenti nautiche", in attuazione di quanto previsto dall'articolo 1, lettera b) della legge delega n. 167/2015 e degli ordini del giorno in sede di approvazione della legge delega.

All'articolo 45, che modifica l'articolo 60 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, ai fini della sicurezza della navigazione, è istituito l'archivio nazionale dei prodotti delle unità da

diporto. L'archivio monitora, ai sensi dell'articolo 18, comma 2, lettera b), del regolamento 765/2008, gli infortuni e i danni alla salute che si sospetta siano stati causati dai prodotti delle unità da diporto di cui all'articolo 2, comma 1, del decreto legislativo 11 gennaio 2016, n. 5. La disposizione è attuativa dell'articolo 1, comma 2, lettera bb), della legge delega.

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

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

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

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

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

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

**5. Individuazioni di disposizioni dell'atto normativo aventi effetto retroattivo o di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica o derogatorie rispetto alla normativa vigente.**

Il provvedimento non contiene disposizioni aventi effetto retroattivo o di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica o derogatorie rispetto alla normativa vigente.

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

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

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

L'articolo 1, comma 6, della legge 7 ottobre 2015, n. 167, prevede che, con uno o più decreti da adottare ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri interessati, modifichi la disciplina prevista dal regolamento, di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 29 luglio 2008, n. 146, al fine di assicurare piena compatibilità con le innovazioni introdotte nell'esercizio della delega con lo schema di decreto legislativo proposto. Nello schema di provvedimento, inoltre, sono previsti i seguenti atti successivi e attuativi:

- 1) **all'articolo 19, nell'inserito articolo 26-bis, comma 1, del codice** sono previste specifiche direttive annuali da parte del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, per determinare le modalità di svolgimento dei controlli in materia di sicurezza della navigazione da diporto;
- 2) **all'articolo 26, nell'inserito articolo 36-bis, comma 2, del codice**, con decreto da adottare ai sensi dell'articolo 17, comma 3 della legge 23 agosto 1988, n. 400, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca, modifica la disciplina prevista dal regolamento di cui all'articolo 2, comma 3, della legge 8 luglio 2003, n. 172, al fine di individuare i requisiti per lo svolgimento dei servizi di coperta della nautica da diporto e di assicurare piena compatibilità dei titoli professionali del diporto;
- 3) **all'articolo 31, nell'inserito Capo II- bis, all'articolo 51, comma 1**, l'attività di cui all'articolo 50 è soggetta a segnalazione certificata di inizio di attività da presentare alla Camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura per il tramite dello sportello unico del comune competente per territorio ai sensi dell'articolo 19 della legge 7 agosto 1990, n. 241, corredata delle autocertificazioni e delle certificazioni attestanti il possesso dei requisiti prescritti con decreto del Ministro dello sviluppo economico, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;
- 4) **all'articolo 31, nell'inserito Capo II- bis, all'articolo 51, comma 5**, è previsto che l'ammontare del diritto relativo al corso per svolgere la professione di mediatore del diporto è stabilito ogni tre anni con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e previa intesa con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto delegato 28 agosto 1997, n. 281;
- 5) **all'articolo 31, nell'inserito Capo II- bis, all'articolo 51, comma 13**, è previsto che, con decreto da adottare entro sei mesi, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, il Ministro dello sviluppo economico, di concerto con i Ministri dell'economia e delle finanze, per la semplificazione e la pubblica amministrazione, della giustizia, previa intesa con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto delegato 28 agosto 1997, n. 281, stabilisce le modalità di iscrizione nel registro delle imprese e nel REA, i programmi del corso e i criteri per le prove di esame per svolgere la professione del mediatore del diporto, nonché le procedure di applicazione delle sanzioni disciplinari previste dal comma 6 per le violazioni disposte dalla Camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura del luogo in cui è stata commessa la violazione;
- 6) **all'articolo 31, nell'inserito Capo II- bis, all'articolo 51-bis, comma 5**, è previsto che l'ammontare del diritto per l'iscrizione nell'elenco dell'istruttore di vela è stabilito annualmente con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze;
- 7) **all'articolo 31, nell'inserito Capo II- bis, all'articolo 51-bis, comma 6**, si dispone che le entrate derivanti dalla riscossione dei diritti relativi all'elenco dell'istruttore di vela affluiscono all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnate, con decreto del Ministero dell'economia e delle finanze, ai pertinenti capitoli dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ai fini della copertura delle spese sostenute per le attività di tenuta del citato elenco;
- 8) **all'articolo 31, nell'inserito Capo II-bis, all'articolo 51-ter, comma 3**, è previsto che l'ammontare del diritto per l'iscrizione al corso di aggiornamento professionale per l'istruttore della vela è stabilito ogni tre anni con decreto del Ministro delle infrastrutture e

dei trasporti e del Ministro della difesa, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze;

- 9) **all'articolo 31, nell'inserito Capo II- bis, all'articolo 51-ter, comma 11**, è previsto che con decreto da adottare entro sei mesi, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri dell'economia e delle finanze, per la semplificazione e la pubblica amministrazione, della difesa, della giustizia, dell'istruzione, dell'università e della ricerca, dello sviluppo economico e il Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo previa intesa con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto delegato 28 agosto 1997, n. 281, sono stabilite l'organizzazione, la disciplina, la tenuta, la vigilanza relative all'elenco nazionale dell'istruttore di vela, i programmi del corso e i criteri per le prove di esame, nonché, nel rispetto del principio del contraddittorio e dei principi generali dell'attività amministrativa, le procedure di applicazione delle sanzioni disciplinari per le violazioni accertate dal Capo del Compartimento marittimo del luogo in cui è stata commessa la violazione;
- 10) **all'articolo 32, nell'inserito articolo 51-quater, comma 3**, è previsto che i compiti delle Province o delle Città metropolitane o delle Province autonome di Trento e di Bolzano in materia di segnalazione certificata di inizio attività e di vigilanza amministrativa sulle scuole nautiche sono svolti sulla base di apposite direttive emanate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;
- 11) **all'articolo 32, nell'inserito articolo 51-quater, comma 14**, si dispone che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti stabilisce, con propri decreti: i requisiti minimi di capacità finanziaria; i requisiti di idoneità, le modalità di svolgimento delle verifiche del possesso dei requisiti prescritti; le prescrizioni sui locali e sull'arredamento didattico, anche al fine di consentire l'eventuale svolgimento degli esami, nonché la durata dei corsi; i programmi di esame per il conseguimento della patente nautica;
- 12) **all'articolo 32, nell'inserito articolo 51-quinquies, comma 1**, si prevede 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, assumono la denominazione di «Centri di istruzione per la nautica». Per detti enti non è richiesta la segnalazione certificata in materia di inizio attività di cui all'articolo 51 quater, comma 4;
- 13) **all'articolo 32, nell'inserito articolo 51-quinquies, comma 8**, è previsto che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti stabilisce, con propri decreti: i requisiti minimi di capacità finanziaria; i requisiti di idoneità, le modalità di svolgimento delle verifiche da parte dei compartimenti marittimi; le prescrizioni sui locali e sull'arredamento didattico, anche al fine di consentire l'eventuale svolgimento degli esami, nonché la durata dei corsi; i programmi di esame per il conseguimento della patente nautica;
- 14) **all'articolo 36, nell'inserito articolo 53-bis, comma 7**, è previsto che, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri dell'interno, della giustizia e della salute, sentito il Consiglio superiore di sanità, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica sono determinati gli strumenti e le procedure per effettuare gli accertamenti previsti;
- 15) **all'articolo 38, nell'inserito articolo 53-quater, comma 5**, si dispone che, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri dell'interno, della giustizia e della salute, sentito il Consiglio superiore di sanità, da adottare entro sessanta

giorni, sono stabilite le modalità, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, di effettuazione degli accertamenti per verificare lo stato di alterazione psico-fisica dovuto all'uso di sostanze stupefacenti o psicotrope e le caratteristiche degli strumenti da impiegare negli accertamenti medesimi;

- 16) **all'articolo 44, del sostituito articolo 59, comma 2**, si dispone che gli adempimenti di arrivo e partenze delle unità da diporto non appartenenti all'Unione europea e adibite all'utilizzo ai fini commerciali sono disciplinati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;
- 17) **all'articolo 46, nell'inserito articolo 62-bis, comma 4**, è previsto che, con decreto da adottare, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico e il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, disciplina in materia di alimentazione con combustibili alternativi nella nautica da diporto;
- 18) **all'articolo 52, di modifica all'articolo 3 della legge 8 luglio 2003, n. 172, dopo l'articolo 3 comma 1, nell'aggiunto comma 1-bis**, è stato aggiunto un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti per stabilire le modalità di iscrizione nel Registro internazionale per le navi di cui all'articolo 3 della legge 8 luglio 2003, n. 172;
- 19) **all'articolo 54, al comma 1, recante disposizioni attuative e abrogative** è previsto che con decreto, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, da adottare entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri degli affari esteri e della cooperazione internazionale, della giustizia, dell'economia e delle finanze, dello sviluppo economico, dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, dell'istruzione, dell'università e della ricerca, per i beni e le attività culturali e del turismo, della salute e il Ministro per la semplificazione e la pubblica amministrazione, modifica la disciplina prevista dal regolamento di attuazione del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, al fine di disciplinare secondo criteri di semplificazione dei procedimenti amministrativi, le materie indicate dalla lettera a) alla lettera t) del suddetto comma 1.

I termini previsti per l'adozione degli atti successivi attuativi di cui al presente elenco sono ritenuti congrui.

8. **Verifica della piena utilizzazione e dell'aggiornamento di dati e di riferimenti statistici attinenti alla materia oggetto del provvedimento, ovvero indicazione della necessità di commissionare all'Istituto nazionale di statistica apposite elaborazioni statistiche con correlata indicazione nella relazione economico-finanziaria della sostenibilità dei relativi costi.**

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

**ANALISI DI IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE (A.I.R.)**  
(all. "A" alla Direttiva P.C.M. 16 gennaio 2013)

**Amministrazione proponente:** Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

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

**Referente per il MIT:** Ufficio legislativo -

**SEZIONE 1 - Contesto e obiettivi dell'intervento di regolamentazione**

Lo schema di decreto legislativo proposto costituisce attuazione della legge 7 ottobre 2015, n. 167, con la quale il Parlamento ha delegato il Governo ad adottare, entro ventiquattro mesi dalla data di entrata in vigore della medesima legge, uno o più decreti legislativi di revisione e di integrazione del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, recante codice della nautica da diporto ed attuazione della direttiva 2003/44/CE, a norma dell'articolo 6 della legge 8 luglio 2003, n. 172.

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

Agli inizi del ventesimo secolo la nautica da diporto, così come intesa adesso, e cioè come un fenomeno che interessa quasi tutti gli strati della popolazione, era assolutamente impensabile. Esistevano in tutta l'Italia un numero limitatissimo di navi, intese come unità private che venivano utilizzate per attività sportive e ricreative da una *elite* di persone estremamente ristretta, un numero che non superava le trenta unità, comunque di dimensioni ridotte se rapportate a quelle attuali che, di regola, non superavano una lunghezza di quindici metri, comunemente chiamati panfili. Si trattava essenzialmente di imbarcazioni a vela, usate per regate, magari dotate di un motore ausiliario di limitata potenza. D'altra parte, sia le condizioni economiche generali che quelle tecnologiche non permettevano diversamente. Inoltre, anche il concetto del divertimento, dell'utilizzo a scopo ricreativo di una imbarcazione, era un concetto piuttosto avulso dal normale modo di pensare. Nonostante l'ubicazione geografica e la tradizione marinara, non essendo, appunto, in Italia radicata una cultura del mare come divertimento e svago, il numero dei praticanti era estremamente ridotto e si trattava, spesso, di un utilizzo sui laghi dato che la nautica era praticata solo da abbienti ed era più che altro un fenomeno di distinzione. Per l'esiguità del fenomeno non si richiedevano neppure molte norme specifiche che lo regolamentassero. Questa situazione rimase praticamente immutata fino agli inizi degli anni cinquanta, prima per i problemi derivanti dal secondo conflitto mondiale, poi per quelli derivanti dalle ristrettezze economiche generali, derivanti dalle necessità della ricostruzione dopo la seconda guerra mondiale. Non occorre poi dimenticare che anche le infrastrutture dedicate erano praticamente inesistenti. Con il *boom* della ripresa economica degli anni sessanta molte cose cominciarono a cambiare, tra le prime quella del concetto del divertimento: si lavorava per produrre, si produceva maggiore ricchezza, si spendeva di più, in una logica catena che dava ora spazio anche ai bisogni più voluttuari. Inoltre la barca come concetto di ricchezza, cominciò a manifestarsi insieme all'automobile, primo *status symbol* di un maggiore benessere. La nautica da diporto, dopo un forte sviluppo prodotto agli inizi degli anni '70, epoca in cui, in pieno *boom* economico, è stata emanata la prima normativa specifica di settore contenuta nella legge 11 febbraio 1971, n. 50, ha conosciuto un rallentamento dovuto a contingenti fattori economici verificatisi negli anni '90 e ha poi conosciuto un nuovo felice momento, specialmente in concomitanza con l'emanazione della normativa contenuta nella legge n. 342 del 2000 che ha dato ampio respiro al settore del "leasing" nautico e ha permesso, con tale mezzo, l'acquisizione di un gran numero di nuove unità. In particolare il mercato del "charter" nel nostro Paese ha avuto in questi ultimi anni un decisivo

incremento in termini di volume d'affari prodotto – si parla di 1 miliardo di euro nel 2006 - con ricadute significative sugli indici occupazionali di settore. La nautica è un comparto economico che ha aperto anche in Italia la strada a nuove professionalità e a una più ampia offerta di servizi nell'ambito del turismo nautico. Il comparto dell'economia della nautica è un settore trainante per l'economia generale del paese, con effetti diretti e moltiplicatori su un vasto settore dell'indotto che va dal turismo alla cultura, dall'edilizia residenziale di lusso alla tecnologia avanzata, senza dimenticare l'intervento che possono fare i nostri imprenditori esportando il nostro *know-how* nautico all'intera area dei Paesi africani che si affacciano sul Mediterraneo, che attendono solo la sollecitazione di capaci professionalità per dare il via alla realizzazione della rete mediterranea del turismo nautico. Il comparto italiano della nautica, infatti, si è imposto come fattore determinante nello sviluppo economico e sociale non solo nazionale ma anche internazionale, sia per l'ottima qualità delle nostre industrie di settore che per le possibilità di estendere tale qualità, capacità e professionalità ai sistemi economici dei Paesi mediterranei limitrofi che necessitano di esse anche se, come già evidenziato, soffre di una sottovalutazione complessiva, in parte dovuta alla difficoltà di esatta classificazione e quantificazione. L'Italia può vantare il 21,7% delle esportazioni totali della nautica mondiale, ovvero più di una barca ogni cinque è *made in Italy*. Tengono il passo della produzione nazionale, ma seguendo ad una certa distanza, gli Stati Uniti e la Germania, mentre sotto di un altro gradino si trovano il Regno Unito e la Francia. Quello della nautica da diporto è un settore economico che, anche in congiuntura con la crisi internazionale, ha fatto registrare sensibili flessioni delle economie legate agli specifici indotti, a favore di aree europee in cui vigono standard regolamentari caratterizzati da sistemi di burocrazia più snella. L'ambito entro il quale troverà applicazione il provvedimento normativo in esame, interessa, secondo i dati relativi all'anno 2014 pubblicati dalla UCINA (Unione Nazionale Cantieri Industrie Nautiche Affini) un fatturato pari a 1.315.360.000 €. Si rileva come il settore nautico sia stato interessato negli ultimi anni da politiche fiscali che hanno spinto circa 40mila diportisti a lasciare i porti italiani nel periodo 2011-2013 (tassa di stazionamento). Recentemente un aiuto al settore è arrivato grazie alla misura relativa alla riduzione dell'Iva al 10% per i posti barca dedicati al transito. In sintesi: per ogni 3,8 barche si crea un posto di lavoro; per ogni addetto alla costruzione si creano 6,5 posti di lavoro nell'indotto. Dobbiamo considerare, inoltre, che i diportisti sono tra i "turisti" più interessanti per spesa giornaliera distribuita sul territorio, che arriva a superare i cento euro pro capite al giorno. Il contributo al Pil del turismo nautico è di 1,5 miliardi. Tutti i dati che seguono sono disponibili in rete presso il seguente indirizzo di posta elettronica a cura della UCINA:

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

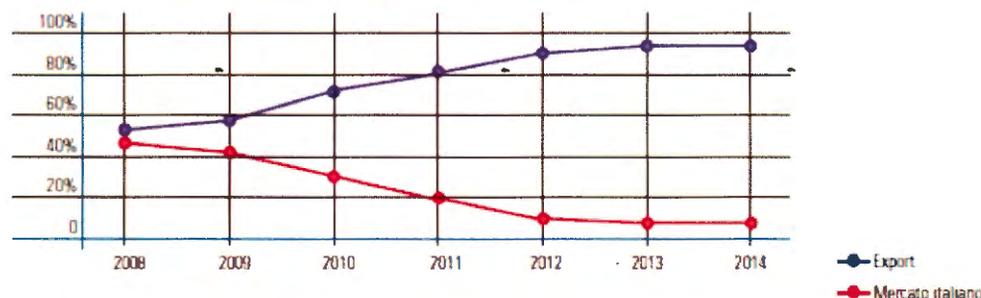
Il fatturato della cantieristica italiana per l'anno 2014 è pari a € 1.333.770.000, di cui € 1.315.360.000 derivanti da produzione nazionale (99%) e € 18.410.000 ascrivibili alle vendite di prodotti importati (1%). La produzione nazionale è stata venduta per il 93% (€ 1.229.270) sui mercati esteri, con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

esattamente indicato il valore in € della produzione nazionale in materia di costruzione di unità da diporto suddiviso a seconda se la produzione venga destinata al mercato nazionale oppure all'esportazione. Dall'esame della tabella emerge come all'interno del mercato italiano una rilevante quota parte è occupata dalle importazioni di unità da diporto da Paesi UE ed extra UE. Si evince, pertanto, che vi sono ancora margini per far crescere la produzione nazionale sia verso mercati interni che esteri.

	Valori in €	Valori %
<b>Produzione nazionale</b>	<b>1.315.360.000</b>	<b>99%</b>
sul mercato nazionale (a)	86.090.000	7%
per esportazione (b)	1.229.270.000	93%
di cui verso Paesi UE	256.370.000	21%
di cui verso Paesi extra UE	972.900.000	79%
<b>Importazioni</b>	<b>18.410.000</b>	<b>1%</b>
provenienti dai Paesi UE	13.450.000	73%
provenienti da Paesi extra UE	4.960.000	27%
vendute in Italia (c)	11.520.000	63%
vendute all'estero (d)	6.890.000	37%
<b>Fatturato globale</b>	<b>1.333.770.000</b>	<b>100%</b>
destinazione finale all'estero (b+d)	1.236.160.000	93%
destinazione finale Italia (a+c)	97.610.000	7%

La sempre maggiore importanza dell'export rispetto alle vendite sul mercato nazionale che caratterizza la ripartizione della produzione italiana è ben rappresentata dal grafico seguente, che mostra come la forbice tra queste due grandezze abbia conosciuto un forte aumento negli ultimi anni, per appiattirsi nel 2014 sulla ripartizione del 2013: i prodotti dell'industria italiana sono infatti collocati per il 93% sui mercati internazionali e per il 7% nel mercato interno. Il settore della cantieristica rappresenta la parte costitutiva e fondamentale della produzione nazionale dell'industria della nautica da diporto.

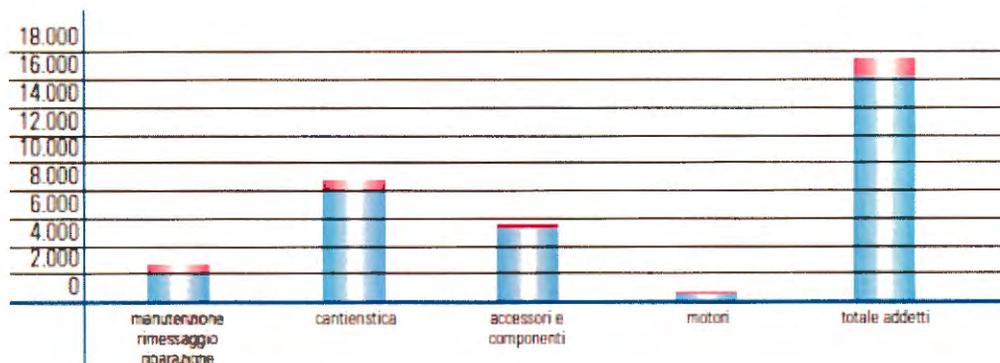
**Fig 1.1e Cantieristica italiana: ripartizione della produzione nazionale tra vendite in Italia e all'estero 2008/2014, valori %**



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

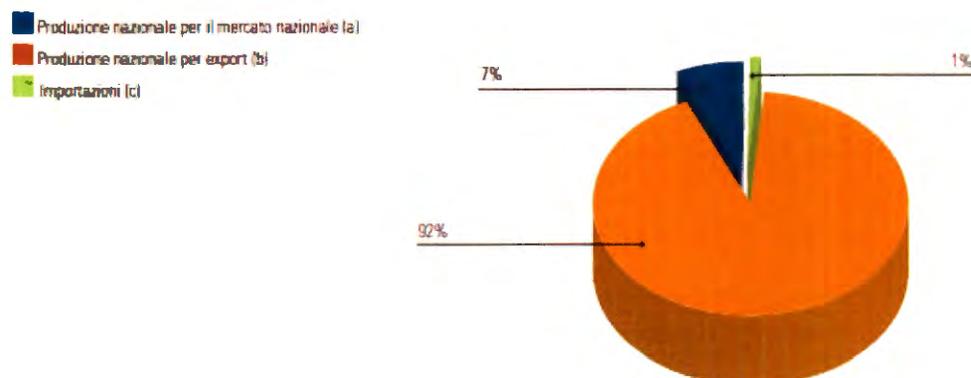
Anno	Produzione nazionale per il mercato nazionale (a)	Produzione nazionale per export (b)	Produzione nazionale (a+b)	Importazioni (c)	Saldo Export-Import	Fatturato globale (a+b+c)
2008	1.508.250.000	1.855.740.000	3.363.990.000	457.980.000	1.397.760.000	3.821.970.000
2009	1.055.070.000	1.476.020.000	2.531.090.000	222.710.000	1.253.310.000	2.753.800.000
2010	616.730.000	1.263.420.000	1.880.150.000	125.890.000	1.137.530.000	2.006.040.000
2011	413.780.000	1.546.900.000	1.960.680.000	86.250.000	1.460.650.000	2.046.930.000
2012	176.490.000	1.088.170.000	1.264.660.000	32.160.000	1.056.010.000	1.296.820.000
2013	90.200.000	1.196.970.000	1.287.170.000	21.200.000	1.175.770.000	1.308.370.000
2014	86.090.000	1.229.270.000	1.315.360.000	18.410.000	1.210.860.000	1.333.770.000
<b>Variaz. % 14-13</b>	<b>-4,6%</b>	<b>2,7%</b>	<b>2,2%</b>	<b>-13,2%</b>		<b>1,9%</b>

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

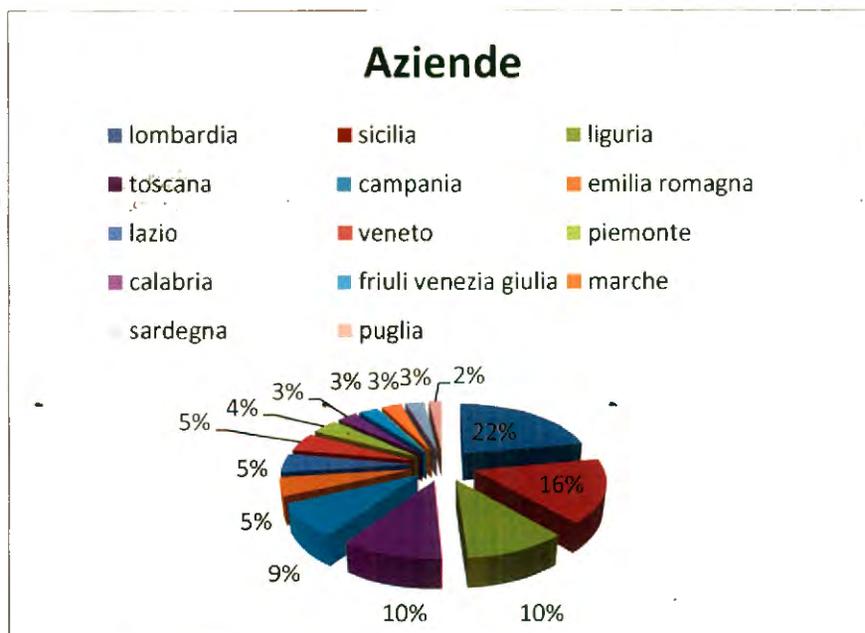


Il numero di addetti effettivi sale così a 17.590 (contro 17.414 dell'anno passato), di cui la metà impiegati nel comparto della produzione di unità da diporto. Il numero di dipendenti risulta complessivamente stabile con dinamiche simili per i quattro sottosettori. Per quanto concerne l'aspetto produttivo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

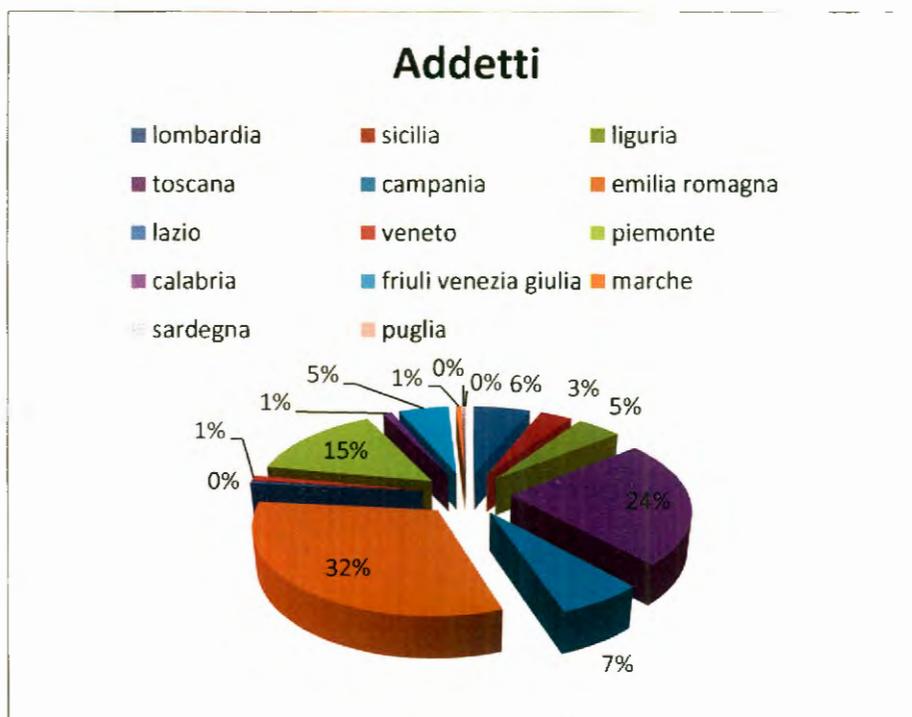
Comparto delle unità da diporto: percentuale della produzione nazionale e sua ripartizione tra destinazione nazionale e estera, distribuzione percentuale del numero di aziende, percentuale relativa agli addetti del settore suddivisi per tipologia e per regione, anno 2014



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



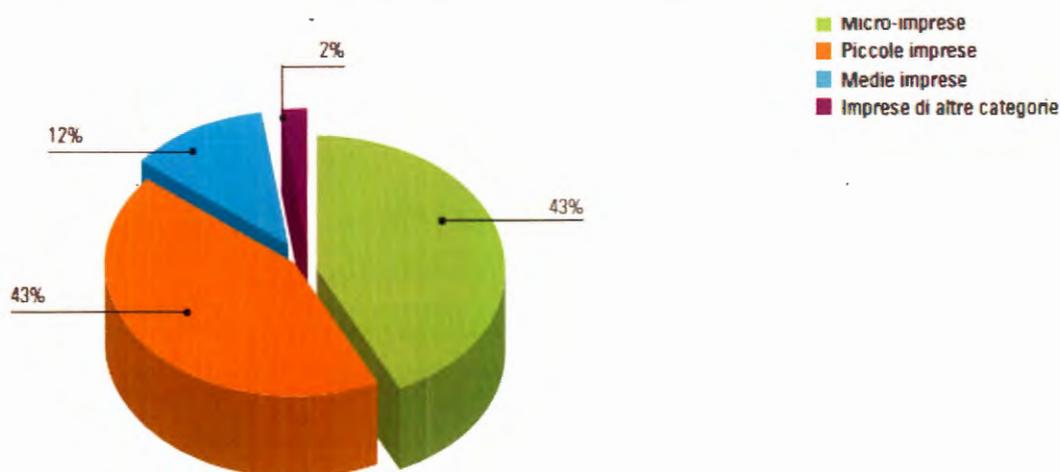
Comparti	Addetti dipendenti	Addetti equivalenti	Addetti effettivi
Manutenzione Rimessaggio e Riparazione	2.250	220	2.470
Cantieristica	8.030	770	8.800
Accessori e Componenti	5.550	140	5.690
Motori	570	60	630
<b>Totale addetti</b>	<b>16.400</b>	<b>1.190</b>	<b>17.590</b>



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

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

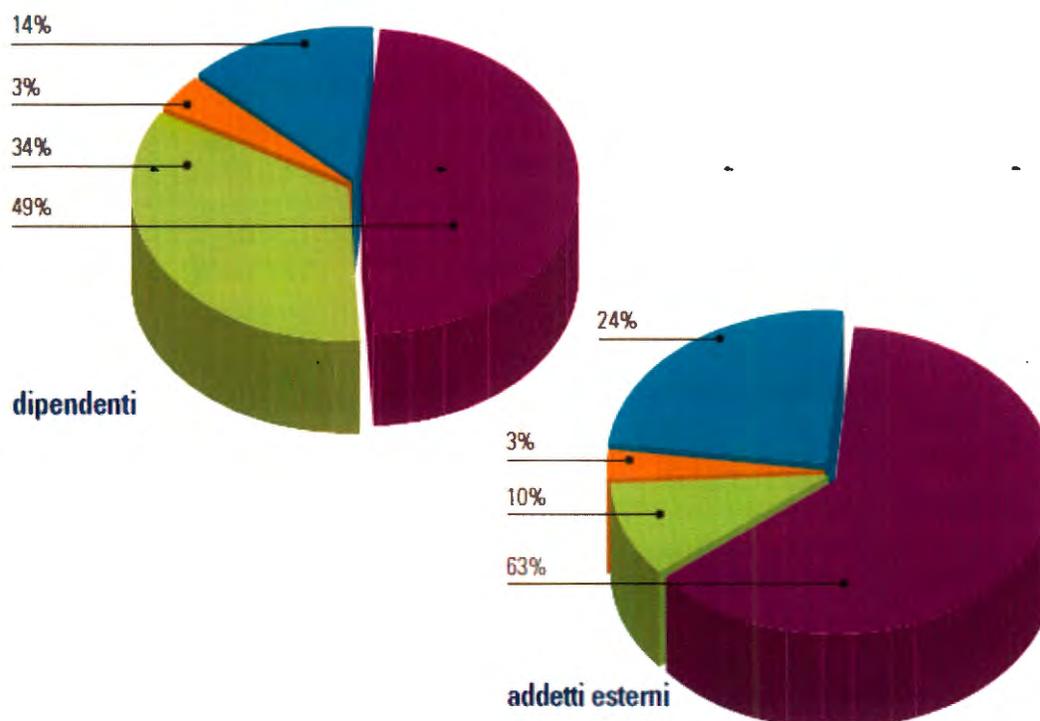
Come si evince dal grafico seguente soltanto il 2% delle aziende prese in esame non appartengono alla categoria delle Piccole e Medie Imprese (PMI). All'interno delle aziende classificabili come PMI, oltre il 40% sono microimprese e piccole imprese.



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

comparti	dipendenti	addetti esterni	di cui: addetti esterni in esclusiva	% add. est. in esclusiva su tot addetti est.	dipendenti + add. esterni	n° medio mesi di utilizzo addetti ester.	% utilizzo per + di 11 mesi all'anno	% utilizzo per + di 6 mesi all'anno
Manutenzione								
Rimessaggio e Riparazione	2.250	430	150	35%	2.680	6	10%	80%
Cantieristica	8.030	1.160	420	36%	9.190	8	55%	75%
Accessori e Componenti	5.550	180	80	44%	5.730	9	70%	80%
Motori	570	60	60	100%	630	12	100%	100%
<b>TOTALI</b>	<b>16.400</b>	<b>1.830</b>	<b>710</b>	<b>39%</b>	<b>18.230</b>	<b>8</b>	<b>49%</b>	<b>77%</b>

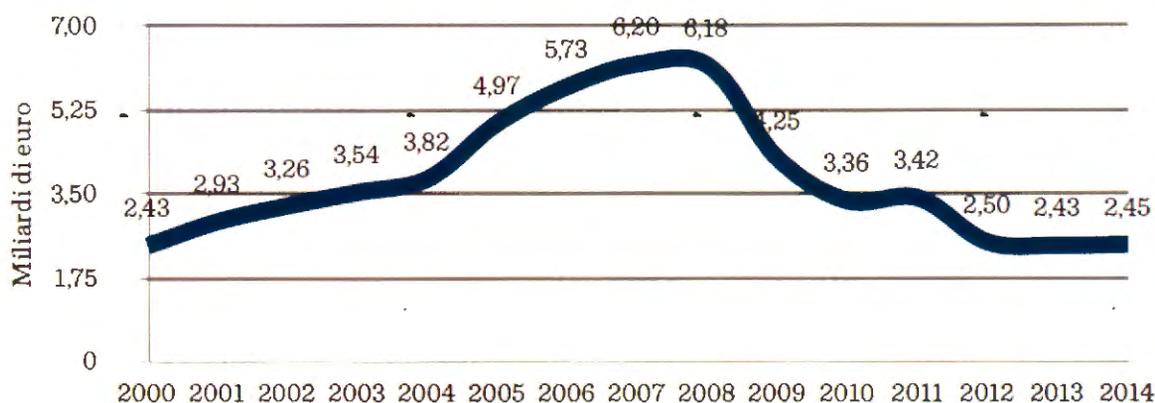
I lavoratori dipendenti per il settore nautico complessivamente ammontano a 16.400 unità (contro le 16.293 unità dell'anno precedente), suddivise in 8.030 nel settore della cantieristica, 5.550 nel settore degli accessori e componenti nautici, 570 nel comparto dei motori e 2.250 nel campo del refitting, riparazione e rimessaggio. Gli addetti esterni nel settore della nautica ammontano complessivamente a 1.830 unità (contro le 1.786 unità dell'anno precedente), di cui 1.160 nella cantieristica, 180 nel campo degli accessori e componenti nautici, 60 nel comparto dei motori e 430 nel settore del refitting, riparazione e rimessaggio. Gli addetti esterni in media lavorano presso le imprese per un periodo di tempo pari a circa 8 mesi. Degli addetti esterni, il 49% lavora presso le imprese per un periodo di 11 o 12 mesi, mentre il 77% vi lavora per un periodo comunque maggiore di 6 mesi. Il numero degli addetti esterni in esclusiva, che prestano il proprio lavoro presso un'unica impresa, è cresciuto rispetto all'anno precedente, passando da 687 a 710 unità. La ripartizione di dipendenti e addetti esterni nel settore nautico è presentata graficamente nei seguenti grafici.



Dall'analisi dei due grafici emerge come il primo comparto per numero di addetti, sia dipendenti sia esterni, sia quello della cantieristica, e il settore caratterizzato dal minore impiego di risorse umane sia quello dei motori; questo è comprensibile, sia alla luce del fatturato dei due comparti,

sia considerando come la maggior parte dei motori venduti dalle imprese italiane sia di importazione, con conseguente minore necessità di manodopera. Diversa invece la ripartizione di dipendenti e addetti esterni nei comparti degli accessori nautici e dei servizi di refitting, rimessaggio e riparazione: mentre il primo settore è caratterizzato da una certa stabilità dei rapporti di lavoro (il 34% del totale dei dipendenti, solo il 10% degli addetti indiretti), il secondo impiega il 14% dei dipendenti e il 24% degli addetti esterni; si tratta di percentuali cospicue, che confermano che si tratta di un settore con alta densità di manodopera, e caratterizzato da picchi di lavoro che giustificano assunzioni discontinue e per periodi di tempo limitati. Così come per l'economia globale nel suo complesso, anche per i mercati internazionali della nautica il 2014 è stato caratterizzato da scenari frammentati e altalenanti, tali da rendere quasi impossibile operare previsioni certe. Indubbiamente alla debolezza dell'Europa si contrappone una significativa ripresa del mercato Nord Americano e del Sud America, particolarmente il Brasile, ma i primi cenni di contrazione del mercato cinese, che molti avevano individuato quale reale area emergente per la nautica globale, pongono oggi molti dubbi agli operatori internazionali. Russia e Middle East si confermano, invece, come mercati di interesse capaci di assorbire buone percentuali di export della cantieristica europea che non trova soddisfazioni sui propri mercati interni. Una più recente ricerca operata dalla società americana di ricerca Lucintel sulle tendenze dei mercati internazionali nel prossimo quinquennio tende a confermare che il mercato globale della nautica crescerà moderatamente nel periodo 2014-2019. I principali gruppi industriali quali Brunswick, Platinum Equity, Group Beneteau, Ferretti, Azimut-Benetti, Sunseeker, Bavarian, Princess, Sealine si confermeranno tra le principali realtà produttive al livello globale nel prossimo quinquennio. I principali drivers per la crescita del mercato nautico globale saranno come noto il rinnovamento della flotta, le nuove tecnologie, anche di natura ambientale, la crescita dimensionale delle unità, l'aumento della popolazione globale appartenente alla fascia degli "high net-worth individuals", un turismo sempre più globalizzato che possa consentire di vivere appieno il mare. Lo scenario di evoluzione del fatturato complessivo della nautica, dalla sua crescita poderosa nel periodo 2000-2008 al crollo successivo, è ben rappresentato dal grafico sottostante che ne illustra l'andamento espresso in miliardi di euro.

Fatturato complessivo della nautica italiana



È facile osservare come la crescita più forte sia avvenuta tra l'anno 2002 (anno del nuovo leasing nautico italiano) e l'anno 2008 di deflagrazione della crisi internazionale. Allo stesso modo si può notare il crollo del 27% del fatturato, tra il 2011 e il 2012 (anno della tassa di stazionamento) sopraggiunto al minimo cenno di ripresa riscontrato dopo il 2010. Nei fatti la variazione in negativo tra il valore di fatturato complessivo della nautica del 2008 (pari a 6,18 miliardi di euro) e quello del 2014 (pari a 2,45 miliardi di euro) è pari a oltre il 60%. L'analisi approfondita del nostro mercato interno della nautica e le considerazioni sul fortissimo calo che lo ha caratterizzato nell'ultimo quinquennio porta senza dubbio a ritenere che una robusta politica di sostegno allo sviluppo del diportismo e alla sensibilità verso la cultura del mare siano strumenti essenziali di sostegno alla ripresa della domanda interna per il settore. L'Italia dovrebbe essere fra i Paesi con una maggiore vocazione verso la nautica da diporto. Sia per le favorevoli

condizioni di carattere geografico e climatico, sia per attitudini marinare, e in parte anche per il livello del reddito medio pro capite della popolazione. Al contrario l'Italia appare sensibilmente in ritardo rispetto a molti altri Paesi europei in termini sia di quantità sia di qualità della flotta diportistica.

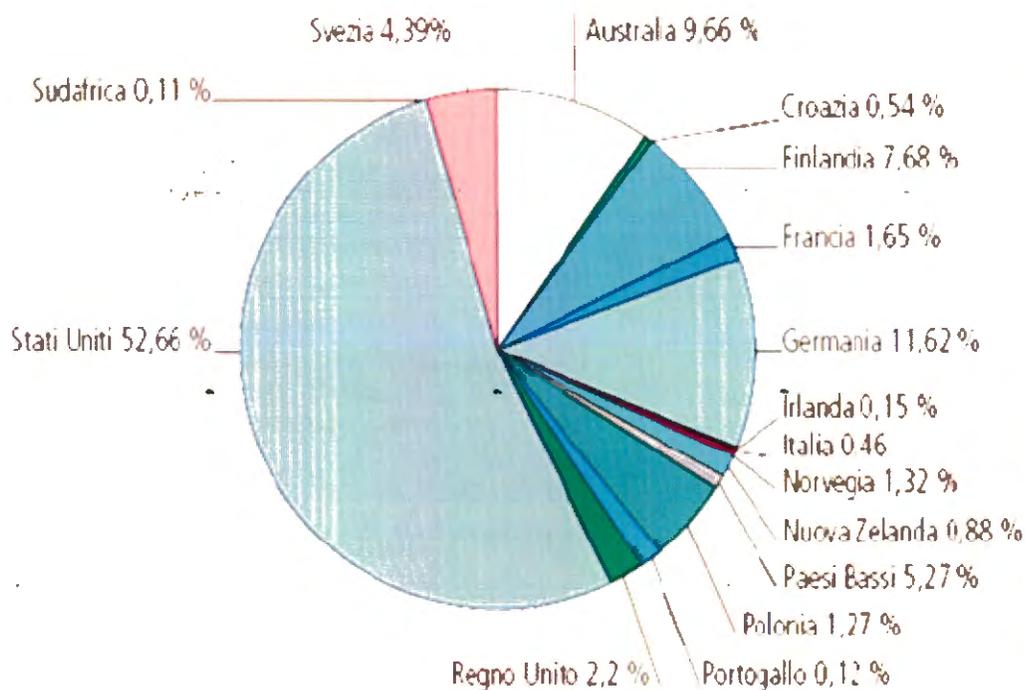
Nazione	Popolazione	Unità da diporto per 1000 abitanti	Totale Parco Nautico	Unità a vela	Unità a motore eb o efb	Unità con motore fb	Unità minori
Australia	19.100.000	39	738.940				
Croazia	4.442.000	24	105.000				
Finlandia	5.236.000	140	731.000	18.000	92.200	618.800	2.000
Francia	62.000.000	12	725.935	173.658	142.978	212.976	196.323
Germania	81.000.000	5	441.530	120.475	88.932	232.123	
Giappone	127.734.000	3	326.000	13.000		298.000	15.000
Irlanda	4.044.000	6	25.067	9.702	9.315	3.500	2.550
<b>Italia</b>	<b>57.900.000</b>	<b>7</b>	<b>400.000</b>				
Norvegia	4.500.000	154	692.000	50.000	280.000	362.000	
N. Zelanda	4.000.000	101	403.000	36.500	16.500	329.500	20.500
Paesi Bassi	16.100.000	17	280.000	140.000	84.000	56.000	
Polonia	38.700.000	1	51.170	31.460	1.040	15.800	2.850
Portogallo	10.356.117	5	55.000				
U.K.	59.600.000	8	463.019	113.898	46.844	211.031	91.246
Stati Uniti	293.655.400	55	16.128.400	1.578.400	3.570.000	10.980.000	
Svezia	9.011.392	84	753.000	87.000	83.000	548.000	35.000
Svizzera	7.418.400	14	100.656	33.566	59.786	7.304	

Fonte "Nautica in Cifre 2007" Pubblicazione Ucina.

Non sorprende che i Paesi nei quali il parco nautico è più consistente, in rapporto alla popolazione, sono quelli del nord Europa, e nell'ordine Svezia, Finlandia e Francia. Analizzando il rapporto tra unità da diporto e abitanti spiccano i dati della Norvegia (154 unità ogni mille abitanti) e della Finlandia (140). Nei Paesi mediterranei le prime due nazioni per unità da diporto, in rapporto ai residenti, sono Francia e Italia, con rispettivamente 12 e 7 unità per 1000 abitanti. Il raffronto tra il dato degli Stati Uniti e quello dei paesi europei, compresi nella tabella innanzi indicata, è decisamente a favore dei primi con 55 unità da diporto ogni 1000 contro le 13 del continente europeo. Le infrastrutture nautiche rappresentano un elemento fondamentale per lo sviluppo della navigazione da diporto: è evidente che il parco nautico è destinato ad aumentare laddove è maggiore la possibilità di usufruire delle infrastrutture per il diporto. La tabella seguente riporta il numero delle marine e il numero complessivo degli ormeggi (compresi quelli che si trovano in strutture diverse dalle marine e dai porti turistici) per i Paesi inclusi nelle statistiche ICOMIA. Da un confronto con il parco nautico, risulta che, a livello globale, soltanto il 9% delle barche ha un ormeggio in acqua, a conferma che la nautica da diporto è fatta essenzialmente di unità minori. Nel Regno Unito il 49% delle imbarcazioni costituenti il parco nautico del Paese avrebbe disponibile un posto barca. Negli altri Paesi tale indice appare notevolmente più basso. Per quanto riguarda il numero di marine e porti turistici appare evidente che non in tutti i Paesi si utilizza lo stesso criterio di identificazione.

Nazione	Parco nautico	Marine e porticcioli	ormeggi	Unità da diporto per ormeggio	% unità da diporto con ormeggio
Australia	738.948	2.200	42.800	17	6%
Croazia	105.000	123	13.878	8	13%
Finlandia	731.000	1.750	80.500	9	11%
Francia	725.935	376	224.000	3	31%
Germania	441.530	2.647			
Irlanda	25.067	34	3.900	6	16%
<b>Italia</b>	<b>400.000</b>	<b>105</b>	<b>128.042</b>	<b>3</b>	<b>32%</b>
Norvegia	692.000	300			
Nuova Zelanda	403.000	200	21.000	19	5%
Paesi Bassi	280.000	1.200	18.800	15	7%
Polonia	51.170	290			
Portogallo	55.000	28	7.845	14%	7
Regno Unito	463.019	500	225.000	2	49%
Stati Uniti	16.128.400	12.000	1.145.000	14	7%
Svezia	753.000	1.000	200.000	4	27%

Fonte Icomia 2006



Fonte Icomia 2006

In Europa, il Regno Unito, seguito da Francia, Svezia e Italia risulta al primo posto per numero di ormeggi. L'Italia in questa classifica, risulta, soltanto quarta in Europa, pur essendo il Paese leader per quanto riguarda la produzione di imbarcazioni per la nautica da diporto: la maggior parte di tale produzione, infatti, viene esportata. Nel confronto con la somma dei dati dei Paesi europei, gli Stati Uniti dispongono in totale di circa 243.000 ormeggi in più. Due realtà di successo nel panorama del turismo nautico europeo sono la Croazia e la Costa Azzurra, due esempi di sviluppo turistico ed economico. Le caratteristiche vincenti comuni che si evincono

dallo studio del sistema di offerta pongono in risalto in queste due realtà:

- un elevato numero di marina in relazione allo sviluppo della linea di costa e della popolazione residente, fattore questo che unito all'elevata percentuale di ormeggi dedicati al transito, contribuisce a calmierare i prezzi per gli ormeggi rispetto a quanto avviene nei porti italiani;
- un alto livello qualitativo del servizio offerto, la maggior parte dei marina risulta adeguatamente attrezzato;
- un forte coordinamento tra i marina ed un sistema di offerta integrato, molto pubblicizzato e con politiche di prezzo all'insegna della trasparenza;
- una costante presenza alle fiere nautiche internazionali, richiamo sia per il singolo diportista che per agenzie e tour operator;

Di seguito si analizzano le peculiarità dei due casi citati.

La Croazia presenta oltre 50 marine associate tra loro, che complessivamente dispongono di circa 13200 ormeggi in mare e oltre 4500 a terra. La rete portuale eccelle per qualità e completezza dei servizi offerti. L'Adriatic Croatia International Club, conosciuta come ACI club, azienda leader nel turismo nautico croato, opera da oltre 20 anni e rappresenta 21 marine, che si estendono da Dubrovnik fino ad Umag nell'Adriatico settentrionale. I diportisti, sottoscrivendo il contratto di ancoraggio con l'Acì marina, possono usufruire di sconti come socio del club (10% del prezzo dell'ormeggio in qualsiasi ACI marina, sconto per diversi servizi del marina e la possibilità di abbinare il contratto di ormeggio periodi di ormeggio in strutture ricettive (mare/terraferma). L'ACI club garantisce uno sfruttamento prolungato dei propri marina, attraendo dall'estero flussi di turisti provenienti dal Nord Europa, anche attraverso l'organizzazione di competizioni veliche durante tutto il corso dell'anno, riuscendo così a realizzare un'efficiente politica di destagionalizzazione.

L'associazione tra l'altro spicca per un'incessante attività di promozione del turismo nautico, presenziando con il proprio personale e i propri stand a tutte le principali fiere nautiche Europee. L'unione dei marina Croati collabora con ottimi risultati con lo Yacht Club d'Austria, con il Consiglio per la Marina della Camera di Commercio Slovena, e con le associazioni tedesche di Yacht a motore. Con queste convenzioni l'associazione delle marine croate dà la possibilità di usufruire di sconti ai soci di queste associazioni firmatarie. Le marine croate contribuiscono con particolari facilitazioni alla partecipazione dei media internazionali alla fiera della nautica "Internautica" a Portoroz in Slovenia generando quindi un forte ritorno d'immagine su pubblicazioni, riviste tecniche, TV e radio. La Croatia Airlines in base ad un accordo concluso con l'associazione dei marina croati permette a chi ha sottoscritto un contratto di noleggio annuale in un marina dell'associazione uno sconto del 50% il primo anno e del 30% per gli anni successivi sui biglietti aerei. Le istituzioni sono particolarmente attente allo sviluppo del settore. Infatti, poiché, nel 2005, a causa dell'introduzione di misure troppe restrittive, la Croazia aveva registrato una riduzione nel numero di imbarcazioni straniere del 50%; nel 2006 il governo di Zagabria è corso ai ripari snellendo la burocrazia che circondava le richieste di permesso per la navigazione.

La Costa Azzurra è da sempre un punto di riferimento internazionale per il diporto di breve e lungo raggio. Negli ultimi anni si è assistito ad un rilancio della "French Riviera" attraverso un modello di business innovativo che poggia sull'utilizzazione del modello della certificazione ISO 9001, procedura atta a garantire standard di qualità sempre più alti così come richiesto dai bisogni del diportista. La *Cote d'Azur* ha rapidamente interpretato l'evoluzione del turismo nautico, riuscendo a comprendere il bisogno di un sistema di offerta che garantisca elevati standard qualitativi all'intero prodotto nautico. La procedura di Qualità Totale, intrapresa dalla Camera di Commercio e Industria Nizza Costa Azzurra nel 1998, mira alla ricerca permanente di soddisfazione dei beneficiari della propria organizzazione (clienti, impiegati, partner, collettività).

Per i porti della Camera di Commercio e Industria Nizza Costa Azzurra, la procedura di Qualità Totale si traduce in un metodo di miglioramento costante della qualità e vengono svolti in modo sistematico audit e sondaggi di soddisfazione del cliente. Tutto ciò allo scopo di appurare, in primo luogo, il rispetto degli impegni presi e l'applicazione di nuove metodologie e mezzi di lavoro dalle prestazioni sempre più elevate.

Allo stato attuale lo scenario nazionale del diportismo nautico è caratterizzato dall'elevato squilibrio tra domanda di ormeggi ed offerta portuale. I dati concordano sullo squilibrio tra domanda ed offerta. La carenza di approdi ed ormeggi è considerata l'ostacolo principale per lo sviluppo italiano della nautica da diporto, ed è condivisa l'opinione che l'incremento dell'offerta di approdi possa costituire, da sola, una fortissima incentivazione per lo sviluppo diportistico. Inoltre, gli ormeggi esistenti sono, molto spesso, allocati in porti ed approdi scarsamente attrezzati per offrire servizi adeguati alle esigenze del diportismo, in quanto la maggior parte di tali porti fu, a suo tempo, progettata e realizzata per scopi commerciali e non turistici (anche a causa di carenze normative in merito). Quanto detto è particolarmente pertinente per le regioni meridionali del nostro Paese, quali la Campania, in cui ad una grande attrattività turistica e diportistica non corrisponde un'adeguata offerta portuale. Lungo i 7550 km di coste italiane alla fine del 2006 erano disponibili in 139.049 posti barca, circa 18 posti per km di costa. Il 44% dei quali in porti turistici, il 46% in approdi turistici ed il restante 10 % in punti di ormeggio, tale dato risulta incompleto per la mancanza della suddivisione per tipologia di struttura dei posti barca presenti in Liguria e Sicilia, che da sole coprono un quarto dei posti barca esistenti.

Regione	Tipologia di struttura			Classi di lunghezza					Posti barca totali	
	Porto	Approdo turistico	Punto di ormeggio	fino a 10,00 m o non specificati	da 10,01 a 12 m	da 12,01 a 18 m	Da 18,01 a 24 m	oltre 24 m		
Liguria									23.500 <sup>7</sup>	
Toscana	10.517	6.737	2.901	13.983	2.982	2.229	825	136	20.155	
Lazio	1.148	5.226	1.291	6.211	457	619	107	271	7.665	
<b>Campania</b>	<b>8.634</b>	<b>5.320</b>	<b>1.050</b>	<b>7.394</b>	<b>3.223</b>	<b>2.235</b>	<b>1.724</b>	<b>428</b>	<b>15.004</b>	
Calabria	2.026	764	329	2.188	495	332	9	85	19	3.119
Puglia	7.289	2.042	1.526	8.926	1.104	634	158	35	10.857	
Molise	288	-	-	252	33	2	1	-	288	
Abruzzo	391	2.207	105	1.984	370	266	53	30	2.703	
Marche	1.228	3.917	-	3.098	1.262	653	112	20	5.145	
EmiliaRomagna	2.733	2.610	11	2.754	4	1.200	1.164	144	92	5.3554
Veneto	59	3.580	-	2.224	824	458	63	70	3.639	
Friuli V.G.	5.432	7.188	3.349	11.197	2.723	1.739	269	41	15.969	
Sardegna	5.368	7.643	140	8.841	2.095	1.405	482	328	13.151	
Sicilia									12.500	
<b>Totali</b>									<b>139.049</b>	

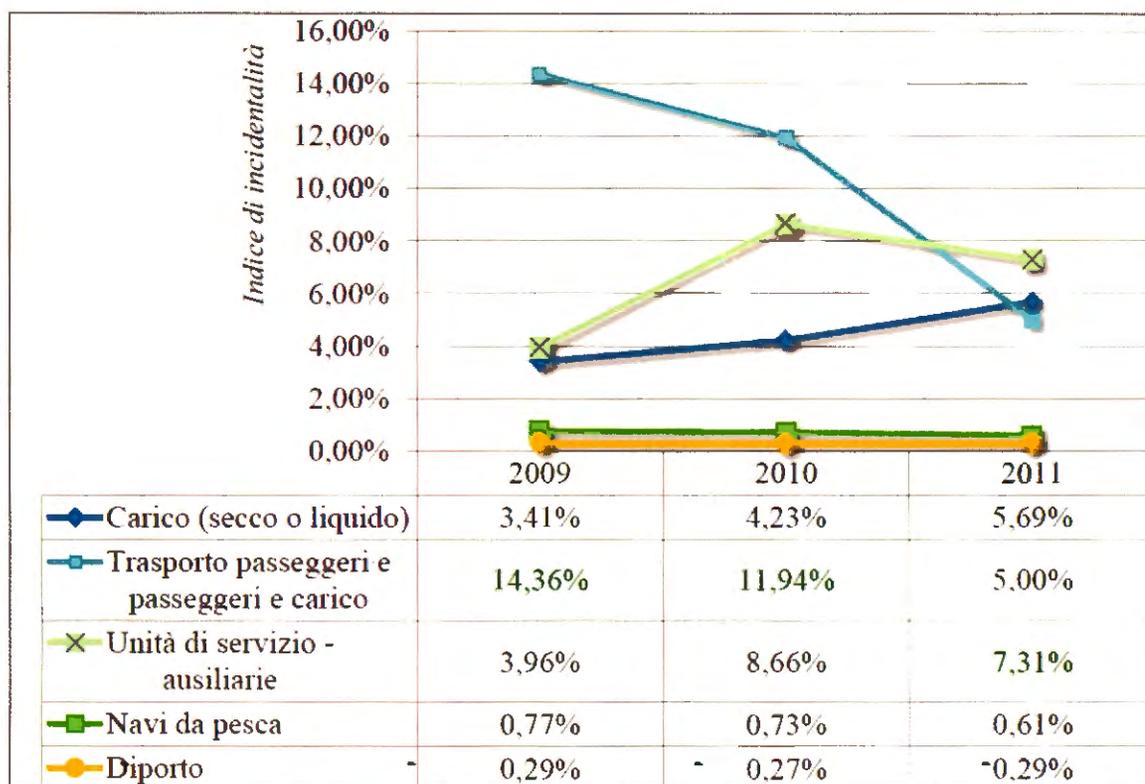
Fonte: Ministero dei Trasporti, Ufficio di Statistica - Direzione Generale per i Sistemi Informativi e Statistici

Dal punto di vista qualitativo, la composizione della flotta diportistica italiana vede una netta prevalenza di imbarcazioni di ridotto cabotaggio. Questo si spiega, in parte con la minore difficoltà che, in assenza di servizi ed infrastrutture adeguate, comporta la gestione delle piccole imbarcazioni rispetto alle grandi, in parte per motivi di natura fiscale, non solo relativi alla maggiore imposizione specifica che grava sulle imbarcazioni di maggiori dimensioni, ma soprattutto perché il sistema fiscale italiano attribuisce alla disponibilità di imbarcazioni medio grandi un valore segnaletico di elevata capacità contributiva, con tutte le conseguenze del caso.

A quanto precede si aggiunga che nel corso degli anni è emerso come l'attuale legislazione in materia sanzionatoria in tema di diporto nautico non risulti allo stato attuale adeguata. La disciplina sanzionatoria per gli illeciti amministrativi relativi alle unità da diporto è attualmente contenuta nel Titolo V del Codice della nautica da diporto, agli articoli da 53 a 57-bis. Le attuali sanzioni non hanno svolto, alla luce dei dati in possesso del Corpo delle Capitanerie di porto, la necessaria funzione deterrente. Il Trend delle sanzioni irrogate dal Corpo delle Capitanerie di porto in materia di diporto è in sostanzialmente in costante aumento. Dall'analisi dei dati in

possesso è emerso che le condotte contra legem poste in essere più di frequente sono state l'inosservanza delle velocità minime, 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. Tali condotte risultano essere particolarmente pericolose per la salvaguardia e tutela della vita umana in mare. Inoltre è stato rilevato un generale aumento di sanzioni a carico di soggetti che conducono unità da diporto in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di stupefacenti, nonché di soggetti che utilizzando unità da diporto causano danni ambientali. A ciò si aggiunga come il trend dei sinistri compiuti con unità da diporto sia sempre costante come emerge dal grafico seguente.

**Grafico 8 – Indice di incidentalità per tipo di unità navale – Periodo 2009 – 2011.**



Di seguito si riportano due grafici in cui si riporta l'attività operativa svolta dal Corpo delle Capitanerie di porto prima nel 2014 e, successivamente, nel 2015. Da queste due tabelle emerge come il trend delle sanzioni irrogate sia in costante aumento per il diporto.

Capitaneria di Porto	N. infrazioni in materia di diporto nautico rilevati dai mezzi terrestri	Annotazioni di Sic. rilasciate ad unità da diporto	Patenti revocate	N. notizie di reato per diporto	N. sequestri penali per diporto	N. illeciti ammin. per diporto	N. sequestri amministrativi per diporto
Ancona	13	-	2	-	-	54	-
Augusta	1	1	-	-	-	9	-
Bari	87	13	1	-	-	207	3
Barletta	25	2	-	1	-	54	1
Brindisi	9	2	2	-	-	19	-
Cagliari	52	-	2	1	-	119	1
Castellammare di Stabia	21	2	-	7	-	34	11
Catania	16	2	-	-	-	49	5
Chioggia	9	30	-	-	1	22	1
Civitavecchia	12	-	-	-	-	16	-
Corigliano Calabro	14	-	-	-	1	15	1
Crotone	39	1	-	-	-	52	6
Gaeta	69	25	-	2	-	107	-
Gallipoli	27	13	1	-	-	64	-
Gela	1	-	2	-	-	8	-
Genova	56	323	-	4	-	141	2
Gioia Tauro	1	-	-	-	-	14	-
Imperia	38	109	-	-	-	57	-
La Maddalena	48	23	-	-	-	88	2
La Spezia	14	8	-	1	-	130	1
Livorno	117	99	-	1	1	176	1
Manfredonia	25	3	4	3	-	40	-
Marina di Carrara	12	54	-	-	-	19	-
Mazara del Vallo	5	-	-	-	1	16	1
Messina - A.M.S.	31	-	-	-	-	72	1
Milazzo	22	-	1	-	-	95	-
Molfetta	10	5	-	1	-	34	1
Monfalcone	68	-	1	-	-	153	3
Napoli	101	52	5	14	1	223	2
Olbia	62	17	4	-	-	106	1
Oristano	-	-	-	-	-	8	-
Ortona	9	-	1	-	-	14	-
Palermo	23	1	8	2	1	166	8
Pesaro	22	-	2	-	-	24	-
Pescara	39	-	-	2	-	108	1
Porto Empedocle	11	16	2	8	-	48	4
Porto Torres	38	11	-	-	-	69	4
Portoferraio	66	-	-	-	-	116	2
Pozzallo	1	2	-	-	-	8	-
Ravenna	10	27	1	-	-	113	-
Reggio Calabria	33	2	-	-	-	103	3
Rimini	60	5	-	-	-	68	1
Roma	64	254	7	-	-	107	4
Salerno	217	23	1	7	-	385	6
San Benedetto del Tronto	10	5	-	-	-	22	4
Savona	24	75	-	-	-	55	-
Sesta Squadriglia Messina	1	-	-	-	-	1	-
Siracusa	38	2	-	4	-	89	1
Taranto	-	-	-	2	-	36	2
Termoli	12	1	-	-	-	46	-
Torre del Greco	4	1	3	-	-	24	1
Trapani	152	16	9	2	-	219	29
Trieste	4	38	-	1	-	8	-
Venezia	20	210	1	-	2	288	11
Viareggio	77	10	-	1	-	99	1
Vibo Valentia Marina	10	-	-	-	-	41	3
<b>Totale</b>	<b>1.950</b>	<b>1.483</b>	<b>60</b>	<b>64</b>	<b>8</b>	<b>4.458</b>	<b>129</b>

CAPITANERIA DI PORTO		N. infrazioni in materia di diporto nautico	Patenti revocate	N. notizie di reato per diporto	N. sequestri penali per diporto	N. illeciti ammin. per diporto	N. sequestri amministrativi per diporto
1	Ancona	73	4	1	-	126	1
2	Augusta	-	-	-	-	13	-
3	Bari	19	-	6	-	152	-
4	Barletta	6	-	-	-	24	2
5	Brindisi	14	-	1	1	30	1
6	Cagliari	75	4	-	-	152	-
7	Castellammare di Stabia	28	3	-	-	65	3
8	Catania	7	1	10	-	75	2
9	Chioggia	16	-	-	-	77	-
10	Civitavecchia	5	-	2	17	13	-
11	Congliano Calabro	19	-	-	-	19	2
12	Crotone	23	-	-	-	61	3
13	Gaeta	92	3	1	-	271	-
14	Gallipoli	74	1	-	-	194	-
15	Gela	3	16	-	-	10	1
16	Genova	100	-	42	-	163	17
17	Gioia Tauro	3	-	-	-	6	-
18	Imperia	25	-	-	-	42	-
19	La Maddalena	34	-	-	1	123	1
20	La Spezia	95	1	1	-	194	-
21	Livorno	116	1	-	-	232	3
22	Manfredonia	12	-	3	2	29	1
23	Marina di Carrara	17	-	-	-	22	-
24	Mazara del Vallo	5	-	-	-	13	1
25	Messina - A.M.S.	40	-	-	-	130	-
26	Milazzo	73	-	-	-	120	-
27	Molfetta	1	-	-	-	14	-
28	Monfalcone	50	-	4	-	97	2
29	Napoli	177	5	1	4	295	3
30	Olbia	91	-	1	2	179	2
31	Oristano	4	1	-	-	13	-
32	Ortona	8	-	-	-	17	-
33	Palermo	58	5	1	-	144	1
34	Pesaro	27	-	-	-	37	-
35	Pescara	22	-	-	-	65	3
36	Porto Empedocle	6	5	-	-	63	2
37	Porto Torres	17	23	3	-	49	2
38	Portoferraio	36	-	-	-	110	1
39	Pozzallo	1	-	-	-	33	-
40	Ravenna	10	1	-	-	98	1
41	Reggio Calabria	15	-	-	1	149	7
42	Rimini	87	-	-	-	104	1
43	Roma	119	6	-	-	194	4
44	Salerno	182	2	6	1	459	1
45	San Benedetto del Tronto	8	-	-	-	24	2
46	Savona	33	-	-	-	88	2
47	Sesta Squadriglia Messina	-	-	-	-	-	1
48	Siracusa	87	-	5	1	141	3
49	Taranto	14	-	-	-	64	-
50	Termoli	6	-	2	-	43	-
51	Torre del Greco	6	4	-	-	20	-
52	Trapani	126	3	7	-	192	1
53	Trieste	13	-	-	-	21	3
54	Venezia	70	-	1	-	324	5
55	Viareggio	146	-	-	-	156	5
56	Vibo Valentia Marina	31	-	1	-	87	4
TOTALE		2.425	89	99	30	5.636	94

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

• **(nel lungo periodo):**

- a. scopo fondamentale e generale della normativa in questione è sfruttare le potenzialità del turismo in modo da permettere la realizzazione di benefici economici in termini sostenibili per l'ambiente in aderenza alla COM (2014) 86 final della Commissione europea. Già la comunicazione del 2012 sulla "crescita blu" aveva annoverato il turismo costiero e marittimo fra i cinque settori di intervento prioritario che permetteranno una crescita sostenibile e la creazione di occupazione nell'economia blu. Nella relazione sulla crescita blu del 2013 il Parlamento europeo ha accolto con favore questo quadro europeo, raccomandando una serie di azioni per rinvigorire il settore e sostenere lo sviluppo di un turismo sostenibile nelle destinazioni costiere. Nel 2012 il turismo europeo ha registrato l'afflusso di 534 milioni di presenze, 17 milioni in più del 2011, per una percentuale del 52% di tutte le presenze internazionali del turismo mondiale. L'afflusso turistico ha generato entrate per 356 miliardi di euro, pari al 43% del totale mondiale<sup>1</sup>. Nel 2013 il numero di pernottamenti nelle strutture turistico-ricettive dell'UE28 ha registrato il massimo storico di 2,6 miliardi, con un aumento dell'1,6% rispetto al 2012. Il turismo rappresenta, pertanto, un'attività economica importante, soprattutto in molte regioni marittime e costiere. Il settore subisce tuttavia gli effetti delle trasformazioni in atto nell'economia mondiale, che si traducono in mutamenti rilevanti del comportamento dei turisti e dei mercati di provenienza;
- b. rilanciare la competitività del settore;
- c. accrescere la produzione per il mercato interno e per quello estero;
- d. accrescere l'occupazione.

• **(Nel medio/breve periodo):** obiettivi fondamentali della normativa introdotta sono:

- a) coordinare e armonizzare la normativa in materia di nautica da diporto, semplificando, altresì il regime amministrativo e gli adempimenti relativi alla navigazione da diporto, anche ai fini commerciali, compresa la dismissione di bandiera;
- b) prevedere, nell'ambito delle strutture ricettive della nautica, di un numero congruo di - accosti riservati alle unità in transito, con particolare attenzione ai posti di ormeggio per i portatori di handicap;
- c) rivalutare e semplificare i requisiti psicofisici, con particolare riferimento a quelli visivi e uditivi, per il conseguimento e il rinnovo delle patenti nautiche e revisionare le procedure di accertamento e certificazione degli stessi;
- d) revisionare i titoli professionali del diporto in relazione all'introduzione di un titolo semplificato per lo svolgimento dei servizi di coperta per unità da diporto;
- e) prevedere criteri di razionalizzazione ed economia delle risorse istituzionali destinate all'attività di controllo in materia di sicurezza della navigazione e razionalizzare le attività di controllo delle unità da diporto attraverso metodologie di verifiche atte ad evitare forme di accertamenti ripetuti a carico delle stesse unità in ambiti temporali limitati nel rispetto della sicurezza nautica;
- f) inserire la cultura del mare e l'insegnamento dell'educazione marinara nei piani formativi scolastici;
- g) introdurre misure riduttive dell'entità delle sanzioni amministrative in caso di assolvimento dell'obbligo del pagamento in tempi ristretti, nonché l'ampliamento delle fattispecie

incidenti nella materia della sicurezza nautica per le quali è prevista la sospensione e la revoca delle patenti nautiche.

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

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

- riduzione dei tempi amministrativi relativi all'espletamento dei procedimenti amministrativi connessi al diporto, aumentando, altresì, l'impiego delle unità da diporto utilizzate a fini commerciali;
- disponibilità di ormeggi destinati al transito;
- numero dei soggetti abilitati alla navigazione da diporto mediante patente nautica;
- soggetti che espletano la propria attività lavorativa a bordo delle unità da diporto;
- eliminazione della duplicazione dei controlli da parte delle Forze di polizia;
- numero dei processi verbali di contestazione amministrativa in materia ambientale derivante da una accresciuta cultura ambientale;
- numero dei soggetti che estinguono la sanzione amministrativa, non attendendo l'emanazione dell'ordinanza di ingiunzione o l'iscrizione a ruolo dell'importo della sanzione.
- numero dei ricorsi afferenti alle pratiche amministrative;
- numero immatricolazioni delle unità da diporto derivanti da nuove costruzioni;
- numero delle irregolarità e delle frodi accertate in materia navigazione da diporto;
- numero di ordinanze di ingiunzione emesse dalle Capitanerie di Porto, ai sensi della legge 24 novembre 1981, n. 689, in materia di unità da diporto;
- importo complessivo delle somme introitate dalle casse dello Stato nei casi di accertate condotte contra legem mediante l'impiego di unità da diporto;
- grado di soddisfazione del consumatore finale rilevabile a mezzo di questionari sulla progettazione e costruzione delle unità da diporto;
- analisi dati e statistiche inerenti l'andamento generale del settore del diporto nautico in materia di nuove immatricolazioni di unità di nuova costruzione;
- produzione nazionale destinata sia ai mercati esteri che a quello interno.
- aumento degli occupati nell'indotto nautico globalmente considerato nel suo insieme;
- numero delle PMI nel settore della nautica da diporto.

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

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

Destinatari diretti delle emanande disposizioni sono il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nella sua articolazione centrali e periferiche e i ministeri concertanti individuati dalla legge delega. Inoltre, importanti destinatari dei principali effetti dell'intervento normativo sono l'utenza diportistica nella sua generalità, l'Unione Nazionale dei Cantieri e delle Industrie Nautiche e Affini (UCINA), l'Associazione Italiana Leasing (ASSILEA). Altresì destinatari saranno anche gli organismi notificati che operano nel settore della nautica da diporto e specificatamente la S.r.l. ANCCP, la S.r.l. ANS, la S.r.l. ENAVE, la S.p.a. Istituto Giordano, la S.r.l. Quality & Security, la S.p.a. RINA SERVICES e la S.r.l. UDICER NAUTITEST. Ulteriori beneficiari saranno i porti turistici, sia a maggioranza pubblica sia a capitale privato, le aree marine protette, le scuole nautiche e i centri di istruzione per la nautica e le federazioni sportive nazionali e le associazioni del terzo settore. Ma i destinatari diretti e principali saranno sicuramente i consumatori finali del

bene “unità da diporto” prodotto, le imprese di settore destinate alla produzione di unità da diporto e, in ultimo, i cittadini tutti che beneficeranno di una maggiore cultura del mare e dello snellimento dei procedimenti amministrativi connessi alle unità da diporto.

## ***SEZIONE 2 - Procedure di consultazione precedenti l'intervento***

Al fine dell'acquisizione degli elementi tecnici necessari alla predisposizione del decreto legislativo sono state interessate le strutture tecniche del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (Dipartimento per i trasporti, la Navigazione ed i Sistemi Informativi e Statistici, Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto). L'Amministrazione centrale intrattiene regolari contatti con gli enti e le associazioni del settore della nautica da diporto e con privati, che intendano rappresentare istanze di interesse in materia di nautica da diporto. Come attività specificamente propedeutiche all'attuazione della legge n. 167/2015, l'Amministrazione centrale ha interpellato le sue articolazioni periferiche e ha suddiviso le materie e i principi e criteri direttivi individuati dalla medesima legge delega tra dodici gruppi di lavoro. Nell'ambito dei lavori di tali gruppi è stato chiesto di produrre analisi, contributi e proposte di articolato nelle materie di loro interesse. Non tutti i soggetti invitati, anche tra quelli istituzionali, hanno ritenuto di partecipare ai lavori o di presentare propri contributi. Al fine dell'acquisizione degli elementi tecnici necessari alla predisposizione dello schema di decreto legislativo proposto è stato interessato il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto. Per quanto concerne la disciplina sanzionatoria e l'inquadramento delle relative fattispecie è stato altresì chiesto il contributo degli uffici marittimi periferici per l'individuazione delle fattispecie sanzionatorie. All'esito delle fasi consultive, la Direzione generale per la vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne ha istituito un gruppo di lavoro ristretto, formato da suoi funzionari e da ufficiali delle Capitanerie di porto, che, sulla base dei contributi prodotti, ha progressivamente elaborato lo schema di decreto legislativo proposto. In tal senso sono state indette alcune riunioni nel corso del 2016, durante le quali sono state messe a punto e approvate le versioni di lavoro della bozza. Il testo del decreto legislativo è stato frutto di un tavolo cui hanno partecipato UCINA, ASSILEA e Lega navale italiana e tutte le rappresentanze del settore maggiormente rappresentative. La scelta dell'intervento normativo, dunque, è scaturita a seguito di un costruttivo e intenso confronto con le strutture tecniche del Ministero su citate, tenuto conto degli interessi delle citate categorie interessate. In conclusione, il testo dell'intervento normativo proposto è stato ampiamente condiviso dalle parti. Pertanto, il testo dello schema di decreto legislativo in esame costituisce una sintesi condivisa delle analisi e del confronto svolto da tutte le parti interessate partecipanti ai predetti tavoli tecnici.

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

L'opzione zero non appare praticabile. Lo schema di decreto legislativo proposto rappresenta attuazione della volontà del legislatore, espressa con l'approvazione della legge n. 167/2015, di procedere a una riforma del codice della nautica da diporto, con puntuale determinazione delle materie e dei principi e criteri direttivi di intervento.

Il legislatore ha, pertanto, espressamente escluso l'opzione zero, consapevole che la nautica da diporto è un settore a rapida evoluzione, anche per la sua vocazione globale, che necessita per mantenersi competitivo di un supporto normativo e amministrativo capace di adattarsi all'innovazione.

## ***SEZIONE 4 - Opzioni alternative all'intervento regolatorio***

Nel corso delle consultazioni nell'ambito delle Amministrazioni è comunque emerso che la disciplina individuata è l'unica opzione effettivamente praticabile per conseguire gli obiettivi innanzi indicati e non sono state esaminate opzioni regolatorie alternative.

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

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

Non si ravvisano svantaggi ovvero elementi di criticità a breve e a medio-lungo termine derivanti ai destinatari diretti e indiretti dall'adozione dello schema di decreto legislativo proposto. L'intervento regolatorio aggiorna il vigente codice della nautica da diporto, allo scopo di introdurre, a vantaggio dell'utenza privata e professionale, una disciplina attuale, anche sotto il profilo tecnologico, e correttiva delle criticità riscontrate nel corso dell'applicazione di quella previgente. La semplificazione e lo snellimento delle procedure amministrative, la diminuzione degli adempimenti a carico dei privati e delle imprese e il progresso nella digitalizzazione della pubblica Amministrazione garantiscono una diminuzione della durata dei procedimenti amministrativi con ovvi vantaggi in termini economici e di operatività delle imprese. Il provvedimento coordina e armonizza la normativa in materia di nautica da diporto, semplifica e razionalizza le attività di controllo in materia di sicurezza della navigazione da diporto, revisiona la disciplina sanzionatoria secondo criteri di gradualità ed effettività, aggiorna i requisiti psicofisici per il conseguimento delle patenti nautiche e semplifica le modalità di accertamento e di certificazione, disciplina la navigazione, l'ormeggio, l'ancoraggio nelle aree marine protette, la ricettività portuale della nautica da diporto e la mediazione nel diporto, revisiona i titoli professionali marittimi del diporto, inserisce la cultura del mare e dell'insegnamento dell'educazione marinara nei piani formativi scolastici e istituisce, infine, la figura professionale dell'istruttore di vela.

Si evidenzia che la novella normativa contempla la disciplina non più derogabile di materie e attività attuali e non contemplate nel codice vigente. Va evidenziato che la normativa in oggetto si inserisce in un contesto di politica economica non del tutto agevole per un perfetto conseguimento degli obiettivi che la stessa si prefigge di conseguire. A seguire una serie di interventi di semplificazione di stimolo per il comparto attualmente in vigore:

**NOLEGGIO OCCASIONALE TASSATO AL 20%**

Il decreto semplificazioni del 2012 ha modificato il Codice della nautica, prevedendo per le persone fisiche private titolari di imbarcazioni da diporto (da 10 a 24 metri) e navi (oltre i 24 metri), anche condotte in leasing, la possibilità di effettuare noleggi occasionali di tali unità, senza che ciò costituisca uso commerciale dell'unità, e senza quindi necessità di annotazione sulla licenza di navigazione. Si rammenta che per condurre imbarcazioni in noleggio occasionale occorre la patente nautica, mentre per le navi è richiesto il titolo professionale. La misura introdotta dovrebbe facilitare ai privati il reperimento di risorse per contribuire a mantenere la propria unità da diporto (ivi inclusa la tassa sulle imbarcazioni/navi); se i relativi proventi non superano l'importo di 30.000 euro all'anno, è possibile optare per un'imposta sostitutiva del 20% in luogo dell'IRPEF e relative addizionali. Secondo alcuni, tuttavia, la nuova opportunità di noleggio occasionale da parte dei privati rappresenta una sorta di concorrenza sleale nei confronti delle società di charter, che esercitano professionalmente tale attività. L'effettuazione del noleggio occasionale dev'essere preventivamente comunicata con modalità telematica all'Agenzia delle Entrate ed alla Capitaneria di porto territorialmente competente: operativamente andrà compilato e firmato un documento in formato pdf scaricabile dal sito della Guardia Costiera [www.guardiacostiera.it](http://www.guardiacostiera.it), che dovrà poi essere inviato mediante posta elettronica alla Capitaneria di porto del luogo dove l'imbarcazione staziona, e allo specifico indirizzo di posta elettronica nazionale della direzione centrale accertamento dell'Agenzia delle Entrate

dc.acc.noleggio@agenziaentrate.it. E' stato, infatti, pubblicato in Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana 15 aprile 2013, n. 88 il decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 26 febbraio 2013, che fissa le modalità operative per effettuare tale comunicazione e approva il relativo modello. Se il noleggio occasionale dà luogo a prestazioni di lavoro occasionale di tipo accessorio, come skipper, mozzo, ecc, occorre compilare anche un apposito riquadro del modello, contenente i dati anagrafici del lavoratore, il tipo di mansione svolta a bordo dell'unità da diporto, le date di inizio e fine della prestazione. In tal caso, va inviata anche la comunicazione all'INPS e all'INAIL, secondo le regole già previste dalla legge per le comunicazioni preventive all'inizio delle attività di prestazioni occasionali. Copia delle comunicazioni uniche, delle relative ricevute di trasmissione all'Agenzia delle Entrate e alla Capitaneria, e, se necessario, delle comunicazioni all'INPS e INAIL, e del contratto di noleggio, devono essere tenute a bordo dell'imbarcazione/nave, a disposizione delle autorità di controllo.

## **VENDITE ALL'ESTERO**

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

## **REDDITOMETRO**

La nuova versione del redditometro di cui al decreto del dicembre 2012 ha inquadrato il settore della nautica da diporto in modo meno punitivo e più vicino alla realtà dei fatti. La presunzione del reddito per l'acquisto di un'imbarcazione è ora valutata con gli stessi criteri applicabili all'acquisto di un immobile, ossia senza l'applicazione al costo dell'imbarcazione di coefficienti moltiplicatori, che in passato innalzavano spropositatamente la capacità reddituale del diportista. Analogamente la rata del leasing nautico determina l'attribuzione di un reddito di pari ammontare; d'altro canto rilevano - alla voce di spesa "trasporti" - anche le spese di mantenimento dell'imbarcazione, come ormeggio, rimessaggio, carburante, ecc.

## **BOLLINO BLU**

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

## **SPORTELLO TELEMATICO DEL DIPORTISTA**

La legge di stabilità 2013 ha previsto l'istituzione dello sportello telematico del diportista, ossia la misura prevede una banca dati centralizzata contenente le informazioni giuridiche, amministrative e fiscali di ogni imbarcazione, allo scopo di semplificare gli adempimenti di iscrizione al Registro delle unità e i relativi controlli. In ultimo, si evidenzia come sussista il vantaggio di risolvere numerose criticità emerse in sede di applicazione del codice della nautica da diporto e del relativo regolamento di attuazione che erano già state oggetto di trattazione in numerose circolari ministeriali.

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

Effetti positivi della disciplina si riscontreranno nella possibilità offerta di diffondere la cultura del mare e incentivare l'acquisto di unità da diporto. Il processo relativo alla costruzione di nuove unità da diporto, sulla base dell'intervento normativo di cui trattasi potrà consentire, pertanto, la crescita di imprese di piccole e medie dimensioni. Infatti, la nuova costruzione di unità da diporto potrà consentire di immettere nel mercato nuove unità e quindi permettere una presumibile crescita del fatturato delle imprese coinvolte nel ciclo produttivo e nell'indotto collegato. Una stima concreta allo stato attuale non risulta preventivabile in quanto soggetta a variabili di mercato. Gli effetti saranno, comunque, oggetto di monitoraggio deducibili anche dall'analisi del mercato e dai dati relativi alle immatricolazioni di nuove unità da diporto.

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

Non sono previsti obblighi informativi a carico dei destinatari diretti e indiretti, in quanto l'emanando decreto non prescrive obblighi ulteriori rispetto a quelli strettamente necessari per l'applicazione delle norme vigenti in materia di nautica da diporto, già individuati nel decreto legislativo n. 171 del 2005. Inoltre, non sono rilevabili, a seguito dell'intervento normativo, ulteriori oneri informativi a carico di cittadini o imprese connesse alla raccolta, elaborazione, trasmissione, conservazione e produzione di informazioni, e in ogni caso gli stessi nella materia non superano il livello minimo previsto dalla normativa europea. Non sono previsti specifici regimi di esenzione dedicati alle PMI, in quanto comunque il provvedimento introduce misure di chiarimento rispetto all'attuale regime, andando pertanto a costituire un indubbio e generalizzato vantaggio in termini di certezza giuridica nel campo delle attribuzioni delle responsabilità in materia di costruzione di unità da diporto. L'intervento regolatorio aggiorna il vigente codice della nautica da diporto allo scopo di introdurre, a vantaggio dell'utenza privata e professionale, una disciplina attuale e correttiva delle criticità riscontrate nel corso dell'applicazione di quella previgente. La semplificazione e lo snellimento delle procedure amministrative, la diminuzione degli adempimenti a carico dei privati e delle imprese e il progresso nella digitalizzazione della pubblica Amministrazione garantiscono una diminuzione della durata dei procedimenti amministrativi con ovvi vantaggi in termini economici e di operatività delle imprese. Attualmente, infatti, secondo dati dell'ufficio di statistica del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per quanto concerne le tempistiche medie per il rilascio, in particolare, delle licenze di navigazione (documento che abilita alla navigazione), emerge che il tempo medio è stimato in 16, alla luce del seguente campione di riferimento:

Capitaneria di porto di Livorno	20 gg.
Capitaneria di porto di Fiumicino	10/15 gg.
Capitaneria di porto Viareggio	30 gg.
Capitaneria di porto Genova	30 gg.
Capitaneria di porto Venezia	20 gg.
Capitaneria di porto Chioggia	25 gg.
Capitaneria di porto Gaeta	10 gg.
Motorizzazione di Como	5/10 gg.

Le differenti tempistiche dipendono da diversi fattori legati soprattutto al numero di pratiche da espletare, di impiegati/funzionari addetti ed naturalmente dal tipo di località a maggiore o minore propensione diportistica. Al momento non risulta possibile quantificare, con esattezza, la riduzione degli oneri informativi previsti, se non a seguito del monitoraggio degli effetti dell'intervento in parola una volta entrato in vigore. Comunque il provvedimento introduce misure di semplificazione e chiarimento, rispetto all'attuale regime, andando pertanto a costituire un indubbio e generalizzato vantaggio in termini di semplificazione dei procedimenti

amministrativi correlati al diporto nautico. Pertanto, la riduzione dei costi sarà oggetto di stima in occasione della predisposizione della relazione annuale al Parlamento sugli oneri amministrativi.

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

L'intervento normativo, pur avendo una valenza di novità, può essere attuato dalle strutture esistenti, dal punto di vista delle risorse umane e strumentali in dotazione. Lo schema di decreto legislativo proposto, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri, o diminuzioni di entrate a carico della finanza pubblica né comporta un aggravio di spese per i cittadini. La legge n. 167/2015, all'articolo 1, comma 7, richiama espressamente la norma di coordinamento finanziario, di cui all'articolo 17, comma 2, della legge 31 dicembre 2009, n. 196. Tuttavia l'adeguamento del decreto ministeriale n. 146/2008 e l'emanazione degli ulteriori regolamenti attuativi previsti dal provvedimento in esame potrebbero presentare elementi positivi di varianza finanziaria, variamente articolati a secondo della materia. In particolare, per quanto attiene alla revisione della disciplina sanzionatoria connessa alla nautica da diporto, l'aumento dell'entità delle sanzioni amministrative pecuniarie vigenti di un terzo, sia nel minimo che nel massimo edittale, disposta dal legislatore all'articolo 1, comma 2, lettera v) della legge n. 167/2015, è destinato a produrre potenzialmente un aumento del relativo gettito. Al riguardo si segnala che anche la riduzione dell'importo della sanzione, qualora dovesse essere effettuato il pagamento immediato, può comportare un aumento del gettito per la finanza pubblica e il conseguente abbattimento del contenzioso amministrativo.

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

- L'intervento normativo non comporta effetti negativi sul corretto funzionamento concorrenziale del libero mercato e sulla competitività complessiva delle economie legate al settore della nautica da diporto. Inoltre, la normativa non limita la costruzione e la progettazione di unità navali in ambito diportistico. La stessa pubblica Amministrazione, comunque, conserva compiti di indirizzo, vigilanza e controllo. Il livello di regolazione previsto, peraltro, è in linea con altri modelli esistenti nell'Unione europea. L'intervento comporterà una sicura crescita della competitività del Paese, atteso che vi sarà, come ampiamente sopra rappresentato, un aumento della produzione nazionale in materia di costruzione di unità da diporto con benefici effetti sull'indotto a esso connesso. Il contributo al PIL del settore della nautica è determinato dal valore della produzione del settore a prezzi di mercato. A esso si giunge sommando: valore aggiunto dei sottosettori (pari al 30% del fatturato totale); costi intermedi dei sottosettori: cantieristica, rimessaggio, accessori-componenti e motori, al netto degli acquisti che ciascun sottosettore effettua presso gli altri settori (stimati sulla base di una opportuna indagine tramite questionari su campione stratificato per settore di appartenenza), ovvero i costi derivanti dalle transazioni interindustriali riguardanti beni e servizi intermedi affluiti dalle branche di origine alle branche di impiego e da queste ultime utilizzate come input dei rispettivi processi produttivi; margini di intermediazione per collocazione della produzione sul mercato (pari all'11% dei fatturati di cantieristica e refitting/rimessaggio). Il contributo della nautica al PIL, come valore della produzione a prezzi di mercato, risulta pari a € 1.995.570.000, in aumento del 2% rispetto allo scorso anno. La tabella seguente rappresenta il contributo della nautica al Prodotto Interno Lordo.

	Valori in €	Peso
Valore aggiunto dei settori	594.100.000	30%
Costi intermedi della cantieristica e riparazioni	899.700.000	
Costi intermedi del settore degli accessori e componenti nautici	221.800.000	
Costi intermedi del settore dei motori marini	58.730.000	
<b>Totale Costi intermedi</b>	<b>1.180.230.000</b>	<b>59%</b>
Margini intermediazione per collocamento produzione sul mercato	221.240.000	11%
Contributo al PIL 2014	1.995.570.000	100%
Contributo al PIL 2013	1.955.780.000	
Variazione contributo al PIL 2014-2013		2,0%
Peso del contributo al PIL della Nautica rispetto al PIL Nazionale % 2014		1,46 %
Peso del contributo al PIL della Nautica rispetto al PIL Nazionale % 2013		1,43 %

## **SEZIONE 7 - Modalità attuative dell'intervento di regolamentazione**

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

L'attuazione dell'intervento normativo è affidata all'iniziativa del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e riguarderà specialmente le attività delle articolazioni periferiche del Corpo delle Capitanerie di porto.

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

Le azioni specifiche per la pubblicità e per l'informazione dell'intervento sono state in parte anticipate nell'attività istruttoria e di concertazione dei meccanismi di snellimento e semplificazione che i competenti servizi del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti hanno condotto congiuntamente ai rappresentanti delle categorie professionali e delle associazioni di utenti interessati. Infatti la regolamentazione oggetto della presente AIR è un provvedimento che incide sui procedimenti legati al mondo delle unità da diporto. Pertanto, è certamente prevedibile che tutti i soggetti direttamente interessati dalle innovazioni introdotte con il decreto in oggetto provvederanno essi stessi a dare massima diffusione delle novità attraverso siti internet, stampa di settore, pubblicità, comunicazioni agli associati, ecc.. In ogni caso, successivamente alla conclusione dell'iter approvativo del decreto, si darà corso all'inserimento nelle pertinenti pagine web del sito istituzionale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e degli altri portali tematici istituzionali.

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

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministero dello sviluppo economico cureranno il controllo sistematico dell'intervento normativo attraverso un monitoraggio periodico. In particolare saranno posti in essere gli ordinari strumenti di controllo e di monitoraggio effettuati dai competenti organi di amministrazione attiva periferica dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministero dello sviluppo economico con specifico riferimento agli indicatori individuati. In particolare, verrà verificato l'aumento della produzione nazionale in materia di costruzione di unità da diporto, come da ultima tabella, e il conseguente aumento degli occupati nell'indotto ad esso connesso, nonché l'andamento delle esportazioni verso specifici mercati. Saranno, inoltre, monitorate le condizioni ambientali delle aree a elevata densità diportistica.

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

L'articolo 1, comma 5, della legge 7 ottobre 2015, n. 167, autorizza il Governo, entro diciotto mesi dalla data di entrata in vigore del decreto legislativo proposto, ad adottare uno o più decreti legislativi contenenti disposizioni correttive e integrative, nel rispetto dei principi e criteri direttivi previsti dall'articolo 1, comma 2, della medesima legge delega.

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

Come stabilito dal decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 19 novembre 2009, n. 212 recante disciplina attuativa della verifica dell'impatto della regolamentazione, ai sensi dell'articolo 14, comma 5, della legge 28 novembre 2005, n. 246, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti effettuerà la verifica dopo un biennio alla entrata in vigore dell'intervento normativo attraverso i periodici controlli sul grado di raggiungimento delle finalità, dei costi e degli effetti prodotti, del livello di osservanza delle prescrizioni e del numero delle sanzioni irrogate e dei connessi importi e, in ultimo, delle somme introitate nelle casse dello Stato per le violazioni accertate. A cura del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti saranno presi in esame i seguenti indicatori:

- occupati nell'indotto nautico globalmente considerato nel suo insieme;
- numero delle PMI nel settore della nautica da diporto;
- numero dei ricorsi afferenti alle pratiche amministrative;
- numero immatricolazioni delle unità da diporto derivanti da nuove costruzioni;
- numero delle irregolarità e delle frodi accertate in materia navigazione da diporto;
- numero di ordinanze di ingiunzione emesse dalle Capitanerie di Porto, ai sensi della legge 24 novembre 1981, n. 689, in materia di unità da diporto;
- importo complessivo delle somme introitate dalle casse dello Stato nei casi di accertate condotte *contra legem* mediante l'impiego di unità da diporto;
- grado di soddisfazione del consumatore finale rilevabile a mezzo di questionari sulla progettazione e costruzione delle unità da diporto;
- dati e statistiche inerenti l'andamento generale del settore del diporto nautico in materia di nuove immatricolazioni di unità di nuova costruzione;
- aumento della produzione nazionale destinata sia ai mercati esteri che a quello interno.

***SEZIONE 8 - Rispetto dei livelli minimi di regolazione europea***