

ATTO DEL GOVERNO

SOTTOPOSTO A PARERE PARLAMENTARE

Schema di decreto legislativo recante disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 3 novembre 2017, n. 229, concernente revisione ed integrazione del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, recante codice della nautica da diporto ed attuazione della direttiva 2003/44/CE

(Parere ai sensi dell'articolo 1, commi 3, 4 e 5, della legge 7 ottobre 2015, n. 167)

(Trasmesso alla Presidenza del Senato il 22 luglio 2019)



SENATO DELLA REPUBBLICA
CABINETTO DEL PRESIDENTE

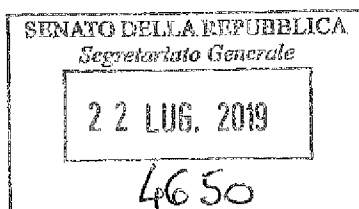
22 LUG. 2019

5,8
1,2,14

*Al Ministro
per i rapporti con il Parlamento
e la democrazia diretta*

DRP/II/XVIII/D48/19

Roma, 22 luglio 2019



Cara Presidente,

trasmetto, al fine dell'espressione del parere da parte delle Commissioni parlamentari competenti per materia e per i profili finanziari, lo schema di decreto legislativo, approvato in via preliminare dal Consiglio dei ministri l'11 luglio 2019, recante disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 3 novembre 2017, n. 229, concernente revisione ed integrazione del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, recante codice della nautica da diporto ed attuazione della direttiva 2003/44/CE, a norma dell'articolo 6 della legge 8 luglio 2003, n. 172, in attuazione dell'articolo 1, comma 5, della legge 7 ottobre 2015, n. 167.

In considerazione dell'imminente scadenza della delega, Le segnalo, a nome del Governo, l'urgenza dell'esame del provvedimento da parte delle competenti Commissioni parlamentari pur se privo dell'intesa della Conferenza Unificata e dei pareri del Consiglio di Stato e del Garante per la protezione dei dati personali, che mi riservo di trasmettere non appena saranno acquisiti.

Cordialmente

Riccardo Fraccaro

Sen. Maria Elisabetta ALBERTI CASELLATI
Presidente del Senato della Repubblica
ROMA

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

La legge 7 ottobre 2015, n. 167, recante delega al Governo per la riforma del codice della nautica da diporto, ha delegato il Governo ad attuare la riforma del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171. La delega è stata esercitata mediante emanazione del decreto legislativo 3 novembre 2017, n. 229, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 23 del 29 gennaio 2018 ed entrato in vigore in data 13/02/2018. La citata legge di delegazione n. 167 del 2015 ha inoltre previsto, all'articolo 1, comma 5, che il Governo è autorizzato ad adottare uno o più decreti legislativi contenenti disposizioni correttive e integrative del codice della nautica da diporto, ora modificato dal decreto legislativo n. 229 del 2017, entro diciotto mesi dalla data di entrata in vigore del medesimo decreto legislativo, nel rispetto dei medesimi principi e criteri direttivi e secondo le modalità ivi previste.

Successivamente all'entrata in vigore del decreto legislativo n. 229 del 2017 e in considerazione di alcune problematiche sorte in sede applicativa delle nuove disposizioni, si è reso necessario avvalersi dell'autorizzazione di cui all'articolo 1, comma 5, della legge n. 167 del 2015, predisponendo pertanto disposizioni integrative e correttive del codice della nautica da diporto. In particolare, a seguito dell'entrata in vigore delle nuove disposizioni, si è registrato quanto segue:

- le articolazioni periferiche dell'Amministrazione, altre Amministrazioni ed Enti locali hanno avanzato numerose richieste di parere su questioni interpretative e applicative, talvolta di non facile soluzione;
- analogamente, imprese e cittadini hanno avanzato numerosi quesiti e richieste di chiarimenti sull'interpretazione di alcune delle nuove disposizioni;
- le consultazioni svolte dalla Direzione generale per la vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne con le province e le città metropolitane, nonché con le associazioni e gli enti maggiormente rappresentativi del settore nautico diportistico¹, hanno confermato la necessità di modificare alcune delle vigenti disposizioni;
- è emersa la necessità di delineare con maggiore completezza i limiti degli effetti retroattivi delle novelle legislative e l'incidenza del principio di legittimo affidamento.

L'intervento correttivo è inoltre operato in linea con il parere n. 1745 del Consiglio di Stato – Commissione speciale del 12 ottobre 2017, espresso sullo schema del decreto legislativo n. 229 del 2017.

Il presente schema di decreto, pertanto, interviene sul testo vigente del codice della nautica da diporto al fine di:

- a) aggiornare i procedimenti amministrativi in materia di nautica da diporto, tuttora previsti nel codice vigente, alle previsioni del sistema telematico centrale della nautica da diporto (SISTE) di cui al decreto del Presidente della Repubblica 14 dicembre 2018, n. 152, recante le norme per l'attuazione del sistema telematico centrale della nautica da diporto e al decreto delle infrastrutture e dei trasporti 9 aprile 2019, recante istituzione dell'Ufficio di conservatoria centrale delle unità da diporto (UCON) nell'ambito del Sistema telematico centrale della nautica da diporto. Il tutto anche al fine di rendere il codice compatibile con le misure di rango inferiore, coerentemente con quanto espresso in merito dal Consiglio di Stato (punto 4.3 del parere n. 1745/2017);
- b) dotare l'articolato, nelle parti oggetto dell'intervento correttivo, di una maggiore completezza, sistematicità e chiarezza normativa, consone al processo di riforma complessiva, riordino normativo, codificazione e semplificazione, in linea con le finalità della delega legislativa e con quanto espresso in merito dal Consiglio di Stato (punto 4.1 del parere n. 1745/2017);

¹ Il Consiglio di Stato, in linea con le finalità di crescita, sviluppo e competitività sottese alle riforme amministrative, ha ritenuto ammissibili contributi provenienti da soggetti, anche privati, rappresentativi dei destinatari degli schemi di normativa (Sez. Norm., parere n. 515/2016).



- c) accogliere ulteriori osservazioni formulate dal Consiglio di Stato, che raccomandava di demandare il recepimento delle indicazioni che richiedevano maggiore approfondimento tecnico giuridico alla sede dei decreti correttivi” (punto 4.1 del richiamato parere);
- d) semplificare il quadro dei decreti attuativi, per rendere più celere il completamento della riforma;
- e) attuare la regolamentazione dell'attività di locazione dei natanti e delle moto d'acqua, secondo criteri di semplificazione e nel rispetto dei requisiti generali di sicurezza, anche ai fini della salvaguardia delle persone trasportate, come previsto all'articolo 1, comma 2, lettera e) della legge n. 167 del 2005.

In considerazione di quanto precede, lo schema di decreto costituendo una prosecuzione della delega legislativa concessa al Governo dalla legge n. 167/2015 e continua a perseguirne le medesime finalità, considerando anche, come osservato dal Consiglio di Stato nel richiamato parere, che:

- a) la riforma del codice della nautica operata nel 2017 rientrava nel programma di governo di rilancio del settore della nautica da diporto, negli ultimi anni particolarmente colpito dalla crisi economica, per favorire la competitività, la produzione e la costruzione delle unità da diporto e, quindi, l'occupazione, oltre alla crescita di tutto il settore connesso alla filiera del diporto, con il conseguente sviluppo nel lungo periodo – altro scopo fondamentale dell'intervento legislativo – delle potenzialità del turismo costiero. Ciò anche per il conseguimento di benefici economici, in termini sostenibili per l'ambiente, in adesione alla comunicazione della Commissione europea del 20 febbraio 2014 n. 86 (punto 1 del parere);
- b) tra gli strumenti necessari al raggiungimento dei citati obiettivi rientra anche la semplificazione dei procedimenti amministrativi nel settore, per favorire la competitività e la capacità di attrazione di capitali da investire e, quindi, la crescita del volume commerciale nel settore della nautica da diporto (punto 1 del parere);
- c) la riforma operata mirava a rilanciare in modo organico un settore importantissimo per il sistema Paese, in un'ottica di lungo periodo ma con misure efficaci anche nel breve e medio termine (punto 4 del parere).

Con particolare riferimento alla semplificazione operata rispetto ai provvedimenti attuativi, lo schema opera in una duplice direzione:

1. unificazione in un unico provvedimento attuativo della molteplicità di decreti e di direttive attuativi previsti per una medesima materia da alcuni articoli del testo vigente;
2. stralcio dalla revisione del regolamento di attuazione del codice della nautica da diporto dei provvedimenti attuativi inerenti materie di competenza esclusiva di questa Amministrazione, per i quali, pertanto, il concerto con altre amministrazioni, oltre che improprio, costituisce un inutile aggravio dei relativi iter procedurali, anche in relazione ad iter di emanazione e di futura modifica.

Nelle valutazioni effettuate, si è inoltre tenuta in considerazione l'osservazione del Consiglio di Stato in base alla quale la concreta realizzazione delle finalità di crescita, sviluppo e competitività del settore della nautica da diporto, che costituisce la finalità della riforma, dipende anche dalla fiducia degli investitori nella stabilità del quadro regolatorio e nell'efficienza degli apparati pubblici, temi ai quali si collegano quelli della qualità della legislazione, della certezza dei rapporti giuridici, della semplificazione amministrativa e della completezza delle risorse organiche (punto 3.2 del parere). Coerentemente, l'importanza dell'intervento correttivo risiede anche in una sistematica razionalizzazione dei provvedimenti attuativi, che comporta la possibilità pratica di una loro più rapida emanazione, a completamento del processo di riforma. Si fa riferimento, in particolare, a:

- a) la facoltà di emanare un unico regolamento attuativo per la disciplina dell'attività di scuola nautica, a chiaro vantaggio degli operatori e dell'amministrazione. Sul tema, è infatti da tempo in corso una proficua collaborazione tra la competente Direzione generale e le Province e le Città metropolitane, dalla quale è scaturita la completa revisione sia delle



- disposizioni contenute nell'articolo 49-septies che del collegato schema di regolamento attuativo;
- b) la possibilità di emanare un unico regolamento attuativo per la disciplina dell'attività dei centri di istruzione per la nautica;
 - c) la definizione della figura professionale dell'istruttore di vela, che la svincoli da quella degli istruttori di vela sportivi e dilettantistici e dal relativo regime fiscale, nonché la redazione di uno schema di regolamento attuativo della figura professionale dell'istruttore di vela e del relativo elenco nazionale conforme alle direttive comunitarie in materia;
 - d) una maggiore flessibilità e rapidità di risposta normativa nella regolamentazione di nuove forme di utilizzo commerciale delle unità da diporto, in linea con la dinamicità del settore e con le raccomandazioni espresse dal Consiglio di Stato (punto 5 del parere) e dalla (COM (2014) 86 in tema di Strategia europea per una maggiore crescita e occupazione nel turismo costiero e marittimo (paragrafo 3.1, Stimolare efficienza e competitività);
 - e) una disciplina delle patenti nautiche più coerente con la finalità di inclusione sociale, nel settore della nautica da diporto, delle persone diversamente abili o con particolari patologie e degli anziani, che è la ratio dell'istituzione della patente nautica speciale di categoria D sul modello della corrispondente patente speciale stradale. Dalla suddetta disciplina dipendono infatti i termini del confronto da avviare con il Ministero della salute per la revisione dei requisiti psichici e fisici di idoneità al conseguimento delle patenti nautiche e per la semplificazione delle modalità di accertamento e certificazione;
 - f) il supporto di una norma di rango primario all'inclusione nel decreto attuativo in materia di programmi e di modalità di esame per il conseguimento delle patenti nautiche² di misure personalizzate (compensative e dispensative)³ per lo svolgimento delle prove di esame in caso di candidati con handicap o con disturbi specifici dell'apprendimento (DSA). Tale decreto attuativo, già elaborato, è stato positivamente licenziato dall'apposito gruppo di lavoro istituito presso la competente Direzione generale;
 - g) la ricezione delle condivisibili osservazioni pervenute dall'Ufficio legislativo del Ministero della difesa con lettera n. 18854 del 18 maggio 2018, nella quale si lamentava l'esclusione dall'articolo 52 del codice della nautica da diporto, istitutivo della "Giornata del mare", del contributo e dell'apporto che la Marina militare può offrire alle iniziative e ai progetti formativi per la diffusione della cultura del mare;
 - h) la soluzione delle criticità rappresentate dalle Regioni in materia di organizzazione del corso annuale teorico-pratico per l'accesso alla professione di mediatore del diporto;
 - i) il completamento dell'intervento di razionalizzazione e di semplificazione amministrativa di cui ai principi e criteri direttivi della legge 167 del 2015 a beneficio di utenti e imprese, anche in una logica di competitività internazionale della bandiera italiana.

Lo schema di decreto si compone di 29 articoli, di seguito descritti.

ARTICOLO 1

Definisce le finalità del decreto, richiamando la delega contenuta nell'articolo 1, comma 5, della legge n. 167 del 2015, che prevede disposizioni correttive e integrative delle attuali disposizioni sul diporto nautico.

² Il decreto è attualmente previsto dall'articolo 49-septies, comma 14 e dall'articolo 49-octies, comma 8, del d.lgs. n. 171/2005 e successive modificazioni, nonché dall'articolo 29, comma 5, del D.M. n. 146/2008

³ Le misure personalizzate (compensative e/o dispensative) trovano fondamento giuridico nell'applicazione rispettivamente dell'articolo 20 della legge 5 febbraio 1992, n. 104 (Legge-quadro per l'assistenza, l'integrazione sociale e i diritti delle persone handicappate) nonché dell'articolo 5, comma 4, della legge 8 ottobre 2010, n. 170 (Nuove norme in materia di disturbi specifici di apprendimento in ambito scolastico), dell'articolo 6, commi 2, 3 e 8, del decreto del Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca 12 luglio 2011, n. 5669 e delle allegate linee guida. La loro previsione normativa nelle modalità di svolgimento degli esami per il conseguimento delle patenti nautiche risponde alle difficoltà e incertezze manifestate da alcune Capitenerie di porto e Uffici circondari marittimi, caratterizzate da grandi bacini di utenza, nello svolgimento delle prove di esame in presenza di candidati portatori di handicap o di DSA, ma dichiarati idonei al conseguimento della patente nautica dai competenti organi medici accertatori.

ARTICOLO 2

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

la lettera a) aggiunge al comma 1 un'ulteriore forma di utilizzo commerciale delle unità da diporto: l'uso, in forma itinerante, per la somministrazione di cibo e di bevande e per l'attività di commercio al dettaglio, colmando in tal modo una lacuna normativa. La disposizione è strettamente connessa alle modifiche apportate anche all'articolo 57-bis del codice;

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

ARTICOLO 3

Modifica l'articolo 3 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171. In particolare:

la lettera a) modifica la lettera e) per correggere un refuso, dato dalla mancanza della ripetizione delle parole "fino a", per indicare l'estremo superiore della classe di TSL che individua le navi da diporto minori storiche;

la lettera b) inserisce la lettera h-bis al comma 1 per definire le unità da diporto a controllo remoto, prodotto che si sta affacciando sul mercato e richiede, pertanto, specifico riconoscimento.

ARTICOLO 4

Modifica l'articolo 15-ter del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171. Infatti l'articolo 3 della legge 8 luglio 2003, n. 172 prevede, all'articolo 3, che le navi adibite in navigazione internazionale esclusivamente al noleggio per finalità turistiche possono essere iscritte nel registro internazionale di cui all'articolo 1 del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30, ed essere assoggettate alla relativa disciplina. L'articolo 15-ter del codice della nautica da diporto (Iscrizione delle navi destinate esclusivamente al noleggio per finalità turistiche) introduce alcune semplificazioni amministrative relative ai libri e ai documenti di bordo per tale tipologia di navi. In particolare è stata introdotta la facoltà di sostituire l'atto di nazionalità di cui all'articolo 150 del codice della navigazione con un'apposita licenza di navigazione, il ruolo di equipaggio di cui all'articolo 170 del medesimo codice con il ruolino di equipaggio diportistico e il giornale nautico previsto dall'articolo 173 del codice con un libro unico di bordo. Le navi destinate esclusivamente al noleggio per finalità turistiche esulano dall'applicabilità delle norme sul sistema telematico centrale della nautica da diporto (SISTE) e delle relative procedure. Pertanto, la modifica apportata al comma 3 dell'articolo 15-ter del codice della nautica da diporto riguarda la correzione, appunto, dell'errato riferimento, presente alla lettera a) del testo vigente, alla licenza di navigazione delle unità da diporto, rilasciata ex articolo 22 del codice della nautica attraverso lo STED. È pertanto introdotta una specifica licenza di navigazione dedicata unicamente alle navi destinate esclusivamente al noleggio per finalità turistiche, redatta su modulo conforme al modello approvato con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Conseguentemente, sono state aggiornate le previsioni di cui ai commi 4 e 5.

ARTICOLO 5

Modifica l'articolo 19 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171. La lettera a) inserisce il comma 1-bis, colmando una lacuna del codice vigente, che non consente al cantiere costruttore di un'unità da diporto, ove non riesca a concluderne la vendita di una unità di nuova costruzione, di poterla immatricolare a proprio nome, in quanto privo del titolo di proprietà. Pertanto, nell'attica della semplificazione amministrativa, si prevede che il cantiere che intende iscrivere un'unità da diporto dallo stesso costruita presenta, in luogo del titolo di proprietà, una dichiarazione sostitutiva dell'atto di notorietà. La lettera b) apporta modifiche al comma 3 per corregge un refuso nella formula di rito della rappresentanza legale diretta ("in nome e per conto"), anche in considerazione del riferimento alla procura con sottoscrizione autenticata; sostituisce l'espressione "di un altro Stato", vaga sul piano giuridico, con la locuzione corrente "Stati terzi", con la quale sono indicati gli Stati estranei all'Unione europea; infine, in linea con le norme comunitarie, riferisce e limita ai soli Stati terzi l'individuazione dei relativi registri pubblici da attuarsi con modalità stabilite dal regolamento di attuazione del codice della nautica da diporto e specifica la natura "straniera" dell'autorità



competente ad attestare l'avvio della procedura di cancellazione dell'unità da diporto dal relativo registro.

ARTICOLO 6

Modifica l'articolo 20, comma 2, del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, inserendo una misura di semplificazione amministrativa e di sostegno allo sviluppo del settore. L'inclusione del ruolino di equipaggio tra i documenti di bordo rilasciati all'atto dell'iscrizione provvisoria di una nave o di un'imbarcazione da diporto ne consente l'immediata ricerca di equipaggio, favorendo l'occupazione.

ARTICOLO 7

Modifica l'articolo 24, comma 2, del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, esplicitando che la valenza giuridica della ricevuta rilasciata dallo STED in occasione del rinnovo della licenza di navigazione, per un'uniforme comportamento degli uffici periferici nell'applicazione della disposizione. Si prevede pertanto che tale ricevuta sostituisce per venti giorni la licenza di navigazione in corso di rinnovo anche ai fini del rilascio del ruolo e del ruolino di equipaggio e della licenza per l'apparato ricetrasmittente di bordo.

ARTICOLO 8

Modifica l'articolo 26, comma 1-bis, del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, aggiornando il codice della nautica da diporto in tema di rilascio del certificato di idoneità al noleggioro, di cui al D.P.R. n. 152/2018 (Regolamento recante norme per l'attuazione del sistema telematico centrale della nautica da diporto) e prevedendone, pertanto, il rilascio da parte degli STED in luogo degli Uffici periferici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

ARTICOLO 9

Sostituisce l'articolo 27 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171. L'intervento correttivo sull'articolo 27 del codice si è reso necessario per due ordini di ragioni. In primo luogo l'articolo 3 (Definizioni) del codice, come modificato dal decreto legislativo n. 229/2017, al comma 1 ha recepito la distinzione tra natanti da diporto di cui alla lettera g) e moto d'acqua di cui alla lettera h), rendendo pertanto necessario riprodurre, anche ai fini della coerenza normativa, la medesima distinzione nell'articolo 27, ora rubricato "Natanti da diporto e moto d'acqua". In secondo luogo, le disposizioni in materia di noleggioro e di locazione di tali tipologie di unità da diporto mancavano di sistematicità e hanno recentemente dato luogo a numerosi e complessi contenziosi amministrativi.⁴ Pertanto, oltre al citato aggiornamento della rubrica (ora "Natanti da diporto e moto d'acqua"), il comma 1 recepisce la distinzione tra natanti da diporto e moto d'acqua di cui all'articolo 3, comma 1, del codice, come modificato dal decreto legislativo n. 229/2017. Il comma 2 specifica, per maggiore chiarezza normativa, il regime giuridico assunto dai natanti da diporto (nello specifico, quello delle imbarcazioni, ossia quello di beni mobili registrati) una volta iscritti, su richiesta dell'interessato, nell'Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN). Il comma 3 disciplina la navigazione che può essere effettuata con i natanti da diporto, omettendo il riferimento alle moto d'acqua, in coerenza con la distinzione tra le due tipologie di unità, sopra richiamata. Il comma 4 definisce il limite massimo della navigazione, in termini di distanza dalla costa, che può essere effettuata con i natanti, chiarendo che questa, in ogni caso, deve avvenire non oltre le dodici miglia di distanza dalla costa. Il comma 5 stabilisce, invece, la distanza massima dalla costa a cui possono navigare le moto d'acqua (un miglio). Il comma 6 corregge, rispetto al precedente testo, la distinzione in termini di competenza territoriale tra autorità marittime e autorità della navigazione interna. Il comma 7, sulla base dell'esperienza maturata⁴, mira a dettare una disciplina unitaria a livello nazionale dell'utilizzo a fini commerciali dei natanti da diporto e delle moto d'acqua, rinviandone la disciplina ad un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e limitando la

⁴ Cfr. da ultimo i dieci ricorsi amministrativi presso il Tribunale Amministrativo Regionale della Campania - Napoli nel solo anno 2018, di impugnazione delle ordinanze dei locali uffici marittimi relativi al titolo di comando per l'esercizio di tale attività.



facoltà di regolamentare la materia da parte delle competenti autorità marittime o della navigazione interna, per quegli ulteriori aspetti di carattere locale e attraverso lo strumento dell'ordinanza, da emanarsi d'intesa con gli enti locali e sentite le associazioni nautiche nazionali maggiormente rappresentative, solo per quanto non previsto dalle predette disposizioni generali. Si tende, pertanto, a rendere le norme specifiche di settore più omogenee e con meno differenziazioni a livello territoriale, in applicazione dei principi di coordinamento e armonizzazione della normativa e di semplificazione del regime amministrativo e degli adempimenti relativi alla navigazione da diporto, anche ai fini commerciali, previsti dalla legge di delega. Il **comma 8** specifica i requisiti che deve possedere l'utilizzatore ai fini dell'esercizio commerciale di natanti da diporto e moto d'acqua e gli obblighi ricadenti in capo allo stesso. Il **comma 9** risponde alla necessità di assicurare sistematicità e chiarezza normativa. I contenuti dell'ultimo periodo del comma 6 e il comma 6-ter del testo vigente sono stati riuniti e rielaborati, per una migliore comprensibilità. Si è inoltre provveduto alla sostituzione del termine di conduttore con quello di locatario, sia perché il termine risulta di maggiore coerenza nell'ambito del codice, sia per evitare confusioni semantiche (nel linguaggio nautico il termine conduttore indica il soggetto al timone di un'unità navale).

ARTICOLO 10

Modifica l'articolo 29 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, eliminando la parola satellitare al comma 11, al fine della semplificazione amministrativa, trattandosi di norma volta alla salvaguardia della sicurezza della navigazione e della vita umana in mare, e dell'apertura a nuove e più avanzate soluzioni tecnologiche, che potrebbero portare a metodologie di rilevazione della posizione diverse da quelle "satellitari", e sostituendo al comma 11-bis la parola conduttore con quella di comandante, atteso che la responsabilità della navigazione ricade sempre su chi esercita il comando a bordo.

ARTICOLO 11

Modifica l'articolo 38 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171. La lettera a) modifica il comma 1, prevedendo che il ruolino di equipaggio deve essere richiesto anche per l'imbarco di marittimi a bordo di navi destinate esclusivamente al noleggio per finalità turistiche. La lettera b) modifica il comma 1-bis, includendo ora, in coerenza con le previsioni di cui al comma 1, le navi destinate esclusivamente al noleggio per finalità turistiche, oltre ad includere l'autorità della navigazione interna (assente nell'attuale disposizione) quale possibile destinatario delle comunicazioni sull'effettiva composizione giornaliera dell'equipaggio in caso di rotazione dello stesso, in aggiunta all'autorità marittima, atteso che non sempre la competenza sulla materia ricade su quest'ultima.

ARTICOLO 12

Modifica l'articolo 39 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171. Il **comma 1**, inerente l'obbligatorietà della patente nautica per la conduzione di determinate tipologie di motori, viene modificato a seguito considerazioni di carattere tecnico, di sicurezza della navigazione e di sostegno al settore diportistico. Dal un punto di vista prettamente tecnico, UCINA⁵ Confindustria Nautica ha commissionato un'analisi comparativa tra un motore a due tempi a iniezione diretta di carburante con cilindrata di 863 cc e un motore a quattro tempi fuoribordo a iniezione elettronica di carburante di cilindrata 995 cc, entrambi nuovi e di potenza nominale di 40 CV (e quindi inferiore al limite di potenza di 40,8 CV, oltre il quale corre l'obbligo di patente nautica). Il primo motore, in base al testo vigente del codice della nautica da diporto, come modificato dal decreto legislativo n. 229/2017, è soggetto ad obbligo di patente nautica, mentre il secondo motore ne è esonerato. Il laboratorio scelto per il test, l'Emissions Compliance Laboratory BRP, è conforme alle regole per le attrezzature di test US EPA Part 1065 nonché con gli standard Direttiva UE sulle imbarcazioni da diporto e all'ISO 8178. I controlli della calibrazione sono effettuati mensilmente su tutte le attrezzature delle celle di test. Per entrambi i motori è stata utilizzata la medesima cella di test. I motori hanno completato un ciclo di rodaggio di quattro ore in conformità con il ciclo di test della

⁵ Si rinvia alla nota 1.



International Marine Industry Association (ICOMIA). Il ciclo di rodaggio è necessario per stabilizzare il funzionamento del motore prima del test dinamometrico ufficiale. Dopo la prova nella cella di test, i motori sono stati installati sul medesimo natante Princecraft in alluminio, modello 142SC, HIN 77A84166D797, lunghezza 4,9 m, peso 263 kg (senza motore). All'esito delle prove al banco e in acqua:

- entrambi i motori hanno fornito potenze nominali pressoché sovrapponibili entro la curva dell'elica con WOT nominale (entro una media di 0,8 HP);
- entrambi i motori hanno raggiunto, all'incirca, la stessa velocità massima entro la gamma del regime nominale;
- nessuno dei due motori ha ecceduto lo standard SAE J1228 per la potenza certificata dei motori fuoribordo;
- il motore a due tempi ha fornito da 2 a 5 CV circa in più al regime di erogazione di potenza intermedia, con l'unico effetto di abbreviare il tempo di raggiungimento dell'assetto di planata, senza variazioni di velocità o di potenza massima del natante. Peraltro, la planata è un fattore di sicurezza, perché consente un minore innalzamento della prua, rendendo più agevole per il conduttore la vista oltre la prua durante la navigazione e perché conferisce maggiore stabilità al natante;
- entrambi i motori sono certificati per soddisfare i severi standard US EPA e della Direttiva UE sulle imbarcazioni da diporto.

Da un punto di vista di sicurezza della navigazione, nei 15 anni in cui i motori a due tempi a iniezione diretta di carburante, con cilindrata superiore a 750 cc, ma inferiore a 1000 cc, sono stati condotti senza patente, non sono stati comunicati alla Direzione generale sinistri marittimi in cui fossero coinvolti tali motori, né problemi o segnalazioni di inconvenienti o criticità relative alla sicurezza della navigazione. Da un punto di vista politico e imprenditoriale, il 15 aprile 2019, in audizione presso la IX Commissione Trasporti della Camera dei deputati, il Sottosegretario del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti Michele Dell'Orco, a nome del Governo, in risposta all'interrogazione n. 5-01828 presentata dall'On. Emanuele Scagliusi del Movimento 5 Stelle ha dichiarato: "Il Governo è consapevole della necessità di superare definitivamente le criticità emerse a seguito della modifica introdotta dall'art. 39 del Codice della nautica e in tal senso sta lavorando. Infatti, nelle more di una rivisitazione generale della norma che possa favorire le attività nautiche delle piccole imbarcazioni da diporto, è intenzione del Governo individuare in tempi stretti la soluzione più idonea, proprio in considerazione dell'approssimarsi della stagione turistica". (Bollettino delle Giunte e delle Commissioni, Camera dei Deputati, 3 aprile 2019). Conseguentemente è stato depositato presso la Camera dei deputati un disegno di legge (AC 1822, relatore On. Giovanni Battista Tombolato, Lega) con il quale, in attesa del presente decreto legislativo correttivo, è proposto un regime transitorio. Nella relazione illustrativa il relatore lamenta come, a decorrere dalla data di entrata in vigore del decreto legislativo n. 229/2017, si è determinato un oggettivo nocumento all'attività delle imprese di locazione, che avevano acquistato i propulsori in questione in ragione della possibilità di locarli a prescindere dal possesso della patente nautica da parte del locatario. Proprio per evitare ingenti danni economici alle imprese del settore nautico, ed al settore della nautica da diporto nel suo complesso, la legge 21 settembre 2018, n. 108 ha disposto il differimento dell'applicazione dell'articolo 39, comma 1, lettera b), del codice della nautica da diporto, come modificato dal d.lgs. n. 229/2017, al 1° gennaio 2019. Secondo il relatore, questo differimento si è rivelato troppo breve in relazione al periodo di ammortamento del costo di acquisto di un motore marino. Pertanto si renderebbe necessario un ulteriore differimento al 1° gennaio 2021, affinché gli operatori del settore possano evitare e contenere i danni economici, e allo stesso tempo contribuire allo sviluppo del turismo nautico. Sia le associazioni nazionali di categoria maggiormente rappresentative, sia i consumatori, hanno più volte manifestato alla competente Direzione generale la necessità e l'urgenza di un intervento correttivo definitivo. La soluzione prospettata, che innalza a 900 cc il limite di cilindrata per i motori a due tempi a iniezione diretta di carburante ai fini dell'obbligo di patente nautica, conserva l'impianto del decreto legislativo n. 229/2017, basato sulla conferma della differenza di cilindrata fra i propulsori fuoribordo a due



tempi a iniezione diretta di carburante e i propulsori a quattro tempi a iniezione elettronica di carburante, sulla base di un principio di ragionevolezza fondato su elementi tecnici oggettivi.

La modifica apportata al comma 6 mira all'inclusione delle moto d'acqua fra le unità da diporto al cui comando abilita la patente speciale di categoria D. La precedente esclusione delle moto d'acqua contrasta con le finalità di inclusione sociale e di ampliamento della platea dei diportisti che costituiscono la ratio dell'istituzione della patente speciale D; è risultata irragionevole, perché avulsa da qualsiasi riferimento alle concrete abilità e all'effettiva situazione clinica del diportista; è contraddittoria rispetto al principio, consolidato nel comma 6-bis dell'articolo 39 del codice, di esclusiva responsabilità del medico accertatore riguardo il giudizio di idoneità psichica e fisica al conseguimento delle patenti nautiche e i limiti di tale idoneità, cioè le eventuali limitazioni o prescrizioni annotate sulla patente nautica. Le modifiche apportate al comma 6-bis derivano da due distinte esigenze. In primo luogo si avvertiva la necessità di una maggiore completezza del testo, soprattutto per quanto riguarda le limitazioni e le prescrizioni applicabili alla patente di categoria D. In secondo luogo, il riferimento al regolamento di attuazione del codice per la previsione dei requisiti psichici e fisici per il conseguimento e il rinnovo delle patenti nautiche da un lato appariva ultroneo rispetto alla medesima disposizione presente nell'articolo 59, comma 1, lettera i), del decreto legislativo n. 229/2017; dall'altro finiva nella sua formulazione per svuotare di contenuto e di senso la patente speciale di categoria D, che costituisce l'innovazione più importante della disciplina delle patenti nautiche, se non altro per il valore di inclusività sociale e per il potenziale effetto di aumento della platea dei diportisti, contemperando lo sviluppo del settore con la salvaguardia della sicurezza della navigazione. La nuova formulazione ripristina sia l'allineamento sotto questo profilo della disciplina diportistica a quella stradale, come misura di semplificazione amministrativa a favore degli operatori, sia la finalità di avviamento alla pratica del diporto nautico di maggiori categorie di cittadini, alcune delle quali ne sono escluse dalla legislazione vigente, pur presentando situazioni o condizioni soggettive non incompatibili in assoluto con la sicurezza della navigazione e la salvaguardia della vita umana in mare.

ARTICOLO 13

Modifica l'articolo 39-bis del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171. Il comma 1, come sostituito, prevede che presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è istituita l'anagrafe nazionale delle patenti nautiche. La lettera c) del comma 2 viene sostituita in applicazione di quanto osservato dal Consiglio di Stato in merito alla necessità di evitare elencazioni tassative, che potrebbero non esaurire tutte le fattispecie possibili, e di sostituirle con locuzioni omnicomprensive. Così la locuzione vigente "che comportano l'applicazione della sanzione della sospensione o della revoca della patente nautica" è stata sostituita dalla locuzione "che comportano l'irrogazione di sanzioni amministrative accessorie". La lettera d) del comma 2, come sostituita, prevede, in aggiunta alla vigente disposizione, l'annotazione dell'eventuale giudicato penale discendente dal sinistro marittimo nell'anagrafe nazionale delle patenti nautiche. Ciò consente, nel caso in cui la responsabilità del sinistro ricada in capo al titolare della patente nautica, di coniugare la completezza dei dati registrati in anagrafe con la semplificazione amministrativa del procedimento di verifica dei requisiti morali. Si è anche tenuto conto dell'osservazione del Consiglio di Stato, che ravvisava perplessità sulla previsione, al comma 1, dell'inclusione anche dei "sinistri marittimi" nell'anagrafe. Ciò sia in relazione alle finalità di semplificazione della delega, poiché senza alcuna ulteriore specificazione si introdurrebbe un onere amministrativo anche per eventi di minima importanza, sia in relazione alla coerenza sistematica con il comma 2, che correttamente considera rilevanti per l'anagrafe soltanto le "violazioni di norme" e non tutti i singoli sinistri. Il comma 3-bis riproduce l'analoga disposizione di cui all'articolo 116, comma 13, del codice della strada (decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285) sulle modalità di aggiornamento della residenza del titolare di patente nautica.

ARTICOLO 14



Modifica il comma 1 dell'articolo 47 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, in recepimento del mutamento delle modalità di offerta sul mercato del noleggio delle unità da diporto, che, oltre al noleggio dell'intera unità, vedono ora l'offerta di imbarchi "a la cabina", fermi restando i limiti dei dodici passeggeri trasportabili previsti dalla disciplina del noleggio da diporto. La novella regolamenta pertanto questo tipo di noleggio, molto diffuso fra le unità di minori dimensioni.

ARTICOLO 15

Modifica il comma 2 dell'articolo 49-bis del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, prevedendo, per ragioni di sicurezza della navigazione e di salvaguardia della vita umana in mare, che il titolare, l'utilizzatore a titolo di locazione finanziaria dell'imbarcazione ovvero il personale diverso eventualmente utilizzato per il comando di unità da diporto in attività di noleggio occasionale deve possedere da almeno cinque anni la patente nautica. Detto periodo temporale, oltre che garantire la necessaria esperienza nella conduzione dell'unità da diporto, risulta coerente con altre previsioni del codice della nautica, quale, ad esempio, quella inerente i requisiti per l'insegnamento teorico presso le scuole nautiche.

ARTICOLO 16

Sostituisce l'articolo 49-quinquies del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, a seguito di una rivisitazione organica delle disposizioni all'attualità contenute negli articoli 49-quinquies e 49-sexies. In sintesi:

- a) per sistematicità sono accorpate nell'articolo 49-quinquies le disposizioni inerenti specificamente la figura dell'istruttore professionale di vela e nell'articolo 49-sexies le disposizioni inerenti la disciplina dell'elenco nazionale degli istruttori professionali di vela. In dettaglio, la lettera h) del comma 2, e i commi da 4 a 10 della versione vigente dell'articolo 49-sexies sono traslati al novellato articolo 49-quinquies; i commi da 4 a 7 della versione vigente dell'articolo 49-quinquies sono traslati al novellato articolo 49-sexies;
- b) per completezza del testo normativo sono aggiunte una serie di disposizioni caratterizzanti le professioni regolamentate, qual è la figura dell'istruttore professionale di vela;
- c) su indicazione del Dipartimento per le politiche europee della Presidenza del Consiglio dei Ministri⁶ sono aggiunte norme sulla libera circolazione dei lavoratori in ambito UE e sulle procedure di riconoscimento dell'equipollenza dei brevetti e delle qualifiche professionali comunitari, ivi compresi quelli nazionali diversi da quelli rilasciati dalla Marina militare, dalla Lega navale italiana e dalla Federazione italiana vela (ai sensi del decreto legislativo 9 novembre 2007, n. 206) e di Stati terzi (ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 31 agosto 1999, n. 394);
- d) la disciplina sanzionatoria è stata revisionata. Per maggiore completezza del testo normativo sono previste le fattispecie dell'esercizio abusivo e dell'esercizio irregolare dell'attività di istruttore professionale di vela con le relative sanzioni amministrative;
- e) a vantaggio anche degli operatori, il decreto previsto nel testo vigente dell'articolo 49-sexies, comma 10, è reso omnicomprensivo delle materie che riguardano l'istruttore professionale di vela e la gestione del relativo elenco nazionale.

Ciò premesso, si analizzano, di seguito, le singole disposizioni dell'articolo 49-quinquies. La rubrica è stata modificata da "Istruttore di vela" a "Istruttore professionale di vela", per sottolineare la natura di professione dell'attività regolamentata e la distinzione, con connesse conseguenze di carattere giuridico e fiscale, tra istruttore professionale di vela e istruttore di vela che opera in ambito sportivo e dilettantistico. Coerentemente, il comma 1 istituisce l'istruttore professionale di vela. Il comma 2 ridefinisce la figura dell'istruttore professionale di vela, tenendo conto dell'esito

⁶ Il giorno 29/05/2018 si è tenuta presso la competente Direzione generale una riunione in materia di istruttori professionali di vela, alla quale hanno partecipato il Dipartimento per le politiche europee della Presidenza del Consiglio dei ministri, la Lega navale italiana (che ha formalizzato le proprie osservazioni con lettera prot. n. 16457 del 19/06/2018), la Federazione Italiana Vela (in rappresentanza anche del CONI) e Confarca (in rappresentanza delle scuole nautiche).

della riunione specificata in nota 1 e delle previsioni di cui alla legge regionale del Consiglio Regionale della Valle d'Aosta 31 dicembre 1999, n. 44 (Disciplina della professione di maestro di sci e delle scuole di sci in Valle d'Aosta). La riformulazione chiarisce la natura di professione regolamentata dell'istruttore professionale di vela, il conseguente scopo di lucro della prestazione professionale, gli ambiti e le modalità di esercizio dell'attività, identificati nella preparazione dei candidati agli esami per il conseguimento delle patenti nautiche e nell'attività libero professionale. La principale ratio di tale ridefinizione è l'introduzione di una netta distinzione, fortemente sostenuta dal CONI e dalla Federazione italiana vela, tra la disciplina dell'istruttore professionale di vela, normata dal codice della nautica da diporto, e la disciplina degli istruttori di vela sportivo-dilettantistici, che rientra nella competenza del CONI, essendo tale attività caratterizzata da un peculiare regime normativo, formativo e fiscale, con particolare riferimento all'articolo 67, comma 1, lettera m), del decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, espressamente richiamato nella disposizione. L'inclusione dell'istruzione pratica tra le attività proprie dell'istruttore professionale di vela colma una lacuna del testo vigente, mentre l'uso della locuzione "nelle sue diverse specializzazioni" è funzionale alla strutturazione dell'elenco nazionale degli istruttori di vela. Il comma 3 costituisce uno sviluppo della disposizione già vigente. In coerenza con le formule tipiche delle professioni regolamentate, si stabilisce che l'esercizio della professione di istruttore di vela e l'uso del titolo spettano unicamente ai soggetti iscritti nell'elenco nazionale e che, pertanto, sono vietati a chi ne sia stato cancellato o radiato. Fatta salva l'applicazione delle sanzioni penali vigenti per l'esercizio abusivo di professioni regolamentate, il comma stabilisce la sanzione amministrativa corrispondente alla violazione. Per il minimo e il massimo edittale è stato preso a riferimento l'articolo 25, comma 1, lettera a), della citata legge regionale della Valle d'Aosta n. 44/1999. È inoltre prevista la sanzione accessoria della cessazione immediata dell'attività. Il comma 4 colma una lacuna in tema di vigilanza amministrativa e tecnica sull'esercizio dell'attività di istruttore professionale di vela, attribuendone la competenza al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. La disposizione mira a rendere effettiva la strutturata disciplina sanzionatoria, nonché la prevenzione e la repressione dell'esercizio abusivo o irregolare della professione di istruttore di vela, delle forme di concorrenza sleale e di pubblicità ingannevole, individuando il referente istituzionale nazionale in materia. Il comma 5 stabilisce la sanzione amministrativa per l'irregolare esercizio della professione di istruttore di vela. Il minimo e il massimo edittale sono ripresi da quelli previsti dalla legge regionale della Valle d'Aosta n. 44/1999 (articolo 25, comma 1, lettera f). Il comma 6 prevede sanzioni disciplinari per l'esercizio delle professioni di istruttore di vela in violazione delle disposizioni in materia. Il comma 7 riformula il vigente comma 4 dell'articolo 49-sexies, rinviando al regolamento di cui al novellato comma 14 la previsione delle disposizioni che, rispondendo alla tutela di un pubblico interesse al corretto esercizio della professione, hanno rilevanza disciplinare. La norma di rango secondario, per le maggiori rapidità e flessibilità di innovazione che le sono proprie, è in effetti più adatta a governare la disciplina "sanzionatoria" di una professione di nuova istituzione, che potrebbe nell'esperienza amministrativa offrire motivi di aggiustamenti e modifiche. Le sanzioni disciplinari rimangono invariate, fatta salva una verifica della loro definizione operata avendo a modello ancora l'ordinamento forense. Di qui la sostituzione del termine "ammonimento" con quello più corretto di "avvertimento". Il comma 8 individua le autorità competenti all'accertamento delle violazioni e all'irrogazione delle sanzioni amministrative e disciplinari inerenti l'esercizio dell'attività di istruttore professionale di vela nel Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e nelle Capitanerie di porto competenti per territorio del luogo in cui è stata commessa la violazione, rispettivamente per le acque interne e per le acque marittime, ai sensi della legge 24 novembre 1981, n. 689. Le sanzioni irrogate sono comunicate al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'annotazione nell'elenco nazionale degli istruttori di vela. Il comma 9 riprende la disposizione di cui al comma 6 del vigente articolo 49-sexies in materia di sospensione obbligatoria. È riformulata la lettera a) relativa alla copertura assicurativa e soppressa la lettera c), relativa all'interdizione dai pubblici uffici per una durata non superiore a tre anni, perché incongruente con la materia. Il comma 10 prevede la sanzione disciplinare della radiazione per perdita dei requisiti morali o per altre



fattispecie di particolare gravità. Il **comma 11** attribuisce al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e alle Capitanerie di porto la potestà sanzionatoria. Il **comma 12** rinvia ad un regolamento per stabilire la disciplina della figura professionale dell'istruttore di vela e del relativo elenco nazionale. Rispetto alle previsioni di cui al decreto previsto dal vigente comma 10 dell'articolo 49-sexies, si prevede un ampliamento delle materie che dovranno essere disciplinate dal nuovo regolamento previsto affinché lo stesso contenga una disciplina omnicomprensiva dell'esercizio della professione di istruttore di vela e della tenuta del relativo elenco nazionale. La novella origina da esigenze di completezza del testo normativo, di semplificazione amministrativa e di vantaggi applicativi e informativi, con auspicabili effetti di riduzione del contenzioso. Rispetto al testo vigente sono integrate le seguenti materie:

lettera a): individuazione dei brevetti e delle qualifiche professionali rilasciati dalla Marina militare, dalla Federazione italiana vela e dalla Lega navale italiana validi per l'accesso alla professione di istruttore di vela;

lettera c): modalità di comunicazione degli estremi della polizza assicurativa degli istruttori professionali di vela e di ogni sua variazione agli allievi e alla Direzione generale per la vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per la registrazione nell'elenco nazionale;

lettera d): modalità di riconoscimento della qualifica di esperto velista, rilasciata in data antecedente all'entrata in vigore del decreto, ai fini dell'iscrizione nell'elenco nazionale degli istruttori professionali di vela;

lettera e): condizioni e modalità per il rilascio, in fase di acquisizione di uno dei brevetti o delle qualifiche professionali di cui alla lettera b), del certificato di idoneità psichica e fisica da parte dei medici della Federazione medico-sportiva italiana o dal personale e dalle strutture pubbliche e private convenzionate ai sensi dell'articolo 5 del decreto-legge 30 dicembre 1979, n. 663, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 febbraio 1980, n. 33, e delle relative disposizioni di attuazione;

lettera f): procedimento disciplinare, ivi comprese le procedure di impugnazione e di esecuzione delle sanzioni disciplinari nel rispetto del principio del contraddittorio e dei principi generali dell'attività amministrativa;

lettera g): disciplina dell'apposita sezione dell'elenco nazionale riservata all'iscrizione degli istruttori di vela che svolgono attività sportiva dilettantistica ai sensi dell'articolo 67, comma 1, lettera m), del decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, ivi comprese le modalità di annotazione;

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

ARTICOLO 17

Come sopra richiamato, nel novellato articolo 49-sexies sono raggruppate le disposizioni inerenti specificamente l'elenco nazionale degli istruttori professionali di vela. Nel dettaglio, i commi articoli dal 4 al 7 della versione vigente dell'articolo 49-quinquies sono traslati al novellato articolo 49-sexies. Il **comma 1** contiene la disposizione istitutiva dell'elenco nazionale degli istruttori professionali di vela presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il **comma 2** dispone i requisiti soggettivi, fisici, psichici e morali per l'iscrizione nell'elenco nazionale degli istruttori professionali di vela e dunque per l'esercizio della professione e per l'uso del titolo. Rispetto ai requisiti vigenti, di cui all'attuale testo del comma 2 dell'articolo 49-sexies, si segnalano le seguenti modifiche:

lettera b): sono inserite disposizioni sul riconoscimento o la dichiarazione di equipollenza da parte delle competenti autorità italiane dei percorsi di studio compiuti all'estero o dei titoli di studio esteri;

lettera c): la revisione dei requisiti morali è operata sul modello di quelli previsti all'articolo 49-septies per l'esercizio dell'attività di scuola nautica, compresa la previsione dei delitti previsti dal decreto del Presidente della Repubblica 9 ottobre 1990, n. 309 (Testo unico delle



leggi in materia di disciplina degli stupefacenti e sostanze psicotrope, prevenzione, cura e riabilitazione dei relativi stati di tossicodipendenza). Sono aggiunti i delitti contro la moralità pubblica ed il buon costume, in considerazione del tipo di attività, che comporta un rapporto tra istruttore e allievo;

lettera d): sono integrate disposizioni per il riconoscimento dell'equipollenza dei brevetti e delle qualifiche professionali rilasciati da enti e autorità nazionali diversi da Marina militare, Federazione italiana vela e Lega navale italiana, nonché per quelli rilasciati da autorità o enti stranieri;

lettera f): in caso di esercizio della professione di istruttore professionale di vela da parte di un cittadino straniero, la novella è volta ad assicurare il possesso certificato di un sufficiente livello di competenza nella conoscenza della lingua italiana, individuato nel livello B1 (Livello pre-intermedio o "di soglia") del quadro comune europeo di riferimento per la conoscenza delle lingue (QCER), onde garantire l'effettiva capacità dell'istruttore professionale di vela straniero di trasmettere all'allievo competenze e conoscenze in campo velico. Il requisito della conoscenza della lingua italiana si intende soddisfatto qualora l'interessato abbia conseguito in Italia il diploma di istruzione secondaria di secondo grado, ovvero sia in possesso della certificazione della conoscenza della lingua italiana come lingua straniera rilasciato da uno degli enti certificatori (CLIQ). Si prescinde dal requisito di competenza nella conoscenza della lingua italiana qualora l'insegnamento sia impartito esclusivamente ad allievi stranieri in lingua inglese o nella loro lingua madre.

lettera g): nel rispetto del principio e criterio direttivo di semplificazione amministrativa, previsto dalla legge delega n. 167/2015, il certificato di idoneità psichica e fisica all'esercizio della professione è richiesto solo in caso di rinnovo dell'iscrizione nell'elenco nazionale degli istruttori di vela. Per la prima iscrizione la fase dell'accertamento dell'idoneità psichica e fisica è già compiuta in sede di acquisizione del brevetto o della qualifica professionale validi per l'iscrizione. Pertanto il possesso del brevetto certifica anche il possesso dei requisiti psichici e fisici.

Il comma 3 prevede che i requisiti di cui al comma 2, lettere a), b) e d), non si applicano a coloro che hanno ottenuto il riconoscimento, ai sensi del decreto legislativo 9 novembre 2007, n. 206, del brevetto o della qualifica professionale presso altri Stati membri dell'Unione europea ovvero, se il brevetto o la qualifica professionale sono stati conseguiti in Paesi terzi, in conformità al decreto del Presidente della Repubblica 31 agosto 1999, n. 394.

Il comma 4 racchiude le previsioni dei vigenti commi dal 4 al 6 dell'articolo 49-quinquies. Le modifiche apportate riguardano i meccanismi di contabilità pubblica, ridisegnati in modo da assicurare l'effettiva disponibilità su un pertinente capitolo dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti delle risorse finanziarie per la copertura delle spese di gestione dell'elenco nazionale degli istruttori professionali di vela, di conservatoria e di vigilanza sull'esercizio della professione. Il comma 5 modifica il vigente comma 3 dell'articolo 49-sexies. L'efficacia dell'iscrizione nell'elenco nazionale degli istruttori professionali di vela è stabilita in cinque anni. Il rinnovo avviene previo accertamento della persistenza dei requisiti di cui al comma 2. Per quanto attiene al corso di aggiornamento professionale, si è optato per il rispetto dell'autonomia statutaria e regolamentare delle autorità o degli enti che rilasciano i brevetti e le qualifiche professionali riconosciuti validi per l'accesso alla professione. Tali corsi assumono in tal modo valore puramente didattico, ma non amministrativo. Si tratta di una norma di semplificazione, che realizza un efficiente equilibrio tra la riduzione degli oneri a carico sia dell'Amministrazione sia degli istruttori professionali di vela e l'esigenza della verifica della loro professionalità. Il comma 6 riprende le disposizioni di cui al vigente comma 7 dell'articolo 49-quinquies, ribadendo la pubblicità dell'elenco nazionale degli istruttori professionali di vela, prendendo a modello l'ordinamento forense.

ARTICOLO 18



Sostituisce l'articolo 49-septies del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171 e persegue finalità di semplificazione normativa secondo criteri di completezza, sistematicità e chiarezza del testo normativo, raccomandati dal Consiglio di Stato (parere 1745/2017). Ove possibile, la disciplina delle scuole nautiche è stata allineata alla disciplina delle autoscuole, con particolare riferimento all'articolo 123 del codice della strada (decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285), come ulteriore misura di semplificazione amministrativa, anche in considerazione del fatto che nella maggioranza dei casi la medesima impresa svolge attività sia di autoscuola sia di scuola nautica. La redazione del novellato articolo 49-septies è frutto di consultazione con alcune delle maggiori città metropolitane e province, enti locali ai quali è attribuita la vigilanza amministrativa e tecnica sulle scuole nautiche, tra le quali Bologna e Milano. Da tale consultazione è nato anche lo schema di regolamento di disciplina dell'attività di scuola nautica previsto dal novellato comma 19. Il comma 1 riprende la definizione di scuola nautica presente nell'abrogato articolo 42 del regolamento di attuazione del codice. La parola "centri" è però sostituita dalla parola "scuole" per non ingenerare confusione con i "centri di istruzione per la nautica", oggetto dell'articolo 49-octies. Si dispone inoltre che l'attività di scuola nautica può essere esercitata nella forma dell'impresa o del consorzio di imprese. Il comma 2 contiene previsione in linea con quanto disposto dall'articolo 105, comma 3, lettera a), del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112 (Conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle regioni ed agli enti locali, in attuazione del capo I della legge 15 marzo 1997, n. 59), che conferisce alle province, alle città metropolitane e alle province autonome di Trento e di Bolzano (d'ora in avanti: "autorità di controllo", secondo la dizione scelta dalle medesime) l'attività di vigilanza amministrativa e tecnica sulle scuole nautiche. Le consultazioni con le suddette autorità di controllo hanno consentito di apprezzare il problema della competenza in attività di vigilanza sulle sedi, ulteriori rispetto a quella principale, che le scuole nautiche aprono in province diverse da quella in cui è ubicata la sede principale. Il problema è risolto attraverso l'affermazione del principio di territorialità nella ripartizione delle competenze delle autorità di controllo: indipendentemente dalla natura, principale o ulteriore, della sede di una scuola nautica, è la sua ubicazione territoriale a individuare l'autorità di controllo competente. All'attività di controllo ordinaria sull'attività delle scuole nautiche e sulla permanenza dei requisiti prescritti, che ha cadenza almeno triennale, è aggiunta un'attività di controllo straordinaria, conseguente alla ricezione da parte dell'autorità di controllo territorialmente competente di notizia circostanziata che l'attività di una determinata scuola nautica non si svolge regolarmente. Il comma 3, in relazione al regime di SCIA, recepisce il principio di competenza territoriale delle autorità di controllo introdotto al comma 2, relativamente all'apertura di sedi principali o di ulteriori sedi nel territorio di una diversa autorità di controllo, richiedendo per le sedi secondarie il possesso di tutti i requisiti prescritti ad eccezione della capacità finanziaria; è altresì inserito il riferimento ai consorzi di scuole nautiche. La novella è frutto di consultazioni con le autorità di controllo. Il comma 4 prevede i requisiti soggettivi per la presentazione della SCIA per l'esercizio di una scuola nautica. Rispetto ai requisiti vigenti, di cui all'attuale testo del comma 6 dell'articolo 49-septies, si segnalano le seguenti modifiche:

lettera a): in base alle disposizioni vigenti è espressa la possibilità di presentazione della SCIA per l'esercizio dell'attività di scuola nautica ai cittadini italiani, o di un altro Stato membro dell'Unione europea, o di uno Stato membro del SEE o di Stati terzi in regola con le disposizioni in materia di soggiorno e di lavoro nel territorio dello Stato (cfr. i citati d.lgs. n. 206/2007 e d.P.R. n. 394/1999);

lettera e): il requisito di formazione scolastica contempla i titoli di studio esteri riconosciuti o dichiarati equipollenti a quello nazionale dalle competenti autorità italiane;

lettera d): in caso di SCIA per l'esercizio di una scuola nautica presentata da un cittadino straniero, la novella è volta ad assicurare il possesso certificato di un sufficiente livello di competenza nella conoscenza della lingua italiana, individuato nel livello B2 (livello intermedio superiore) del quadro comune europeo di riferimento per la conoscenza delle lingue (QCER), onde garantire l'effettiva capacità di gestione della scuola nautica da parte del titolare. Il requisito della conoscenza della lingua italiana si intende soddisfatto qualora



l'interessato abbia conseguito in Italia il diploma di istruzione secondaria di secondo grado, ovvero sia in possesso della certificazione della conoscenza della lingua italiana come lingua straniera rilasciato da uno degli enti certificatori (CLIQ);

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

Il requisito dell'esperienza di insegnamento presso una scuola nautica di durata almeno biennale, maturata nei cinque anni precedenti la presentazione della SCIA, è abrogato. La disposizione, oltre ad essersi dimostrata fonte di problemi applicativi, manifestati ad esempio dalla città metropolitana di Roma, appare irragionevole rispetto alla ratio di garantire una presunta maggiore competenza professionale nell'esercizio di una scuola nautica (attività complessa, qualificata dalla qualitativa sinergia tra figure dotate di competenze e compiti diversi, quali sono la proprietà, il management, l'amministrazione e il marketing da un lato e le attività didattiche dall'altro), a fronte di una ben più incisiva limitazione della libertà di impresa (articolo 41 della Costituzione). Il comma 6 stabilisce i requisiti morali per l'esercizio dell'attività di scuola nautica. Rispetto ai requisiti vigenti di cui al comma 8 dell'attuale testo dell'articolo 49-septies, sono apportate le seguenti modifiche:

lettera b): per le misure di sicurezza personali e di prevenzione è indicato il riferimento normativo al decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159 (Codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione, nonché nuove disposizioni in materia di documentazione antimafia, a norma degli articoli 1 e 2 della legge 13 agosto 2010, n. 136);

lettera c): le novelle di cui alla presente lettera nascono dall'esperienza amministrativa, maturata anche in tema di patenti nautiche, e dai numerosi quesiti e richieste di parere pervenute dagli uffici marittimi e dagli uffici della motorizzazione civile. Alle condanne a una pena detentiva non inferiore a tre anni sono aggiunte le condanne a più pene detentive, che pur singolarmente inferiori a tre anni, nel loro cumulo non sono inferiori a sei anni; sono contemplati i delitti previsti dal citato d.P.R. n. 309/1990; sono comprese le condanne per esercizio abusivo dell'attività di scuola nautica o che comportano l'interdizione dall'esercizio dell'attività di scuola nautica per un periodo non inferiore a tre anni;

lettera d): la novella, inerente il diritto fallimentare, è tratta dai vigenti regolamenti provinciali di disciplina dell'attività di scuola nautica⁷. Coloro che sono stati dichiarati interdetti, inabilitati o falliti, ovvero che hanno in corso nei propri confronti un procedimento per dichiarazione di fallimento, non possono presentare la SCIA per l'esercizio di una scuola nautica.

Il comma 7 contiene la disciplina sul responsabile didattico e presenta le seguenti semplificazioni amministrative con riduzione di oneri per le imprese:

- a) per la sede principale della scuola nautica il responsabile didattico può coincidere con il titolare o il legale rappresentante della scuola nautica;
- b) per le ulteriori sedi della scuola nautica, il medesimo responsabile didattico può essere preposto fino a un massimo di tre ulteriori sedi ubicate nel territorio di una medesima autorità di controllo.

Il comma 8 riproduce le previsioni del comma 5 del vigente all'articolo 49-septies e prevede la facoltà per gli istituti tecnici del settore tecnologico, indirizzo trasporti e logistica, articolazione conduzione del mezzo, opzioni conduzione del mezzo navale e di impianti e apparati marittimi, di presentare alle autorità di controllo la SCIA per l'esercizio di una scuola nautica. Nella redazione vigente il testo del comma 5 dell'articolo 49-septies si pone in antinomia con l'articolo 105, comma 3, lettera a), del citato d.lgs. n. 112/1998. La riformulazione ripristina invece la corretta attribuzione *rattione materiae* alle autorità di controllo delle competenze in materia di vigilanza amministrativa e tecnica sulle scuole nautiche gestite da un istituto tecnico e le assoggetta alla relativa disciplina. Si evitano in tal modo anche possibili profili di turbativa della concorrenza e del mercato con le scuole nautiche che hanno natura di impresa e ne sostengono i relativi oneri. Al Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca è attribuito il potere di autorizzazione preventiva

⁷ Cfr., tra gli altri, quelli delle città metropolitane di Milano, con riferimento all'articolo 4, comma 3, lettera g), e di Firenze, con riferimento all'articolo 5, comma 1, lettera h).



dell'istituto tecnico per la presentazione della SCIA e la vigilanza sull'istituto tecnico per le materie di propria competenza. Nei commi da 9 al 13 sono raggruppate le disposizioni inerenti l'attività didattica delle scuole nautiche. Le modifiche apportate al **comma 9** riguardano la disciplina dell'unità da diporto nella disponibilità delle scuole nautiche. Secondo criteri di semplificazione degli oneri per le imprese sono codificati principi, sui quali la competente Direzione generale è intervenuta nel tempo con molteplici atti di indirizzo alle articolazioni periferiche dell'Amministrazione: la scuola nautica ha la disponibilità di almeno un'unità da diporto; tale disponibilità è di natura giuridica; l'unità da diporto è adeguata al tipo di corsi impartiti dalla scuola nautica, sia per esigenze didattiche, sia affinché ne sia ammissibile l'uso in sede di prova pratica durante lo svolgimento degli esami per il conseguimento della patente nautica richiesta dai candidati presentati dalla medesima scuola nautica. La disposizione, secondo la quale le dotazioni complessive, in personale, attrezzature e unità da diporto, delle singole scuole nautiche consorziate possono essere adeguatamente ridotte, è tratta dal codice della strada (articolo 123, comma 7), nell'ambito dell'allineamento, ove possibile, della disciplina stradale con quella nautico-diportistica, come forma di semplificazione amministrativa e di riduzione di oneri per le imprese, in considerazione del fatto che la maggioranza di esse svolge contemporaneamente le attività di scuola guida e di scuola nautica. Il **comma 10** determina il personale docente minimo nella disponibilità della scuola nautica per il regolare esercizio dell'attività. La disposizione è mediata dal codice della strada (articolo 123, comma 7) e dai vigenti regolamenti provinciali di disciplina dell'attività di scuola nautica⁸. Agli insegnanti teorici e agli istruttori pratici è applicato il regime di SCIA. La scuola nautica comunica all'autorità di controllo con segnalazione certificata di inizio attività la composizione del corpo docente in organico e ogni sua variazione, comprovandone contestualmente il possesso dei requisiti prescritti. Il **comma 11** dispone i requisiti professionali per l'accesso all'attività di insegnante teorico presso le scuole nautiche. La disposizione presenta i seguenti elementi di novità:

- a) i titoli accademici, la qualificazione professionale, le competenze didattiche e il curriculum dei docenti della scuola secondaria di secondo grado sono certificati dalle competenti autorità della Repubblica. Pertanto è irragionevole l'esclusività dell'accesso all'attività di insegnante teorico presso le scuole nautiche a favore dei soli docenti in servizio attuale presso gli istituti tecnici. Risponde a criteri di proporzionalità l'estensione della facoltà di accesso anche a docenti in attività presso altri istituti o in posizione di quiescenza da non più di cinque anni, che vantino nel personale curriculum titoli qualificanti e almeno cinque anni di attività di insegnamento presso gli istituti tecnici di cui al comma 8;
- b) il termine di conseguimento della patente nautica di categoria A con abilitazione alla navigazione senza alcun limite di distanza dalla costa è ripristinato a cinque anni ed è aggiunto il riferimento ai titolari di patente nautica di categoria B conseguita da almeno due anni. Il termine di dieci anni previsto nel testo vigente penalizza l'occupazione soprattutto giovanile; penalizza le scuole nautiche, che vedono ridotta l'offerta di aspiranti insegnanti teorici; appariva irragionevole, perché al raddoppio del periodo di conseguimento della patente nautica non corrisponde alcuna garanzia di una maggiore qualificazione del futuro insegnante teorico: nel diporto lusorio, infatti, non è prevista alcuna registrazione dei periodi di navigazione;
- c) è aggiunto il riferimento all'istruttore professionale di vela per l'insegnamento teorico delle tecniche di base della navigazione a vela.

Il **comma 12**, riprendendo l'articolo 31, comma 1, del regolamento di attuazione del codice, dispone i requisiti professionali per l'accesso all'attività di istruttore pratico presso le scuole nautiche. Il termine di conseguimento della patente nautica con abilitazione almeno pari a quella che il candidato aspira a conseguire è elevato a cinque anni per questioni di uniformità. È aggiunto il riferimento all'istruttore professionale di vela per l'istruzione pratica delle tecniche di base della navigazione a vela. Il **comma 13** fissa i requisiti soggettivi e morali per l'accesso alle attività di



⁸ Cfr., tra gli altri, quello della provincia di Livorno, con particolare riferimento all'articolo 9, comma 1.

insegnante teorico e di istruttore pratico presso le scuole nautiche. Tali requisiti sono modellati su quelli previsti per la presentazione della SCIA per l'esercizio di una scuola nautica e su quelli previsti nell'articolo 49-sexies, comma 2, per l'iscrizione nell'elenco nazionale degli istruttori professionali di vela. Sono stati esclusi dai requisiti morali quelli inerenti il diritto fallimentare, perché ritenuti incongrui con l'attività di insegnamento teorico o di istruzione pratica presso le scuole nautiche. I commi da 14 al 19 contengono le disposizioni in materia di disciplina sanzionatoria delle scuole nautiche. Il comma 14 riprende il corrispondente comma 11 dell'articolo 123 del codice della strada, compreso il minimo e il massimo edittale della sanzione amministrativa. L'allineamento tra disciplina stradale e disciplina nautico-diportistica è completato dall'adattamento automatico degli importi delle sanzioni amministrative agli aggiornamenti del codice della strada. Il comma 15 riprende il corrispondente comma 11-bis dell'articolo 123 del codice della strada, ivi compreso il minimo e il massimo edittale della sanzione amministrativa e gli aggiornamenti degli importi delle sanzioni. Analogamente, il comma 16 riprende il corrispondente comma 12 dell'articolo 123 del codice della strada. Il comma 17 rinvia al regolamento di disciplina dell'attività di scuola nautica, previsto al comma 19 dell'articolo 49-septies, l'ulteriore definizione della disciplina sanzionatoria, fissandone alcuni presupposti (accertate irregolarità nell'esercizio dell'attività, perdita dei requisiti previsti) e alcune fattispecie sanzionatorie (diffida, sospensione dell'attività, cessazione immediata dell'attività). Il comma 18 individua l'autorità di controllo competente all'accertamento delle violazioni e all'irrogazione delle sanzioni ai sensi della legge 24 novembre 1981, n. 689. Il criterio di competenza è confermato nel principio di territorialità. Il comma 19 prevede l'emanazione di un regolamento nazionale di disciplina dell'attività di scuola nautica, che contempli gli aspetti propri della materia in un'ottica omnicomprensiva, a vantaggio dell'Amministrazione e degli operatori privati. La soluzione normativa di un regolamento nazionale unico risponde ai criteri di completezza, sistematicità, semplificazione e codificazione previsti dalla legge delega n. 167/2015 e raccomandati dal Consiglio di Stato nel citato parere n. 1745/2017. Il regolamento nazionale concentra in un'unica fonte normativa la serie di decreti e direttive di attuazione previsti dal testo vigente dell'articolo 49-septies: in particolare vi confluiscono i provvedimenti attuativi previsti dai vigenti commi 3, 5, 9, 14 e 17. In secondo luogo, il regolamento previsto è destinato a risolvere l'attuale frammentazione della disciplina di attività di scuola nautica in una folta serie di regolamenti provinciali, non sempre congruenti tra loro, emanati dagli enti locali in applicazione della disposizione contenuta nell'abrogato articolo 42, comma 5, del regolamento di attuazione del codice. Tale disposizione, nel demandare alle province la competenza normativa sulle fonti del diritto secondarie di regolazione della materia, si poneva, per altro quale norma di rango secondario essa stessa, in antinomia con l'articolo 105, comma 3, lettera a), del citato d.lgs. n. 112/1998, che assegnava alle autorità di controllo la competenza sull'attività di vigilanza amministrativa e tecnica, ma non la potestà regolamentare sulla materia. Ben più grave era poi il conflitto di attribuzione con la potestà legislativa esclusiva assegnata allo Stato in materia di tutela della concorrenza dall'articolo 117, comma 2, lettera e) della Costituzione. Infine, la disciplina dell'attività di scuola nautica attiene alla competenza esclusiva del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. La scelta di un regolamento nazionale emanato con decreto autonomo del Ministro, distinto dal regolamento di attuazione del codice, reca conseguentemente il vantaggio di una sostanziale semplificazione dell'iter di emanazione e dell'iter di eventuali interventi correttivi. Nel regolamento nazionale unico, oltre alle materie già previste dal testo vigente dell'articolo 49-septies, sono regolate:

- lettera e):** le modalità di svolgimento delle attività di insegnante teorico e di istruttore pratico;
- lettera f):** le modalità di svolgimento dell'attività di formazione e di istruzione dei candidati agli esami per il conseguimento delle patenti nautiche, ivi compresa la durata dei corsi e delle esercitazioni pratiche;
- lettera g):** i requisiti e le modalità per lo svolgimento degli esami nelle sedi delle scuole nautiche;
- lettera h):** la disciplina dell'attività pubblicitaria;



lettera i): la previsione di un tariffario minimo, a fini di tutela della concorrenza e del mercato, di prevenzione di fenomeni di dumping e di tutela della qualità delle prestazioni didattiche;

lettera l): la disciplina sanzionatoria attuativa.

ARTICOLO 19

Sostituisce l'articolo 49-octies del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, riprendendo, per la disciplina dei centri di istruzione per la nautica, le previsioni di cui all'articolo 49-septies in tema di scuole nautiche. Oltre alle richiamate finalità di completezza, sistematicità, semplificazione e codificazione, la revisione intende disporre una più efficiente attività di vigilanza amministrativa e tecnica sui centri di istruzione per la nautica da parte dell'Amministrazione, a tutela degli interessi pubblici della sicurezza della navigazione e della salvaguardia della vita umana in mare, prevenire turbative della concorrenza a danno delle scuole nautiche, garantire il rispetto dell'assenza dello scopo di lucro, ribadire il carattere non commerciale dei centri di istruzione per la nautica, prevenire forme di pubblicità ingannevole. Il **comma 1** riformula la disciplina dei centri di istruzione per la nautica. Punti centrali della novella sono la previsione espressa del necessario preventivo riconoscimento da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dell'assenza dello scopo di lucro nell'esercizio dell'attività di formazione e di istruzione dei candidati agli esami per il conseguimento delle patenti nautiche. È espunta dal testo la parola "scuole" per non ingenerare confusione con le "scuole nautiche", oggetto dell'articolo 49-septies. Il **comma 2** conferma l'attribuzione dell'attività di vigilanza amministrativa e tecnica sui centri di istruzione per la nautica alla Direzione generale per la vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (d'ora in avanti, "DGVPTM"). Il **comma 3** richiama il contenuto dispositivo del corrispondente comma 3 del novellato articolo 49-septies. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e le Capitanerie di porto competenti per territorio, rispettivamente, per le acque interne e per le acque marittime, svolgono un'attività di controllo ordinaria sull'esercizio dell'attività e sulla permanenza dei requisiti prescritti da parte delle articolazioni e delle affiliazioni locali dei centri di istruzione per la nautica con cadenza almeno triennale e un'attività di controllo straordinaria, conseguente alla ricezione di notizia circostanziata che l'attività di una determinata articolazione o affiliazione locale non si svolge regolarmente, ovvero su incarico del Ministero. Per la verifica dell'assenza dello scopo di lucro e, in generale, per le materie di carattere fiscale, le predette autorità si avvalgono delle locali articolazioni della Guardia di Finanza. D'altra parte la Guardia di Finanza svolge già autonomamente tali accertamenti⁹. La disposizione ha la finalità di realizzare forme di collaborazione tra amministrazioni, che razionalizzino tale tipologia di controlli per una corretta applicazione delle disposizioni e una riduzione del contenzioso. Gli esiti dei controlli sono comunicati al Ministero. Per sistematicità, le disposizioni relative al procedimento amministrativo di riconoscimento dei centri di istruzione per la nautica sono raggruppate nei commi dal 4 al 6. Il **comma 4** configura il procedimento amministrativo di riconoscimento dei centri di istruzione per la nautica sul modello del regime di SCIA. La domanda di riconoscimento quale centro di istruzione per la nautica è presentata al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dal legale rappresentante dell'ente o dell'associazione nautici di livello nazionale. Il **comma 5** prevede i requisiti soggettivi e morali per la presentazione della domanda di riconoscimento quale centro di istruzione per la nautica. I requisiti sono i medesimi di quelli previsti nel novellato articolo 49-septies per l'attività di scuola nautica, fatta eccezione per la disponibilità di un'adeguata capacità finanziaria, che è materia soggetta ad autonomia statutaria. Il **comma 6** mutua la figura del responsabile didattico dalla corrispondente figura prevista dalla disciplina dell'attività di scuola nautica. Il **comma 7** stabilisce l'obbligo per gli enti e le associazioni nautici di livello nazionale riconosciuti come centro di istruzione per la nautica di comunicare alle autorità di controllo l'elenco delle proprie articolazioni e

⁹ Cfr. la comunicazione prot. DGVPTM n. 31362 del 22/11/2017, con la quale la Presidenza nazionale di Lega navale italiana dà notizia di una verifica fiscale eseguita dalla locale articolazione della Guardia di Finanza alla Sezione LNI di Grado, che svolge attività di centro di istruzione per la nautica, con contestazione e verbalizzazione di un presunto fine lucrativo.



affiliazioni locali che svolgono attività di centro di istruzione per la nautica, dei relativi responsabili didattici e di ogni eventuale variazione. La disposizione è volta a rendere effettive ed a razionalizzare le attività di controllo. Nei commi 8 e 9 sono raggruppate le disposizioni inerenti l'attività didattica dei centri di istruzione per la nautica. Il **comma 8** corrisponde al comma 3 del vigente testo dell'articolo 49-octies. Le novelle apportate ricalcano quelle di cui al comma 9 del novellato articolo 49-septies, alle cui note illustrative si rimanda. Si evidenzia la specifica offerta formativa che i centri di istruzione per la nautica hanno l'obbligo di offrire, ridotta rispetto al vigente comma 3 dell'articolo 49-octies all'attività di formazione e di istruzione dei candidati agli esami per il conseguimento delle patenti nautiche di due o più delle categorie previste dall'articolo 39, comma 6, tra le quali però sono obbligatoriamente previste le patenti nautiche di categoria C e D, a significare l'impegno sociale che deve caratterizzare i centri di istruzione per la nautica. Il **comma 9** determina il personale docente minimo nella disponibilità del centro di istruzione per la nautica per il regolare esercizio dell'attività. Anch'esso è mutuato dalla corrispondente disciplina dell'attività di scuola nautica (cfr. articolo 10 della novella dell'articolo 49-septies), mentre l'applicazione delle disposizioni di cui ai commi dall'11 al 13 dell'articolo 49-septies è espressamente richiamata nella novella. Allo stesso criterio corrisponde l'imitazione del regime di SCIA per la comunicazione alle autorità di controllo del corpo docente in organico e delle sue variazioni, comprovando il possesso dei requisiti prescritti. I commi da 10 a 15 raggruppano le disposizioni in materia di disciplina sanzionatoria dei centri di istruzione per la nautica. Il **comma 10** riprende il corrispondente comma 14 dell'articolo 49-septies, ivi compresi il minimo e il massimo edittale della sanzione amministrativa e il loro adattamento automatico agli aggiornamenti del codice della strada. Il **comma 11** sanziona l'attività di insegnamento teorico presso i centri di istruzione per la nautica in carenza dei requisiti prescritti. I **commi 12 e 13** prevedono le sanzioni disciplinari. Il **comma 14** individua le autorità di controllo competenti all'accertamento delle violazioni e all'irrogazione delle sanzioni ai sensi della legge 24 novembre 1981, n. 689. Il criterio di competenza è confermato nel principio di territorialità. Il **comma 15** prevede l'emanazione di un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti per adottare il regolamento di disciplina dell'attività di centro di istruzione per la nautica. La disciplina dell'attività di centro di istruzione per la nautica appartiene infatti alla competenza esclusiva del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. La scelta di un regolamento nazionale emanato con decreto autonomo del Ministro, distinto dal regolamento di attuazione del codice, comporta il vantaggio di una semplificazione dell'iter di emanazione e dell'iter di eventuali interventi correttivi. La soluzione normativa di un regolamento specifico risponde infatti ai criteri di completezza, sistematicità, semplificazione e codificazione raccomandati dal Consiglio di Stato nel citato parere n. 1745/2017. Il regolamento concentra in un'unica fonte normativa la serie di decreti e direttive di attuazione previsti dal testo vigente dell'articolo 49-octies: in particolare vi confluiscono i provvedimenti attuativi previsti dai commi 1, 3 e 8. Nel regolamento nazionale unico, oltre alle materie già previste dal testo vigente dell'articolo 49-octies, sono disciplinati:

lettera b): le modalità di svolgimento dei controlli di cui al comma 3;

lettera c): le modalità per la presentazione della domanda di riconoscimento quale centro di istruzione per la nautica;

lettera d): le modalità di svolgimento delle attività di insegnante teorico e di istruttore pratico

La novella ha espunto dall'articolo 49-septies le previsioni di cui al vigente comma 9, secondo la quale si prevedeva che le scuole nautiche potessero richiedere che gli esami per il conseguimento delle patenti nautiche, con un numero di candidati non inferiore a dieci, venissero svolti presso le loro sedi, poiché rivelatasi nell'esperienza pratica di problematica applicazione.

ARTICOLO 20

Modifica l'articolo 49-nonies del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171. La revisione si rende necessaria al fine di consentire la realizzazione di accessi effettivamente utili a facilitarne la fruizione ai portatori di handicap. L'attuale disciplina al riguardo, che prevede la disponibilità di una banchina d'accesso con altezza massima di cinquanta centimetri rispetto al livello dell'acqua,



appare eccessivamente rigida e limitante nelle soluzioni proposte, alcune delle quali non tengono conto delle escursioni di marea. La revisione costituisce un notevole progresso nell'effettiva fruibilità degli accosti riservati al transito di imbarcazioni e natanti da diporto condotti da persone con disabilità o con persone con disabilità a bordo. Pertanto, il comma 3, al fine di aumentare la disponibilità di posti barca riservati alle persone con disabilità, ne limita la riserva ai natanti e alle imbarcazioni. Al comma 4 viene sostituita la previsione dell'altezza massima della banchina con quella, decisamente più flessibile ed attuabile, dei sistemi idonei allo specifico attracco, demandato pertanto al singolo attracco l'identificazione delle specifiche strutture e dei sistemi per garantire il comodo accesso e l'uso dei disabili.

ARTICOLO 21

Modifica l'articolo 52 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171. Al riguardo si evidenzia che con lettera n. 18854 del 18 maggio 2018 il Ministero della Difesa, per il tramite del proprio Ufficio legislativo, ha lamentato l'esclusione propria e della Marina Militare dai testi dei vigenti commi 4 e 7 dell'articolo 52, "disconoscendone, di fatto, il ruolo fondamentale nel settore. Eppure – continua l'Ufficio legislativo del Ministero della Difesa – la Marina militare non solo rappresenta la Forza Armata che istituzionalmente si occupa della difesa marittima dello Stato ma è anche impegnata, attraverso gli storici Istituti di formazione (come la Scuola navale F. Morosini e l'Accademia navale) nell'insegnamento delle discipline afferenti alla cultura navale, marinaresca e idrografica". L'Ufficio legislativo del Ministero della difesa così termina la sua nota: "nel ritenere l'attuale formulazione dell'art. 52 incompleta, si auspica, in un prossimo intervento emendativo, la giusta collocazione del Ministero della difesa e della Marina militare fra gli attori istituzionali preposti alla diffusione della conoscenza e cultura del mare e all'elaborazione di specifici progetti formativi volti all'insegnamento dell'educazione marinara". Ritenendo le osservazioni del Ministero della difesa condivisibili, si è provveduto all'inserimento, tra i soggetti previsti al comma 7, del Ministero della difesa e della Marina militare.

ARTICOLO 22

Modifica l'articolo 57-bis del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, in coerenza con l'introduzione tra le forme di utilizzo a fini commerciali delle unità da diporto, contemplati all'articolo 2 del codice, della somministrazione di cibo e bevande, nonché di attività di commercio al dettaglio. Conseguentemente, la rubrica è aggiornata al nuovo contenuto dell'articolo in «Vendita e somministrazione di cibi e bevande. Commercio al dettaglio. Inquinamento acustico». Al comma 1 è apportato analogo aggiornamento, ferme restando le disposizioni specifiche relative alle bevande alcoliche.

ARTICOLO 23

Modifica l'articolo 60 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171. La novella istituisce un archivio informatizzato funzionale al monitoraggio della sicurezza e della qualità dei prodotti correlati al mercato della nautica da diporto. Si applicano le disposizioni di cui agli articoli 18 (Obblighi degli Stati membri in materia di organizzazione), 19 (Provvedimenti di vigilanza del mercato) e 20 (Prodotti che comportano un rischio grave) del regolamento n. 765/CE del 9 luglio 2008, in materia di vigilanza sul mercato, valutazione del rischio e allerta degli utenti. In particolare l'articolo 18, paragrafo 2, lettera b), dispone che gli Stati membri istituiscono procedure adeguate per monitorare gli infortuni e i danni alla salute presumibilmente causati dai prodotti. L'archivio informatizzato, costantemente aggiornato con i rapporti delle autorità marittime e consolari discendenti dalle denunce di evento straordinario, costituisce lo strumento indispensabile per attuare l'obbligo imposto dal regolamento comunitario di operare una valutazione completa ed efficace, anche di tipo statistico, del rischio per la salute, per la sicurezza dei consumatori e per l'ambiente, anche ai fini della prevenzione del rischio e delle truffe assicurative. La novella comporta intervento sul regolamento di attuazione del codice della nautica da diporto, secondo le modalità previste dall'articolo 1, comma 6, della legge delega n. 167/2015. Nello specifico, il comma 3-bis prevede



che presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è istituito l'archivio nazionale dei prodotti delle unità da diporto. Il **comma 3-ter** definisce i compiti per cui è istituito il suddetto archivio, consistenti nella raccolta dei dati relativi agli infortuni e ai danni alla salute che si sospetta siano stati causati dai prodotti del diporto (definiti all'articolo 2, comma 1, del decreto legislativo 11 gennaio 2016, n. 5) Il **comma 3-quater** prevede che l'archivio è informatizzato ed è popolato e aggiornato con i dati risultanti dalle investigazioni e dal monitoraggio. Il **comma 3-quinquies** rinvia al regolamento di attuazione del codice la disciplina dell'organizzazione e del funzionamento dell'archivio, dell'accesso allo stesso e delle modalità e dei tempi per la trasmissione dei dati da parte di autorità marittime, della navigazione interna e consolari. Infine il **comma 3-sexies** precisa che il suddetto archivio verrà realizzato con le risorse disponibili a legislazione vigente.

ARTICOLO 24

Modifica l'articolo 64 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, introducendo una misura di semplificazione amministrativa, che modifica la cadenza di emanazione del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti con il quale è determinato il diritto di ammissione agli esami dovuto dai candidati al conseguimento delle patenti nautiche a copertura del costo sostenuto dall'Amministrazione per la gestione delle procedure di esame. L'esperienza ha rilevato l'incongruità della cadenza annuale di tale decreto di aggiornamento. La novella introduce pertanto un meccanismo di aggiornamento basato su effettivi aumenti dei costi di gestione degli esami, anche conseguenti a innovazioni delle procedure. Al riguardo, si evidenzia che la competente Direzione generale ha redatto lo schema di decreto di aggiornamento dei programmi e delle modalità di esame per il conseguimento delle patenti nautiche, che prevede prove teoriche basate sull'utilizzo di quiz gestiti da una stazione editoriale informatizzata. Le nuove modalità di svolgimento degli esami, una volta a regime, potrebbero comportare variazione dei relativi costi.

ARTICOLO 25

Modifica l'articolo 59 del decreto legislativo 3 novembre 2017, n. 229, allineando le disposizioni previste dall'articolo 59, comma 1, del d.lgs. n. 229/2017, relative alle modifiche da apportare al regolamento di attuazione del codice, alle innovazioni introdotte dal presente schema di decreto legislativo correttivo. L'articolo, formato da un solo comma, alla lettera a) abroga la lettera e) inerente la disciplina delle scuole nautiche e dei centri di istruzione per la nautica nonché delle relative figure professionali dell'istruttore e dell'insegnante validi per l'intero territorio nazionale, poiché tale disciplina è ora demandata allo specifico regolamento di disciplina dell'attività di scuola nautica, previsto dal comma 20 del novellato articolo 49-septies, e al regolamento di disciplina dell'attività di centro di istruzione per la nautica, previsto dal comma 16 del novellato articolo 49-octies. La lettera b) modifica la lettera h), prevedendo una semplificazione delle dotazioni per le unità che navigano in acque SAR italiane che si dotano di dispositivi di geolocalizzazione, attuando così le previsioni della legge delega n. 167/2015 che prevede la riduzione degli adempimenti per i diportisti in ragione anche dell'innovazione tecnologica. Tale semplificazione mira, tra l'altro, ad arginare il fenomeno della fuga di unità da diporto di bandiera italiana verso altre bandiere dell'Unione europea. I dati relativi alle cancellazioni delle unità da diporto dal 2015 al 2017, tratti dalla pubblicazione "Il Diporto Nautico in Italia" pubblicata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, segnalano un totale di 6.376 unità da diporto. La lettera c) sostituisce lettera i), allineandone le previsioni al contenuto delle lettere b) e c) del comma 6-sexies del novellato articolo 39, che prevede l'integrazione nel regolamento di attuazione del codice della nautica da diporto della disciplina delle patenti nautiche. La lettera d) abroga la lettera o), inerente la disciplina della segnalazione certificata di inizio attività relativa alle scuole nautiche, poiché tale materia è compresa nel regolamento nazionale di disciplina dell'attività di scuola nautica, previsto dal comma 20 del novellato articolo 49-septies. La lettera e) modifica la lettera s), sostituendo il termine "conduttore" di unità da diporto, pur non errato sotto il profilo giuridico, con quello di "locatario", per evitare confusioni con l'accezione nautica del termine "conduttore", riferito a colui il quale ha la materiale conduzione del mezzo nautico. La lettera f) introduce le lettere bb-bis) e bb-



ter. La prima introduce la previsione di una disciplina della navigazione e dell'utilizzo dei droni, delle responsabilità connesse, del relativo regime assicurativo, da integrarsi nel regolamento di attuazione del codice della nautica da diporto. Tale disciplina si rende necessaria alla luce dell'evoluzione tecnologica e del mercato, che vede la diffusione di unità che possono navigare senza conducente. La lettera bb-ter) introduce la previsione di una disciplina relativa alle annotazioni sul ruolino di equipaggio del personale di bordo, secondo criteri di semplificazione delle procedure, alla luce delle modalità di comunicazione telematica, anche con riguardo alle unità in acque estere. Tale innovazione è auspicata dall'INPS ai fini del controllo dell'evasione previdenziale e dall'INAIL allo scopo di prevenire truffe assicurative.

ARTICOLO 26

Modifica l'articolo 22 del decreto legislativo 11 gennaio 2016, n. 5, introducendo il comma 1-bis.

La Endorsed Recommendation for use del Recreational Craft Sectorial Group, relativa all'attuazione della Direttiva 2013/53/EU in materia di unità da diporto, ERFU n. 137, approvata dalla Commissione Europea il 28 marzo 2017, ha sancito che le unità da diporto non marcate CE, immesse in commercio antecedentemente al 16 giugno 1998, qualora siano oggetto di lavori che comportino una modifica o una conversione rilevante, come definita nell'ordinamento italiano dal decreto legislativo 11 gennaio 2016, n. 5, non possono più essere sottoposte alla procedura di valutazione successiva alla costruzione (PCA), ossia non sono più assimilate sotto tale profilo alle unità da diporto marcate CE. Si è reso quindi necessario individuare una diversa e specifica procedura, che consenta a tali unità da diporto di eseguire modifiche che comportino variazioni all'originale certificato di omologazione. L'attuazione di questo aspetto della direttiva 2013/53/UE è operata in due fasi:

- a) in sede del presente decreto legislativo correttivo, il comma 1-bis costituisce la norma di rango primario, aggiunta all'articolo 22 del decreto legislativo n. 5/2016, che contiene il rinvio della disciplina di valutazione post costruzione per le unità da diporto in questione al regolamento di attuazione del codice della nautica da diporto;
- b) in sede di allineamento, ai sensi dell'articolo 1, comma 6, della legge delega n. 167/2015, del regolamento di attuazione del codice, sarà introdotta come allegato la procedura PCA per le unità da diporto non marcate CE immesse in commercio prima del 16/06/1998. Tale procedura è stata concordata con gli organismi notificati.

ARTICOLO 27

Modifica l'articolo 5 del decreto legislativo 28 gennaio 1994, n. 84, in attuazione della previsione di cui all'articolo 1, comma 2, lettera h), della legge delega n. 167/2015 ("destinazione d'uso per la nautica minore delle strutture demaniali, pontili, arenili e piazzali, che presentino caratteristiche particolarmente idonee per essere utilizzati quali ricovero a secco (*dry storage*) di piccole imbarcazioni, garantendo comunque la fruizione pubblica delle medesime aree"), prevedendo la destinazione di aree per il ricovero a secco di natanti e di piccole imbarcazioni nell'ambito dei piani portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84. La modifica introdotta prevede espressamente che il piano regolatore di sistema portuale e il piano regolatore portuale individuano le aree demaniali da destinarsi, nell'ambito di tali approdi, a ricovero a secco di imbarcazioni e di natanti da diporto, specificando così che anche dette aree rientrano fra le strutture della nautica da diporto identificate dal decreto del Presidente della Repubblica 2 dicembre 1997, n. 509.

ARTICOLO 28

Reca le norme transitorie, in coerenza con il regime transitorio stabilito legislativo n. 229/2017, in particolare con le previsioni di cui agli articoli 59, comma 4, e 61, comma 2, delle quali si chiarifica la portata. Il regime transitorio introdotto risponde inoltre ai numerosi quesiti e richieste di parere pervenuti alla competente Direzione generale a seguito dell'entrata in vigore del decreto legislativo n. 229/2017 dagli uffici territoriali dell'Amministrazione, da altre Amministrazioni, dagli enti locali, dalle associazioni maggiormente rappresentative del settore, da studi legali, da imprese e da



privati. Alcune questioni e osservazioni, per la loro pertinenza, hanno contribuito alla redazione del presente decreto legislativo correttivo, manifestando la necessità dell'intervento correttivo. Finalità del suddetto regime transitorio è pertanto quello di armonizzare il passaggio tra normativa previgente e nuova normativa, minimizzando le incertezze applicative dell'amministrazione e interpretative dei privati e delle imprese, al fine di prevenire il contenzioso e di fornire un quadro normativo chiaro e di facile applicazione. Pertanto, il **comma 1** rinvia al regolamento di disciplina dell'attività di scuola nautica e al regolamento di disciplina dell'attività di centro di istruzione per la nautica i regimi transitori e derogatori di adeguamento ai nuovi requisiti, stabiliti dal presente schema di decreto legislativo, delle scuole nautiche, dei consorzi tra scuole nautiche e dei centri di istruzione per la nautica rispettivamente autorizzati o assentiti, ovvero riconosciuti in data anteriore all'entrata in vigore del presente decreto correttivo. La norma trae origine dalla necessità di tutela dell'affidamento del cittadino, in presenza di elevati livelli di consolidamento, a non vedersi privato in via irragionevole o arbitraria di situazioni, che abbia conseguito o maturato in base alla normativa anteriore, in particolare in presenza di attività imprenditoriali, quali sono le scuole nautiche. Analoghe considerazioni valgono per i centri di istruzione per la nautica, per la loro funzione di educazione e di avviamento agli sport nautici, nonché di diffusione dello spirito marinaro, della conoscenza dei problemi marittimi, dell'amore per il mare e dell'impegno per la tutela dell'ambiente marino e delle acque interne. Il **comma 2** ribadisce l'efficacia e dunque la vigenza delle leggi regionali e dei regolamenti provinciali di disciplina dell'attività di scuola nautica e, in generale, delle disposizioni pertinenti vigenti, per quanto non in contrasto e per quanto non disciplinato con le disposizioni immediatamente applicabili del novellato articolo 49-septies, fino all'emanazione del regolamento di disciplina dell'attività di scuola nautica previsto dal comma 20 del medesimo articolo. Il **comma 3**, analogamente, ribadisce l'efficacia e dunque la vigenza del decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 25 febbraio 2009, per quanto non in contrasto e per quanto non disciplinato con le disposizioni immediatamente applicabili del novellato articolo 49-octies, fino all'emanazione del regolamento di disciplina dell'attività di centro di istruzione per la nautica previsto dal comma 15 del medesimo articolo. Il **comma 4** conferma il riconoscimento quale centro di istruzione per la nautica agli enti e alle associazioni nautici di livello nazionale che, alla data di entrata in vigore del presente decreto legislativo correttivo, hanno assunto tale denominazione in base alla disciplina previgente. Il **comma 5** prevede che fino alla effettiva istituzione della figura professionale dell'istruttore di vela e del relativo elenco nazionale, le funzioni attribuite all'istruttore professionale di vela dal novellato codice della nautica da diporto sono svolte dagli esperti velisti riconosciuti idonei dalla Federazione italiana vela o dalla Lega navale italiana, anche non appartenenti ai predetti enti. Il **comma 6** stabilisce che i bandi di selezione per esperti velisti emanati dalla Federazione italiana vela o dalla Lega navale italiana sono aperti anche a soggetti non appartenenti ai predetti enti, a pena di nullità dei medesimi bandi. Si riconosce, infatti, meritevole di tutela l'interesse del privato a conseguire una qualifica, alla quale corrispondono già allo stato attuale opportunità occupazionali e che, comunque, è valutabile per la futura iscrizione nell'elenco nazionale degli istruttori professionali di vela e, dunque, per l'accesso alla relativa professione.

ARTICOLO 29

Reca la clausola di invarianza finanziaria.



RELAZIONE TECNICA
Descrizione dell'innovazione normativa
Sezione I

A) Titolo del provvedimento:

SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO RECANTE DISPOSIZIONI INTEGRATIVE E CORRETTIVE AL DECRETO LEGISLATIVO 3 NOVEMBRE 2017, N. 229, CONCERNENTE REVISIONE ED INTEGRAZIONE DEL DECRETO LEGISLATIVO 18 LUGLIO 2005, N. 171, RECANTE CODICE DELLA NAUTICA DA DIPORTO ED ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA 2003/44/CE, A NORMA DELL'ARTICOLO 6 DELLA LEGGE 8 LUGLIO 2003, N. 172, IN ATTUAZIONE DELL'ARTICOLO 1, COMMA 5, DELLA LEGGE 7 OTTOBRE 2015, N. 167

B) Amministrazione ed altro soggetto proponente:

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

C) Tipologia dell'atto:

Con la Legge 7 ottobre 2015, n. 167, *Delega al Governo per la riforma del codice della nautica da diporto*, il Parlamento, a norma dell'articolo 76 della Costituzione della Repubblica, ha delegato il Governo ad attuare la riforma del Decreto Legislativo 18 luglio 2005, n. 171 e successive modificazioni, secondo criteri di delega ampi ed incisivi.

Alla riforma del codice della nautica da diporto consegue la previsione dell'allineamento del relativo regolamento di attuazione (decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 29 luglio 2008, n. 146) alle novelle legislative.

L'attuazione della delega legislativa è avvenuta con l'entrata in vigore, in data 13/02/2018, del decreto legislativo 3 novembre 2017, n. 229, *Revisione ed integrazione del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, recante codice della nautica da diporto ed attuazione della direttiva 2003/44/CE, a norma dell'articolo 6 della legge 8 luglio 2003, n. 172, in attuazione dell'articolo 1 della legge 7 ottobre 2015, n. 167*, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale – Serie Generale n. 23 del 29/01/2018.

La medesima legge di delegazione legislativa n. 167/2015, al comma 5 dell'articolo 1, autorizza il Governo ad adottare uno o più decreti legislativi contenenti disposizioni correttive e integrative del codice della nautica da diporto, come modificato dal d.lgs. n. 229/2017, nel rispetto dei medesimi principi e criteri direttivi e secondo le modalità ivi previste, entro diciotto mesi dalla data di entrata in vigore del d.lgs. n. 229/2017.

Lo schema di decreto legislativo correttivo proposto mira a completare la tutela di interessi pubblici generali, quali lo sviluppo dell'industria nautica e della sua filiera, allineandone il regime giuridico e l'organizzazione amministrativa ai migliori standard dei principali concorrenti UE, delle attività ludiche, sportive e di diffusione della cultura e delle tradizioni marinare nazionali in rapporto al contributo che il mare ha dato, per la configurazione peninsulare del Paese, allo sviluppo culturale, civile, sociale ed economico della nazione.

Inoltre, il presente correttivo mira all'inclusione delle persone diversamente abili nelle attività nautiche, alla protezione dell'ambiente marino, alla prevenzione della sicurezza della navigazione e della salvaguardia della vita umana in mare, all'innovazione tecnologica, all'incremento dell'occupazione, soprattutto giovanile e meridionale, ad una migliore integrazione tra legislazione nautica e legislazione



turistica, specie sotto il profilo della semplificazione dei procedimenti amministrativi e al sostegno alle iniziative di impresa.

Nonostante le enormi potenzialità, infatti, l'Italia non riesce ancora a sfruttare ciò che la nautica può offrire in termini di crescita economica ed occupazionale, sia considerata come settore a sé stante, sia integrata alla *blue economy*, e si trova a fronteggiare la sempre più agguerrita concorrenza della Germania.

A tale scopo, l'assetto normativo del settore deve completare lo sforzo di ammodernamento introdotto dal D.Lgs. n. 229/2017 per allineare l'Italia ai principali Paesi europei.

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

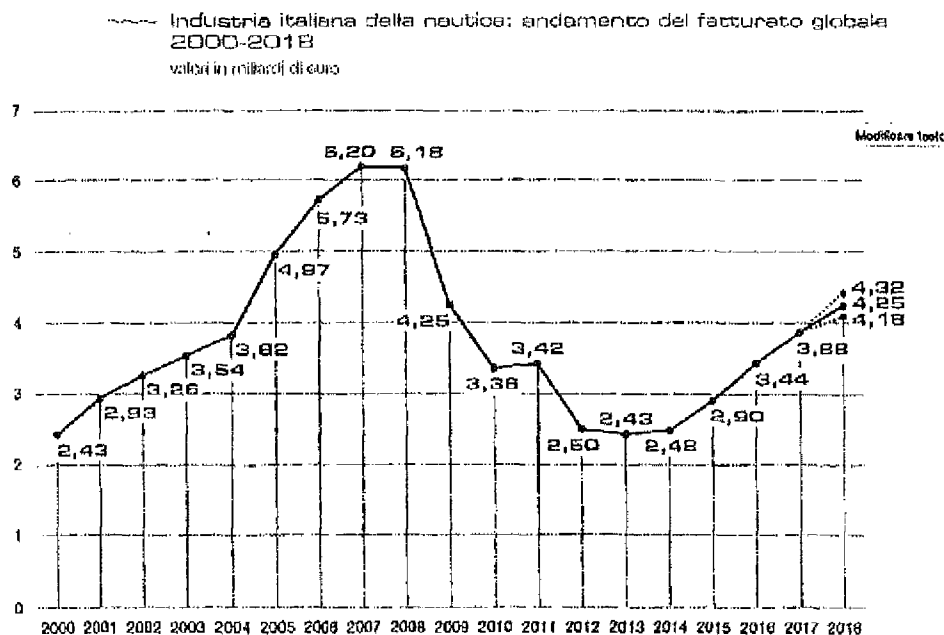
Secondo il recente rapporto della Fondazione Symbola – Fondazione per le qualità italiane – la nautica da diporto ha un moltiplicatore di 7,1 del valore aggiunto e di 9,6 degli addetti, a fronte dei dati del cluster marittimo, che sono rispettivamente di 2,55 e 1,76 (Censis, Rapporto sull'economia del mare).

Il valore aggiunto della nautica è di 11,8 miliardi di euro (Fondazione Symbola su dati Istat) ed, in particolare, la Lombardia è la prima regione, con 2,2 miliardi di euro, seguita dal Veneto, 1,6 miliardi, dall'Emilia Romagna, 1,1 miliardi, e dalla Liguria 950 milioni.

Rispetto al totale del valore aggiunto regionale, la nautica rappresenta il 2,13% in Friuli Venezia Giulia, il 2% in Liguria, l'1,18% nelle Marche, l'1% nel Veneto e poco meno per Toscana, Emilia e Piemonte.

La componente industriale (produzione cantieristica, subfornitura, componentistica) genera circa 4,3 miliardi di euro di valore aggiunto e, dopo la crisi economica, ha segnato nel 2018 un incremento di fatturato del 75% rispetto ai valori minimi storici toccati nel 2013 (fonte "Nautica in Cifre").

La



cantieristica nautica del nostro Paese è stata la prima al mondo nell'ultimo decennio.

Nel 2017 l'Italia si attesta al 12,7% della produzione mondiale, tuttavia cede la prima posizione alla Germania (14,7%), mentre precede Stati Uniti (10,4%), Francia (7,5%), Regno Unito (5,5%), Messico (4,1%), Polonia (3,6%) e Finlandia (1,9%) (dati ITC-UN Comtrade).

Nonostante le potenzialità, il dato economico è comunque negativo per quanto riguarda il turismo, i porti turistici, il charter nautico ed i servizi.

Innanzitutto, va segnalato l'aumento della fuga di unità italiane verso bandiere dell'Unione considerate più facilmente gestibili per carico amministrativo ed adempimenti fiscali.

Nel triennio 2015-17 si sono disimmatricolate 6.376 unità, di cui il 68% inferiori a 12 metri, migrate verso altri stati UE (dati pubblicazione MIT "Il diporto nautico in Italia").

Parallelamente il settore del charter nautico (noleggio e locazione) negli ultimi tre anni ha perso il 2,4% del fatturato, mentre quello dei servizi è cresciuto nello stesso periodo del 1,5% a fronte di una progressione della cantieristica del 15% (elaborazione Fondazione Symbola su dati Istat).

L'intervento correttivo si rende necessario anche in relazione alle numerose richieste di parere su questioni interpretative ed applicative pervenute dalle articolazioni periferiche di questa amministrazione, da altre amministrazioni e dagli enti locali, da imprese e privati cittadini.

Le consultazioni svolte da questa Direzione generale con le province e le città metropolitane, nonché con le associazioni e gli enti maggiormente rappresentativi del settore nautico diportistico; hanno poi reso manifesta la necessità di avvalersi dell'autorizzazione di cui all'articolo 1, comma 5, della legge delega n. 167/2015.

L'intervento correttivo è operato anche in linea con il parere del Consiglio di Stato – Commissione Speciale del 12 ottobre 2017, n. 1745.

Il presente schema di decreto legislativo correttivo, pertanto, interviene sul testo vigente del codice della nautica da diporto per:

a) colmare le lacune di aggiornamento dei procedimenti amministrativi in materia di nautica da diporto al Sistema telematico centrale della nautica da diporto (SISTE), di cui al decreto del Presidente della Repubblica 14 dicembre 2018, n. 152, *Regolamento recante norme per l'attuazione del sistema telematico centrale della nautica da diporto*, ed al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 9 aprile 2019, n. 136, *Istituzione dell'Ufficio di conservatoria centrale delle unità da diporto (UCON) nell'ambito del sistema telematico centrale della nautica da diporto*, al fine di "rendere il codice già compatibile con le misure di rango inferiore", evitando quindi la necessità di ulteriori complesse modifiche a livello primario (punto 4.3 del predetto parere);

b) dotare l'articolato, nelle parti oggetto dell'intervento correttivo, di una maggiore completezza, sistematicità e chiarezza normativa, come auspicato anche dal Consiglio di Stato (punto 4.1);

c) semplificare il quadro dei decreti attuativi, per rendere più celere il completamento della riforma;

d) attuare la regolamentazione dell'attività di locazione dei natanti e delle moto d'acqua secondo criteri di semplificazione, nel rispetto dei requisiti generali di sicurezza e della salvaguardia delle persone trasportate.



In particolare, la semplificazione operata riguardo ai provvedimenti attuativi va in una duplice direzione:

- a) l'unificazione in un solo provvedimento attuativo della molteplicità di decreti e di direttive di attuazione previsti per una medesima materia;
- b) lo stralcio dei provvedimenti attuativi inerenti materie di competenza esclusiva di questa Amministrazione, per i quali, pertanto, il concerto con altre amministrazioni, oltre che improprio, costituisce un inutile aggravio degli *iter* di emanazione e di futura modifica.

Non è stata sottovalutata un'altra osservazione del Consiglio di Stato, secondo la quale la concreta realizzazione delle finalità di crescita, sviluppo e competitività del settore della nautica da diporto, che costituisce la finalità della riforma, dipende anche dalla fiducia degli investitori nella stabilità del quadro regolatorio e nell'efficienza degli apparati pubblici, temi ai quali si collegano quelli della qualità della legislazione, della certezza dei rapporti giuridici e della completezza delle risorse organiche a livello di amministrazione centrale (punto 3.2).

L'importanza dell'emanazione del presente decreto legislativo correttivo risiede, dunque, anche in una sistematica razionalizzazione dei provvedimenti attuativi. In dettaglio:

1. Con riferimento alla revisione della disciplina in materia delle dotazioni di sicurezza, la semplificazione delle dotazioni per le unità che navigano in acque SAR italiane e che si dotino di dispositivi di geolocalizzazione (art. 27 dello schema di d.lgs. correttivo, che modifica l'art. 59 del D.Lgs. n. 229/2017, in attuazione dell'art. 1, comma 2, lettera q), della legge delega n. 167/2015).

2. Con riferimento alle unità da diporto in uso commerciale:

- l'inserimento di un modello semplificato di licenza per le navi destinate esclusivamente al noleggio per finalità turistiche, che possono essere iscritte nel Registro internazionale (art. 4 dello schema di d.lgs. correttivo, che modifica l'art. 15-ter del codice della nautica da diporto in attuazione dell'art. 1, comma 2, lettera b), della legge delega n. 167/2015);
- il rilascio del certificato di idoneità al noleggio a cura dello Sportello telematico del diportista (STED) (art. 8 dello schema di d.lgs. correttivo, che modifica l'art. 26 del codice della nautica da diporto in attuazione dell'art. 1, comma 2, lettera b), della legge delega 167/2015);
- la previsione di una regolamentazione quadro nazionale dell'utilizzazione dei natanti per locazione e noleggio, al fine di razionalizzare gli adempimenti (art. 9 dello schema di d.lgs. correttivo che modifica l'art. 27 del codice della nautica da diporto in attuazione dell'art. 1, comma 2, lettera e), della legge delega n. 167/2015);
- l'introduzione di una disciplina specifica per le unità utilizzate per la somministrazione di cibo e bevande e per attività di commercio al dettaglio, attualmente privi di copertura normativa (art. 24 del d.lgs. correttivo che modifica l'art. 57 bis del Codice della nautica).

3. Con riferimento alle attività di controllo da parte dello Stato di approdo:

- aggiunta di un art. 49 terdecies al codice della nautica da diporto, per introdurre la definizione dell'attività di interfaccia nave/porto nell'ambito di applicazione del Port State Control (art. 22 dello schema di d.lgs. correttivo in attuazione dell'art. 1, comma 2, lettera p), della legge delega n. 167/2015).



4. Con riferimento al regime amministrativo (in attuazione dell'art. 1, comma 1, lettera a), della legge delega n. 167/2015):

- l'introduzione della possibilità di iscrivere le unità nuove direttamente a nome del cantiere, mediante una dichiarazione sostitutiva dell'atto di notorietà in luogo del titolo di proprietà (art. 5 dello schema di d.lgs. correttivo in attuazione dell'art. 1, comma 1, lettera a), della legge delega n. 167/2015);
- modifica dell'art. 24 del codice della nautica da diporto per esplicitare la valenza giuridica della ricevuta rilasciata dallo STED in occasione del rinnovo della licenza di navigazione (art. 7 dello schema di d.lgs. correttivo in attuazione dell'art. 1, comma 1, lettera a), della legge delega n. 167/2015);
- l'introduzione della previsione di una disciplina relativa ai droni, quale prodotto di nuova concezione che si sta affacciando sul mercato nautico e ancora privo di una disciplina normativa (art. 3 dello schema di d.lgs. correttivo in attuazione dell'art. 1, comma 1, lettera a), della legge delega n. 167/2015);
- modifica all'art. 39-bis del codice della nautica da diporto, al fine di consentire l'annotazione del cambiamento di residenza/domicilio del titolare della patente nautica effettuata dal Centro elaborazione dati della Direzione generale per la motorizzazione (art. 13 dello schema di d.lgs. correttivo in attuazione dell'art. 1, comma 2, lettere a) e b), della legge delega n. 167/2015);
- modifiche all'art. 38 del codice della nautica da diporto, al fine di consentire l'annotazione sul ruolino di equipaggio, secondo criteri di semplificazione delle procedure, anche con riguardo alle unità in acque estere (art. 11 dello schema di d.lgs. correttivo in attuazione dell'art. 1, comma 2, lettere a) e b), della legge delega n. 167/2015).

5. Con riferimento alle professioni:

- modifiche agli artt. 49-quinquies e 49-sexies del codice della nautica da diporto, con la previsione della distinzione tra la figura dell'istruttore professionale di vela e le attività sportive dilettantistiche, ai sensi dell'art. 67, comma 1, lettera m), del decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917 (artt. 17 e 18 dello schema di d.lgs. correttivo in attuazione dell'art. 1, comma 2, lettera t), della legge delega n. 167/2015); infine,

6. con riferimento alle infrastrutture:

- modifiche all'art. 49-nonies del codice della nautica da diporto, con la modulazione delle infrastrutture previste per i posti barca riservati ai disabili sulle singole caratteristiche dei porti (art. 21 dello schema di d.lgs. correttivo in attuazione dell'art. 1, comma 2, lettera f), della legge delega 167/2015).

In tal senso, lo schema di decreto legislativo proposto costituisce coerente attuazione del programma di Governo, relativamente alla necessità di promuovere il rilancio del diporto nautico.

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

Il provvedimento non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica e contempla espressamente la clausola di invarianza finanziaria al suo articolo 29.



PER LE CONSEGUENZE FINANZIARIE: /
PER LA COPERTURA: /
PER LA CLAUSOLA DI SALVAGUARDIA: /
PER LA CLAUSOLA DI INVARIANZA FINANZIARIA: /

E) Il provvedimento comporta oneri per le Amministrazioni Pubbliche diverse dallo Stato.

Il provvedimento non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza delle Amministrazioni Pubbliche diverse dallo Stato.

SEZIONE II **QUANTIFICAZIONE DEGLI EFFETTI FINANZIARI**

Per quanto di diretto interesse, l'anzidetto articolo 29 dello schema, oltre a recare la rituale norma di chiusura in tema di invarianza finanziaria della spesa, sancisce che, rispetto alle innovazioni del quadro normativo apportate e in linea con gli indirizzi degli organi di vigilanza finanziaria, gli adempimenti discendenti dall'attuazione del decreto legislativo comportano l'impiego di risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Dal provvedimento non derivano, del pari, nuovi o maggiori oneri per il personale, le dotazioni e le infrastrutture, rispetto agli stanziamenti di bilancio disponibili a legislazione vigente, che supportano la dotazione organica e l'attività di istituto delle amministrazioni interessate al presente decreto.

Si rappresenta, infine, che nel decreto sono state inserite le ulteriori necessarie modifiche al vigente codice della nautica da diporto, al fine di completare l'allineamento dei contenuti alle disposizioni relative alla disciplina del SISTE (art. 8 dello schema di d.lgs. correttivo in modifica dell'articolo 26 del codice della nautica da diporto), sempre ad invarianza di oneri per la finanza pubblica.

Di seguito, un'analitica descrizione degli articoli dello schema di provvedimento ai fini finanziari.

ARTICOLO 1

Reca le finalità del provvedimento e non ha influenza sugli aspetti finanziari.

ARTICOLO 2

Comma 1: è aggiunta un'ulteriore forma di utilizzo commerciale delle unità da diporto: l'uso per la somministrazione itinerante di cibo e di bevande e per l'attività itinerante di commercio al dettaglio, colmando in tal modo una precisa lacuna normativa. La disposizione è strettamente connessa al successivo articolo 24, che modifica la disciplina dell'articolo 57-bis.

Comma 3: la modifica apportate al comma 3 aggiorna la dizione di riferimento agli Stati non appartenenti all'Unione europea; applicano le regole formali sull'uso dei verbi servili di cui al punto 1.8 della circolare PCdM n. 10888/2001.



ARTICOLO 3

lettera a): la novella corregge un refuso presente nel testo vigente, la mancanza della preposizione "fino a" a indicare l'estremo superiore della classe di tonnellate di stazza lorda (TSL) che individua le navi da diporto minori storiche. Valgono le stesse considerazioni di cui alla precedente lettera a).

lettera b): è aggiunto il riferimento ai droni anche nel settore della nautica da diporto, prodotto che si sta affacciando sul mercato e richiede un'opportuna disciplina.

La disposizione non comporta oneri, potendosi effettivamente provvedere anche ai procedimenti amministrativi relativi alla nuova classificazione dei droni per la nautica da diporto attraverso l'utilizzo delle risorse e delle dotazioni strumentali disponibili a legislazione vigente. Si specifica, infine, che le risorse utilizzabili per le finalità indicate dall'articolo sono già esistenti in bilancio.

ARTICOLO 4

L'articolo 3 della legge 8 luglio 2003, n. 172 (Disposizioni per il riordino e il rilancio della nautica da diporto e del turismo nautico) prevede che le navi adibite in navigazione internazionale esclusivamente al noleggio per finalità turistiche possono essere iscritte nel Registro Internazionale di cui all'articolo 1 del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30, e successive modificazioni, ed essere assoggettate alla relativa disciplina.

Dette navi, si rammenta, rimangono estranee al sistema telematico centrale della nautica da diporto (SISTE) ed alle relative procedure.

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

Con riguardo al comma 3, infatti, l'intervento correttivo introduce una specifica licenza di navigazione e precisa che è redatta su modulo conforme al modello approvato con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Le sostituzioni dei successivi commi 4 e 5 sono mere conseguenze dell'intervento correttivo sul comma 3.

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

ARTICOLO 5

Il comma 1-bis colma una lacuna del codice vigente, che non consente al cantiere costruttore di un'unità da diporto, ove per qualsiasi ragione non riesca a concluderne la vendita, di poterla immatricolare a proprio nome, in quanto privo del titolo di proprietà; mentre il comma 3 corregge, al punto 1), un refuso nella formula di rito della rappresentanza legale diretta ("in nome e per conto"), al punto 2) sostituisce l'espressione "di un altro Stato", vaga sul piano giuridico, con la locuzione corrente "Stati terzi", con la quale sono indicati gli Stati estranei all'Unione europea ed al punto 3) specifica la natura straniera dell'autorità competente ad attestare l'avvio della procedura di cancellazione dell'unità da diporto dal relativo registro.



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

ARTICOLO 6

L'articolo modifica l'ultimo periodo del comma 2 dell'articolo 20 del codice della nautica da diporto, in tema di documenti di bordo, attuando una misura di semplificazione amministrativa e di sostegno allo sviluppo del settore. L'inclusione del ruolino di equipaggio tra i documenti di bordo rilasciati all'atto dell'iscrizione provvisoria di una nave o di un'imbarcazione da diporto ne consente l'immediata ricerca di equipaggio; dunque, favorisce l'occupazione.

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

ARTICOLO 7

L'articolo modifica il comma 2 dell'articolo 24 del codice della nautica da diporto esplicitando la valenza giuridica della ricevuta rilasciata dallo STED in occasione del rinnovo della licenza di navigazione. Tale ricevuta sostituisce per venti giorni la licenza di navigazione in corso di rinnovo anche ai fini del rilascio del ruolo e del ruolino di equipaggio e della licenza per l'apparato ricetrasmittente di bordo.

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

ARTICOLO 8

L'articolo modifica l'articolo 26, comma 1-bis, del codice della nautica da diporto ed aggiorna la norma di rango primario relativa al procedimento amministrativo di rilascio del certificato di idoneità al noleggino al SISTE, di cui al D.P.R. n. 152/2018 (Regolamento recante norme per l'attuazione del sistema telematico centrale della nautica da diporto) e al D.M. n. 136/2019, al fine di "rendere il codice già compatibile con le misure di rango inferiore, evitando quindi la necessità di ulteriori modifiche a livello primario" (punto 4.3 del richiamato parere n. 1745/2017).

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

ARTICOLO 9

L'intervento correttivo sull'articolo 27 del codice si è reso necessario per due ordini di ragioni.

In primo luogo, l'articolo 3 (Definizioni) del codice, come modificato dal d.lgs. n. 229/2017, al comma 1 ha recepito la distinzione tra natanti da diporto di cui alla lettera g) e moto d'acqua, di cui alla lettera h), rendendo necessario riprodurre la medesima distinzione nell'articolo 27, ora rubricato "*Natanti da diporto e moto d'acqua*", appunto per evitare la persistenza di un'antinomia contigua interna al codice.



In secondo luogo, le disposizioni in materia di noleggio e di locazione di tali tipologie di unità da diporto, mancando di sistematicità, sono state oggetto di numerosi contenziosi amministrativi.¹

Per conseguenza, la rubrica è modificata in *“Natanti da diporto e moto d’acqua”*.

Comma 1: il comma 1 recepisce la distinzione tra natanti da diporto e moto d’acqua di cui all’articolo 3, comma 1, del codice come modificato dal d.lgs. n. 229/2017.

Comma 2: il comma 2 è un intervento di chiarezza normativa rispetto al testo vigente, che esplicita il regime giuridico assunto dai natanti una volta iscritti, su richiesta dell’interessato, nell’Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN).

Comma 3: il comma 3 espunge le moto d’acqua per effetto della predetta distinzione dai natanti.

Comma 4: per una maggiore chiarezza testuale, la locuzione “entro dodici miglia dalla costa” è sostituita dalla locuzione “non oltre dodici miglia di distanza dalla costa”.

Comma 5: la distinzione tra natanti da diporto e moto d’acqua comporta l’introduzione di uno specifico comma per la determinazione della distanza massima di navigazione dalla costa delle moto d’acqua.

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

Comma 7: in applicazione dei principi e criteri direttivi di cui al comma 2, lettere a) e b), rispettivamente *“coordinamento e armonizzazione della normativa in materia di nautica da diporto”* e *“semplificazione del regime amministrativo e degli adempimenti relativi alla navigazione da diporto, anche ai fini commerciali”*, della legge di delegazione legislativa n. 167/2015, si rimanda ad un successivo decreto quadro della disposizioni per l’utilizzazione di natanti da diporto e moto d’acqua.

È fatta salva la potestà delle competenti autorità marittime o della navigazione interna di regolare quanto non previsto dalle predette norme quadro e gli ulteriori aspetti di carattere locale attraverso lo strumento dell’ordinanza.

Comma 8: individua l’obbligo del possesso della patente nautica quale requisito minimo per lo svolgimento dell’attività con natanti da diporto ovvero moto d’acqua utilizzati a fini commerciali.

Comma 9: la genesi del comma nasce da esigenze di sistematicità e chiarezza normativa. Il contenuto dispositivo dell’ultimo periodo del comma 6 e il comma 6-ter del testo vigente sono stati fusi e rielaborati per una migliore comprensibilità, essendo potenzialmente rivolti a una platea turistica non necessariamente avvezza alla normativa diportistica. Si segnala la sostituzione del termine di conduttore con il termine di locatario, sia per sottolineare la natura di legislazione speciale del codice della nautica da diporto sia per evitare confusioni semantiche (nel linguaggio nautico il termine conduttore indica il soggetto al timone di un’unità navale).

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

¹ Da ultimo, una serie di dieci ricorsi amministrativi incardinati presso il Tribunale Amministrativo Regionale della Campania - Napoli nel solo anno 2018, di impugnazione delle ordinanze dei locali uffici marittimi relativi al titolo di comando per l’esercizio di tale attività.



ARTICOLO 10

Comma 11: la soppressione della parola satellitare è una forma di semplificazione amministrativa proporzionata rispetto alla ratio della norma, volta alla salvaguardia della sicurezza della navigazione e della vita umana in mare. Al contempo la novella apre in futuro a nuove e più avanzate soluzioni tecnologiche.

Comma 11-bis: la parola conduttore è sostituita dalla parola comandante, nella sua qualità di detentore della responsabilità della navigazione.

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

ARTICOLO 11

Comma 1: l'inclusione delle navi destinate esclusivamente al noleggio per finalità turistiche è una misura di semplificazione amministrativa conseguente al disposto di cui all'articolo 15-ter, comma 3, lettera b). "La previsione appare coerente con la ratio di semplificare le procedure al fine di incentivare le attività turistiche e di incentivo economico-commerciale" (punto 5, parere n. 1745/2017, cit.)

Comma 1-bis: per lo stesso motivo al testo del comma sono aggiunte la parola "navi" e la locuzione "navi destinate esclusivamente al noleggio per finalità turistiche"; è colmata una lacuna, inserendo la competenza in materia delle autorità della navigazione interna.

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

ARTICOLO 12

Comma 1, lettera b): la novella nasce da considerazioni di carattere tecnico, di sicurezza della navigazione, politico e di sostegno al settore diportistico.

Da un punto di vista tecnico, UCINA² Confindustria Nautica ha commissionato un'analisi comparativa tra un motore a due tempi a iniezione diretta di carburante con cilindrata di 863 cc e un motore a quattro tempi fuoribordo a iniezione elettronica di carburante di cilindrata 995 cc, entrambi nuovi e di potenza nominale di 40 CV (e quindi inferiore al limite di potenza di 40,8 CV, oltre il quale corre l'obbligo di patente nautica).

Il primo motore, in base al testo vigente del codice della nautica da diporto, come modificato dal d.lgs. n. 229/2017, è soggetto ad obbligo di patente nautica, mentre il secondo motore ne è esonerato.

Il laboratorio scelto per il test, l'Emissions Compliance Laboratory BRP, è conforme alle severe regole per le attrezzature di test US EPA Part 1065 nonché con gli standard Direttiva UE sulle imbarcazioni da diporto e all'ISO 8178. I controlli della calibrazione sono effettuati mensilmente su tutte le attrezzature delle celle di test. Per entrambi i motori è stata utilizzata la medesima cella di test.

² Si rinvia alla nota 1.



I motori hanno completato un ciclo di rodaggio di quattro ore in conformità con il ciclo di test della International Marine Industry Association (ICOMIA). Il ciclo di rodaggio è necessario per stabilizzare il funzionamento del motore prima del test dinamometrico ufficiale.

Dopo la prova nella cella di test, i motori sono stati installati sul medesimo natante Princecraft in alluminio, modello 142SC, HIN 77A84166D797, lunghezza 4,9 m, peso 263 kg (senza motore).

All'esito delle prove al banco e in acqua:

- entrambi i motori hanno fornito potenze nominali pressoché sovrapponibili entro la curva dell'elica con WOT nominale (entro una media di 0,8 HP);
- entrambi i motori hanno raggiunto circa la stessa velocità massima entro la gamma del regime nominale;
- nessuno dei due motori ha ecceduto lo standard SAE J1228 per la potenza certificata dei motori fuoribordo;
- il motore a due tempi ha fornito da 2 a 5 CV circa in più al regime di erogazione di potenza intermedia, con l'unico effetto di abbreviare il tempo di raggiungimento dell'assetto di planata, senza variazioni di velocità o di potenza massima del natante. Peraltro, la planata è un fattore di sicurezza, perché consente un minore innalzamento della prua, rendendo più agevole per il conduttore la vista oltre la prua durante la navigazione e perché conferisce maggiore stabilità al natante;
- entrambi i motori sono risultati certificati per soddisfare i severi standard US EPA e della Direttiva UE sulle imbarcazioni da diporto.

Da un punto di vista di sicurezza della navigazione, nei 15 anni in cui i motori a due tempi a iniezione diretta di carburante, con cilindrata superiore a 750 cc, ma inferiore a 1000 cc, sono stati condotti senza patente, non risultano sinistri marittimi determinati da tale tipologia di motore, né problemi o segnalazioni di inconvenienti o criticità relative alla sicurezza della navigazione.

Da un punto di vista politico e imprenditoriale, il 15 aprile 2019, in audizione presso la IX Commissione Trasporti della Camera dei deputati, il Sottosegretario del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti Michele Dell'Orco, a nome del Governo, in risposta all'interrogazione n. 5-01828 presentata dall'On. Emanuele Scagliusi del Movimento 5 Stelle ha dichiarato: *"Il Governo è consapevole della necessità di superare definitivamente le criticità emerse a seguito della modifica introdotta dall'art. 39 del Codice della nautica e in tal senso sta lavorando. Infatti, nelle more di una rivisitazione generale della norma che possa favorire le attività nautiche delle piccole imbarcazioni da diporto, è intenzione del Governo individuare in tempi stretti la soluzione più idonea, proprio in considerazione dell'approssimarsi della stagione turistica"*. (Bollettino delle Giunte e delle Commissioni, Camera dei Deputati, 3 aprile 2019).

Conseguentemente è stato depositato presso la Camera dei deputati un disegno di legge (AC 1822, relatore On. Giovanni Battista Tombolato, Lega) con il quale, in attesa del presente decreto legislativo correttivo, si propone un regime transitorio.

Nella relazione il relatore lamenta come, a decorrere dalla data di entrata in vigore del decreto legislativo n. 229/2017, si è determinato un oggettivo nocumento all'attività delle imprese di locazione



che avevano acquistato i propulsori in questione, in ragione della possibilità di localarli a prescindere dal possesso della patente nautica da parte del locatario.

Proprio per evitare ingenti danni economici alle imprese del settore nautico, ed al settore della nautica da diporto nel suo complesso, la legge 21 settembre 2018, n. 108 ha disposto il differimento dell'applicazione dell'articolo 39, comma 1, lettera b), del codice della nautica da diporto, come modificato dal d.lgs. n. 229/2017, al 1° gennaio 2019.

Secondo il relatore, questo differimento si è rivelato troppo breve in relazione al periodo di ammortamento del costo di acquisto di un motore marino. Pertanto, si renderebbe necessario un ulteriore differimento al 1° gennaio 2021, affinché gli operatori del settore possano evitare e contenere i danni economici, ed allo stesso tempo contribuire al rilancio del turismo nautico.

Sia le associazioni nazionali di categoria maggiormente rappresentative, sia i consumatori, hanno più volte manifestato la necessità e l'urgenza di un intervento correttivo definitivo. La soluzione prospettata, che innalza a 900 cc il limite di cilindrata per i motori a due tempi a iniezione diretta di carburante ai fini dell'obbligo di patente nautica, conserva l'impianto del d.lgs. n. 229/2017, basato sulla conferma della differenza di cilindrata fra i propulsori fuoribordo a due tempi a iniezione diretta di carburante e i propulsori a quattro tempi a iniezione elettronica di carburante, in adesione ad un principio di ragionevolezza fondato su elementi tecnici oggettivi.

Comma 6, alla lettera d) le moto d'acqua sono aggiunte alle unità da diporto al cui comando abilita la patente speciale di categoria D.

L'esclusione aprioristica delle moto d'acqua contrasta con le finalità di inclusione sociale e di ampliamento della platea dei diportisti che costituiscono la *ratio* dell'istituzione della patente speciale D; è irragionevole, perché avulsa da qualsiasi riferimento alle concrete abilità e all'effettiva situazione clinica del diportista; è antinomica rispetto al principio, consolidato nel comma 6-bis del presente articolo, ma già normato con l'articolo 36 del regolamento di attuazione del codice, di esclusiva responsabilità del medico accertatore riguardo il giudizio di idoneità psichica e fisica al conseguimento delle patenti nautiche e i limiti di tale idoneità, cioè le eventuali limitazioni o prescrizioni annotate sulla patente nautica.

Risponde anche alla richiesta del Consiglio di Stato "*di voler specificare, con riferimento alle moto d'acqua, quale sia la patente nautica necessaria per la loro conduzione*" (punto 5 del parere n. 1745/2017).

Comma 6-bis: la novella del comma 6-bis nasce dalla necessità di una maggiore completezza del testo, soprattutto per quanto riguarda le limitazioni e le prescrizioni applicabili alla patente di categoria D.

La nuova formulazione ripristina allinea la disciplina diportistica a quella stradale, come misura di semplificazione amministrativa a favore degli operatori, ed avvia alla pratica del diporto nautico maggiori categorie di cittadini, alcune delle quali ne sono escluse dalla legislazione vigente pur presentando situazioni o condizioni soggettive non incompatibili in assoluto con la sicurezza della navigazione.

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



ARTICOLO 13

Comma 1: individua il Centro elaborazione dati (CED), che già gestisce l'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida in campo stradale, come articolazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti competente per l'istituzione e la tenuta dell'anagrafe nazionale delle patenti nautiche.

Comma 2, lettera d): coniuga la completezza dei dati registrati in anagrafe alla semplificazione amministrativa del procedimento di verifica dei requisiti morali.

Comma 3-bis: riproduce l'analoga disposizione di cui all'articolo 116, comma 13, del codice della strada (decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285) sulle modalità di aggiornamento della residenza del titolare di patente nautica.

Nel merito, le modifiche apportate rispetto al testo vigente dell'articolo 39-bis del codice interessano il solo comma 3-bis, in quanto relativamente ai commi 1 e 2 si è proceduto ad una mera riformulazione senza alterare la sostanza delle disposizioni.

Infatti, già la relazione tecnica del decreto legislativo 229/2017, che ha introdotto l'intero articolo 39-bis ed istituito l'anagrafe nazionale delle patenti nautiche, ha evidenziato che, per quanto concerne gli aspetti legati allo scambio informatico delle informazioni tra le autorità competenti, non vi è la necessità di potenziamenti della rete informatica esistente, già in grado di supportare le complesse attività riguardanti la nautica. In particolare, in merito agli aspetti legati all'interconnessione non ricorrono costi aggiuntivi. Infatti, i dati sono forniti dalle Capitanerie di Porto, dagli Uffici Circondariali Marittimi e dagli Uffici Motorizzazione Civile, avvalendosi del sistema pubblico di connettività (SPC) già in uso per la gestione di altre procedure informatizzate.

Si evidenzia, inoltre, che l'Anagrafe è realizzata e gestita nell'ambito del contratto per l'affidamento in *out-sourcing* della conduzione del sistema informatico del predetto CED, senza la necessità di acquisire nuovo hardware, né nuove licenze software, né nuovi sistemi di *storage* rispetto a quelle già disponibili per lo svolgimento dei compiti di istituto attribuiti dalla legislazione vigente.

Sempre la richiamata relazione tecnica, ha rappresentato che l'attuale sistema informatico del CED ha potenzialità tali da poter sostenere agevolmente l'impatto dovuto alla richiesta di ulteriore capacità elaborativa, peraltro di entità modesta se paragonata a quella derivante dalla gestione dei volumi degli archivi relativi ai veicoli a motore e ai loro conducenti. Infine, l'Amministrazione dispone già di un adeguato sistema di c.d. "*disaster recovery*", ad ulteriore garanzia dell'integrità e della sicurezza delle informazioni presenti in banca dati. Gli oneri di interconnessione sono pertanto sostenuti nell'ambito delle risorse previste a legislazione vigente sia da parte dei fruitori che da parte del titolare del dato, ciascuno per la parte di propria competenza.

Pertanto, si ribadisce che, nell'ambito dell'anagrafe nazionale delle patenti nautiche già istituita nel 2017, l'attuale disposizione prevede, quale esclusivo elemento di novità, al comma 3-bis l'annotazione del cambio di residenza sulla patente nautica a cura del CED, previa ricezione della relativa comunicazione da parte dei Comuni. In merito a detta annotazione, si sottolinea che già oggi i Comuni trasmettono al CED, per via telematica o su supporto magnetico, la notizia dell'intervenuto trasferimento di residenza ai fini dell'annotazione sulla patente di guida ai sensi dell'articolo 116,



comma 13, del codice della strada. In tal senso, la comunicazione da parte dei Comuni è e resterebbe unica, senza alcun nuovo e ulteriore onere a loro carico. Pertanto il CED, che già all'attualità riceve il dato in questione, provvederà, nell'ordinaria gestione dell'anagrafe nazionale delle patenti nautiche già in essere, all'aggiornamento della patente nautica. In ogni caso, il CED è già all'attualità tenuto ad effettuare detto aggiornamento alla ricezione della notizia di cambio di residenza in quanto funzionalmente deputato alla gestione dell'anagrafe richiamata.

Ne discende che dall'attuazione delle disposizioni sopra richiamate non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica e che le Amministrazioni provvedono ai compiti derivanti dal presente decreto con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Si specifica, infine, che le risorse utilizzabili per il funzionamento del Centro elaborazione dati della Direzione generale della motorizzazione (CED), già esistenti in bilancio, sono le seguenti (fonte: MEF, legge di bilancio per l'anno 2019 e per il triennio 2019 – 2021):

Capitolo	Denominazione	PG	Denominazione PG	2019	2020	2021
1276	SPESA PER IL FUNZIONAMENTO DEL CENTRO ELABORAZIONE DATI DEL DIPARTIMENTO DEI TRASPORTI TERRESTRI E PER LA GESTIONE DEI SISTEMI INFORMATIVI DI SUPPORTO	01	SPESA PER IL FUNZIONAMENTO DEL CENTRO ELABORAZIONE DATI DEL DIPARTIMENTO DEI TRASPORTI TERRESTRI E PER LA GESTIONE DEI SISTEMI INFORMATIVI DI SUPPORTO	23.877.084,00	23.877.084,00	23.877.084,00

ARTICOLO 14

Comma 1: la modifica all'articolo 47 del codice si rende necessaria a fronte del mutamento delle modalità di offerta sul mercato che, oltre al noleggio dell'intera unità, vedono l'offerta di imbarchi "a la cabina", fermi restando i limiti dei dodici passeggeri trasportabili previsti dalla disciplina del noleggio da diporto. La novella regola questo tipo di noleggio, molto diffuso fra le unità di minori dimensioni.

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

ARTICOLO 15

La modifica all'articolo 49-bis del codice, al comma 2, è ispirata da ragioni di sicurezza della navigazione e di salvaguardia della vita umana in mare.

Infatti, al titolare, all'utilizzatore a titolo di locazione finanziaria dell'imbarcazione ovvero al personale diverso eventualmente utilizzato per il comando di unità da diporto in attività di noleggio occasionale è richiesto il possesso della patente nautica da almeno cinque anni, in coerenza con un orientamento riscontrabile anche in altre materie nel codice, come per i requisiti per l'insegnamento teorico presso le scuole nautiche.



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

ARTICOLO 16

L'intervento sulla versione vigente dell'articolo 49-*quinquies* è particolarmente complesso. In sintesi:

- a) per sistematicità sono accorpate nell'articolo 49-*quinquies* le disposizioni inerenti specificamente la figura dell'istruttore professionale di vela e nell'articolo 49-*sexies* le disposizioni inerenti specificamente la disciplina dell'elenco nazionale degli istruttori professionali di vela. In dettaglio, la lettera h) del comma 2, e i commi dal 4 al 10 della versione vigente dell'articolo 49-*sexies* sono traslati al novellato articolo 49-*quinquies*; gli articoli dal 4 al 7 della versione vigente dell'articolo 49-*quinquies* sono traslati al novellato articolo 49-*sexies*;
- b) per completezza del testo normativo sono aggiunte una serie di disposizioni caratterizzanti le professioni regolamentate, qual è la figura dell'istruttore professionale di vela;
- c) la disciplina sanzionatoria è stata revisionata, introducendo la distinzione tra esercizio abusivo ed esercizio irregolare dell'attività di istruttore professionale di vela con le relative sanzioni amministrative.

Rispetto al testo vigente sono integrate le seguenti materie:

lettera a): accesso, organizzazione ed esercizio della professione di istruttore di vela, secondo criteri di semplificazione amministrativa, di qualità ed efficacia della prestazione professionale, di valorizzazione del merito e delle competenze e di sostegno all'occupazione giovanile;

lettera b): individuazione dei brevetti e delle qualifiche professionali rilasciati dalla Marina militare, dalla Federazione Italiana Vela e dalla Lega navale italiana validi per l'accesso alla professione di istruttore di vela; individuazione dei criteri di equipollenza e delle modalità di riconoscimento per i brevetti e per le qualifiche professionali rilasciati da altri enti nazionali, nonché per quelli rilasciati da autorità od enti appartenenti a Stati membri dell'Unione europea od a Stati terzi;

lettera c): modalità di comunicazione degli estremi della polizza assicurativa degli istruttori professionali di vela e di ogni sua variazione per la registrazione nell'elenco nazionale;

lettera d): modalità di riconoscimento della qualifica di esperto velista, rilasciata in data antecedente all'entrata in vigore del decreto, ai fini dell'iscrizione nell'elenco nazionale degli istruttori professionali di vela;

lettera e): condizioni e modalità per il rilascio, in fase di acquisizione di uno dei brevetti o delle qualifiche professionali di cui alla lettera b) del presente articolo, del certificato di idoneità psichica e fisica da parte dei medici della Federazione medico-sportiva italiana o dal personale e dalle strutture pubbliche e private convenzionate ai sensi dell'articolo 5 del decreto-legge 30 dicembre 1979, n. 663, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 febbraio 1980, n. 33, e delle relative disposizioni di attuazione; procedure per il rilascio e il riconoscimento di equipollenza dei certificati di idoneità psichica e fisica rilasciati all'estero;



lettera f): procedimento disciplinare, ivi comprese le procedure di impugnazione e di esecuzione delle sanzioni disciplinari nel rispetto del principio del contraddittorio e dei principi generali dell'attività amministrativa.

Il comma 4 attribuisce al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la competenza a effettuare la vigilanza sugli istruttori professionali di vela. La funzione ispettiva è già svolta dagli uffici marittimi del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in materia di diporto e di centri di istruzione per la nautica prevista, rispettivamente, dall'articolo 9 della legge 8 luglio 2003, n. 172 e dall'articolo 49-octies del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171. Sono sottoposti attualmente a tali ispezioni anche i soggetti che già insegnano lo sport velico e che, a seguito dell'introduzione della novella normativa di cui all'articolo 49-sexies del codice della nautica da diporto, verranno professionalizzati e assumeranno la qualifica di istruttore professionale di vela. In base alle rilevazioni dati dell'ultimo triennio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, risultano effettuati complessivamente i seguenti interventi ispettivi:

ISPEZIONI, CONTROLLI E VISITE		
2017	2018	2019 (dato aggiornato a maggio) 2022
60144	60088	

L'attività di vigilanza sugli istruttori professionali di vela è da intendersi ricompresa in detto ambito, atteso che lo svolgimento dell'attività professionale necessita dell'impiego di un'unità navale da diporto già oggetto di ispezione in attuazione delle competenze istituzionali sopra richiamate. Pertanto, non si tratta di effettuare controlli aggiuntivi, ma di continuare a verificare il corretto svolgimento delle attività diportistiche in conformità alla citata normativa vigente, senza aumentare il numero complessivo dei controlli secondo i dati sopra riportati. Conseguentemente, rientrando le attività in parola tra quelle già ordinariamente previste, le stesse possono essere svolte con le risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente. La disposizione, in via conclusiva, non comporta minori entrate né nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

ARTICOLO 17

Nel novellato articolo 49-sexies sono raggruppate le disposizioni inerenti l'elenco nazionale degli istruttori professionali di vela. In dettaglio, gli articoli dal 4 al 7 della versione vigente dell'articolo 49-quinquies sono traslati al novellato articolo 49-sexies.

Comma 1: contiene la disposizione istitutiva dell'elenco nazionale degli istruttori professionali di vela.

Comma 2: dispone i requisiti soggettivi, fisici, psichici e morali per l'iscrizione nell'elenco nazionale degli istruttori professionali di vela e dunque per l'esercizio della professione e per l'uso del titolo.

Comma 4: prevede la copertura finanziaria dell'istituzione e della tenuta dell'elenco nazionale degli istruttori di vela attraverso il pagamento di un diritto stabilito con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze. Gli introiti derivanti dalla riscossione dei diritti di iscrizione affluiscono a un apposito capitolo dello stato di



previsione dell'entrata del bilancio dello Stato per essere interamente riassegnati, con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, al pertinente capitolo dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ai fini della copertura delle spese di gestione dell'elenco nazionale degli istruttori di vela e di vigilanza sull'esercizio della professione di istruttore di vela.

Comma 6: riprende le disposizioni di cui al vigente comma 7 dell'articolo 49-quinquies, ribadendo la natura pubblica dell'elenco nazionale degli istruttori professionali di vela, prendendo a modello l'ordinamento forense.

Per quanto esposto, la disposizione non comporta minori entrate e nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica e le Amministrazioni interessate sono in grado di svolgere i propri adempimenti con le risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente.

ARTICOLO 18

L'intervento sull'articolo 49-*septies* persegue finalità di semplificazione normativa e di completezza, sistematicità e chiarezza del testo normativo raccomandati dal Consiglio di Stato: *"Da un punto di vista sistematico [la riforma] rafforza la natura di vero e proprio "codice di settore" (sul concetto, il parere n. 2 del 25 ottobre 2004 dell'Adunanza generale) del decreto legislativo in oggetto."*

Ove possibile, la disciplina delle scuole nautiche è stata allineata alla disciplina delle autoscuole, con particolare riferimento all'articolo 123 del codice della strada (decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 e successive modificazioni), come ulteriore misura di semplificazione amministrativa, effetto della circostanza per la quale nella maggioranza dei casi la medesima impresa svolge attività sia di autoscuola sia di scuola nautica.

La redazione del novellato articolo 49-*septies* è frutto di consultazione con alcune delle maggiori città metropolitane e province, enti locali ai quali è attribuita la vigilanza amministrativa e tecnica sulle scuole nautiche, tra le quali Bologna e Milano. Da tale consultazione è nato anche lo schema di regolamento nazionale di disciplina dell'attività di scuola nautica previsto dal novellato comma 20, redatto sulla base della presente novella dell'articolo 49-*septies*.

Comma 1: riprende la definizione di scuola nautica presente nell'abrogato articolo 42 del regolamento di attuazione del codice. La parola "centri" è però sostituita dalla parola "scuole" per non ingenerare confusione con i "centri di istruzione per la nautica", oggetto dell'articolo 49-*octies*. Si dispone, inoltre, che l'attività di scuola nautica può essere esercitata nella forma dell'impresa o del consorzio di imprese.

Comma 2: l'articolo 105, comma 3, lettera a), del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, *Conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle regioni ed agli enti locali, in attuazione del capo I della legge 15 marzo 1997, n. 59*, conferisce alle province, alle città metropolitane e alle Province autonome di Trento e di Bolzano (ovvero "autorità di controllo", secondo la dizione scelta dalle medesime) l'attività di vigilanza amministrativa e tecnica sulle scuole nautiche.

Le consultazioni con le autorità di controllo hanno consentito di apprezzare il problema della competenza in attività di vigilanza sulle sedi, ulteriori rispetto a quella principale, che le scuole

nautiche aprono in province diverse da quella in cui è ubicata la sede principale. Il problema è risolto attraverso l'affermazione del principio di territorialità nella ripartizione delle competenze delle autorità di controllo: indipendentemente dalla natura, principale o ulteriore, della sede di una scuola nautica è la sua ubicazione territoriale a individuare l'autorità di controllo competente. All'attività di controllo ordinaria sull'attività delle scuole nautiche e sulla permanenza dei requisiti prescritti è aggiunta un'attività di controllo conseguente alla ricezione da parte dell'autorità di controllo di competenza territoriale di notizia circostanziata che l'attività di una determinata scuola nautica non si svolge regolarmente.

Comma 3: per sistematicità le disposizioni relative al regime di segnalazione certificata di inizio attività (SCIA) per l'esercizio dell'attività di scuola nautica sono raggruppate nei commi dal 3 al 8 e riorganizzate in senso più razionale.

La segnalazione certificata di inizio attività per l'esercizio di detta attività è sottoposto al regime dell'articolo 19-bis della Legge 7 agosto 1990, n. 241, e pertanto deve essere presentata alle province o alla città metropolitana o alla Provincia autonoma competente per territorio per il tramite dello Sportello Unico.

Il comma 4, dispone i requisiti soggettivi per la presentazione della SCIA per l'esercizio di una scuola nautica.

Il requisito dell'esperienza di insegnamento presso una scuola nautica di durata almeno biennale, maturata nei cinque anni precedenti la presentazione della SCIA è abrogato. La disposizione, oltre ad essersi dimostrata fonte di problemi applicativi, pare irragionevole rispetto alla *ratio* di garantire una presunta maggiore competenza professionale nell'esercizio di una scuola nautica a fronte di una ben più incisiva limitazione della libertà di impresa (articolo 41 della Costituzione).

Comma 5: precisa che per le persone giuridiche i requisiti prescritti sono richiesti al legale rappresentante.

Comma 6: stabilisce i requisiti morali per l'esercizio dell'attività di scuola nautica.

Comma 7: la disciplina sul responsabile didattico presenta le seguenti semplificazioni amministrative con riduzione di oneri per le imprese:

- a) per la sede principale della scuola nautica il responsabile didattico può coincidere con il titolare o il legale rappresentante della scuola nautica;
- b) per le ulteriori sedi della scuola nautica, il medesimo responsabile didattico può essere preposto fino a un massimo di tre ulteriori sedi ubicate nel territorio di una medesima autorità di controllo.

Comma 8: prevede la facoltà per gli istituti tecnici del settore tecnologico, indirizzo trasporti e logistica, articolazione conduzione del mezzo, opzioni conduzione del mezzo navale e di impianti e apparati marittimi di presentare alle autorità di controllo la SCIA per l'esercizio di una scuola nautica.

Nei commi dal 9 al 13 sono raggruppate le disposizioni inerenti l'attività didattica delle scuole nautiche.



Nei commi dal 14 al 18 sono presenti le disposizioni in materia di disciplina sanzionatoria delle scuole nautiche.

Comma 19: prevede l'emanazione di un regolamento di disciplina dell'attività di scuola nautica, che contempli gli aspetti propri della materia in un'ottica omnicomprensiva, a vantaggio dell'Amministrazione e degli operatori privati.

Per quanto esposto, la disposizione non comporta né minori entrate né nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica e le amministrazioni interessate sono in grado di assolvere ai compiti previsti con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

ARTICOLO 19

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

Oltre alle consuete finalità di completezza, sistematicità, semplificazione e codificazione, la revisione intende disporre una più efficiente attività di vigilanza amministrativa e tecnica sui centri di istruzione per la nautica da parte dell'Amministrazione, a tutela degli interessi pubblici della sicurezza della navigazione e della salvaguardia della vita umana in mare; prevenire turbative della concorrenza a danno delle scuole nautiche; garantire il rispetto dell'assenza dello scopo di lucro; ribadire il carattere non commerciale dei centri di istruzione per la nautica; prevenire forme di pubblicità ingannevole.

Comma 1: riformula la disciplina dei centri di istruzione per la nautica. Punti centrali della novella sono la previsione espressa del necessario preventivo riconoscimento da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dell'assenza dello scopo di lucro nell'esercizio dell'attività di formazione e di istruzione dei candidati agli esami per il conseguimento delle patenti nautiche. È espunta dal testo la parola "scuole" per non ingenerare confusione con le "scuole nautiche", oggetto dell'articolo 49-septies.

Comma 2: conferma l'attribuzione dell'attività di vigilanza amministrativa e tecnica sui centri di istruzione per la nautica al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (DGVPTM).

Comma 3: richiama il contenuto dispositivo del corrispondente comma 3 del novellato articolo 49-septies.

Le Direzioni Generali Territoriali e i compartimenti marittimi competenti per territorio rispettivamente per le acque interne e per le acque marittime svolgono un'attività di controllo ordinaria sull'esercizio dell'attività e sulla permanenza dei requisiti prescritti da parte delle articolazioni e delle affiliazioni locali dei centri di istruzione per la nautica con cadenza almeno triennale e un'attività di controllo straordinaria, conseguente alla ricezione di notizia circostanziata che l'attività di una determinata articolazione o affiliazione locale non si svolge regolarmente, ovvero su incarico della DGVPTM.

La norma prevede inoltre che in caso di sospetti in ordine all'effettiva assenza dello scopo di lucro, le predette autorità di controllo interessano la Guardia di finanza ai sensi dell'articolo 36, comma 4, del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 600. D'altra parte, quest'ultima svolge



già autonomamente tali accertamenti³. La disposizione ha la finalità di realizzare forme di collaborazione tra amministrazioni per una corretta applicazione delle disposizioni e non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Comma 4: configura il procedimento amministrativo di riconoscimento dei centri di istruzione per la nautica sul modello del regime di SCIA.

Comma 5: dispone i requisiti soggettivi e morali per la presentazione della domanda di riconoscimento quale centro di istruzione per la nautica. I requisiti sono i medesimi di quelli previsti ai commi 5 e 6 del novellato articolo 49-septies per l'attività di scuola nautica, fatta eccezione per la disponibilità di un'adeguata capacità finanziaria, che è materia soggetta ad autonomia statutaria.

Comma 6: mutua la figura del responsabile didattico dalla corrispondente figura prevista dalla disciplina dell'attività di scuola nautica.

Comma 7: stabilisce l'obbligo per gli enti e le associazioni nautici di livello nazionale riconosciuti come centro di istruzione per la nautica di comunicare alle autorità di controllo l'elenco delle proprie articolazioni e affiliazioni locali che svolgono attività di centro di istruzione per la nautica, dei relativi responsabili didattici e di ogni eventuale variazione. La disposizione è volta a rendere effettive ed a razionalizzare le attività di controllo.

Comma 8: corrisponde al comma 3 del vigente testo dell'articolo 49-octies. Le novelle apportate rispecchiano quelle presenti nel comma 9 del novellato articolo 49-septies, alle cui note illustrative si rimanda.

Si evidenzia la specifica offerta formativa che i centri di istruzione per la nautica hanno l'obbligo di offrire, ridotta rispetto al vigente comma 3 dell'articolo 49-octies all'attività di formazione e di istruzione dei candidati agli esami per il conseguimento delle patenti nautiche di due o più delle categorie previste dall'articolo 39, comma 6, del presente decreto, tra le quali però sono obbligatoriamente previste le patenti nautiche di categoria C e D, a significare l'impegno sociale che deve caratterizzare i centri di istruzione per la nautica.

Comma 9: determina il personale docente minimo nella disponibilità del centro di istruzione per la nautica per il regolare esercizio dell'attività. Anch'esso è mutuato dalla corrispondente disciplina dell'attività di scuola nautica, mentre l'applicazione delle disposizioni di cui ai commi dall'11 al 13 dell'articolo 49-septies è espressamente richiamata nella novella.

Allo stesso criterio corrisponde l'imitazione del regime di SCIA per la comunicazione alle autorità di controllo del corpo docente in organico e delle sue variazioni, comprovando il possesso dei requisiti prescritti.

Comma 10: sanziona l'esercizio abusivo dell'attività.

Comma 11: sanziona chi insegna in assenza dei requisiti prescritti.

³ La comunicazione prot. DGVPTM n. 31362 del 22/11/2017, con la quale la Presidenza nazionale di Lega navale Italiana dà notizia di una verifica fiscale eseguita dalla locale articolazione della Guardia di Finanza alla Sezione LNI di Grado, che svolge attività di centro di istruzione per la nautica, con contestazione e verbalizzazione di un presunto fine lucrativo.



¹⁵
Comma 12: sanziona l'esercizio irregolare dell'attività.

Comma 13: prevede la sanzione disciplinare per mancanza dei requisiti morali.

Comma 14: attribuisce la potestà sanzionatoria.

Comma 16: rinvia ad apposito regolamento la normativa di dettaglio.

La disposizione, pertanto, non comporta né minori entrate né nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

ARTICOLO 20

La revisione dell'articolo 49-*nonies* si rende necessaria al fine di consentire la realizzazione di accessi effettivamente utili a facilitarne la fruizione ai portatori di handicap. Viceversa, l'attuale disciplina appare eccessivamente rigida e limitante nelle soluzioni proposte, alcune delle quali non tengono conto delle escursioni di marea. La revisione costituisce un notevole progresso nell'effettiva fruibilità degli accosti riservati al transito di imbarcazioni e natanti da diporto condotti da persone con disabilità o con persone con disabilità a bordo.

Comma 3: la modifica è relativa alle unità da diporto effettivamente usate dalle categorie protette, con l'effetto di aumentare in proporzione alle dimensioni la disponibilità di posti barca;

comma 4: viene demandato al singolo attracco l'identificazione delle specifiche strutture e dei sistemi per garantire il comodo accesso e l'uso dei disabili.

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

ARTICOLO 21

L'articolo 21 modifica l'articolo 52 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, al comma 7, inserendo dopo le parole "*progetti formativi con*" le parole "*il Ministero della difesa, la Marina Militare,*".

In tal senso, si recepisce la richiesta prot. n. 18854 del 18/05/2018 dell'Ufficio legislativo del Ministero della difesa.

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

ARTICOLO 22

La novella dell'articolo 57-*bis* consegue all'introduzione tra le forme di utilizzo a fini commerciali delle unità da diporto, contemplati all'articolo 2 del codice, alla lettera *c-quater*, della somministrazione di cibo e bevande, nonché di attività di commercio al dettaglio.

Rubrica: è aggiornata al nuovo contenuto dell'articolo in «Vendita e somministrazione di cibi e bevande. Commercio al dettaglio. Inquinamento acustico».



Comma 1: subisce analogo aggiornamento, ferme restando le disposizioni specifiche relative alle bevande alcoliche.

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

ARTICOLO 23

La disposizione istituisce un archivio informatizzato per il monitoraggio della sicurezza e della qualità dei prodotti correlati al mercato della nautica da diporto. Tale monitoraggio applica le disposizioni di cui agli articoli 18, Obblighi degli Stati membri in materia di organizzazione, 19, Provvedimenti di vigilanza del mercato, e 20, Prodotti che comportano un rischio grave, del regolamento n. 765/CE del 9 luglio 2008, in materia di vigilanza sul mercato, valutazione del rischio e allerta degli utenti.

In particolare, l'articolo 18, comma 2, lettera b), dispone che gli Stati membri istituiscano procedure adeguate per monitorare gli infortuni e i danni alla salute presumibilmente causati dai prodotti.

L'archivio informatizzato, costantemente aggiornato con i rapporti delle autorità marittime e consolari discendenti dalle denunce di evento straordinario, costituisce lo strumento indispensabile per attuare l'obbligo imposto dal regolamento comunitario di operare una valutazione completa ed efficace, anche di tipo statistico, del rischio per la salute, per la sicurezza dei consumatori e per l'ambiente, anche ai fini della prevenzione del rischio e delle truffe assicurative.

Si evidenzia che la gestione dell'archivio, nonché l'utilizzo dei dati ivi contenuti verrebbe affidata allo stesso personale già in organico al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti incaricato delle funzioni di vigilanza del mercato sulle imbarcazioni da diporto secondo la Direttiva 53/2013/EU.

La messa a disposizione dell'archivio, già attivo peraltro presso alcuni Stati membri, permette le funzioni di interscambio di informazioni tra le componenti tecniche degli Stati membri operanti sullo stesso settore, interscambio informativo che in ogni caso avviene in maniera sempre più preponderante attraverso comunicazioni telematiche ed informatiche.

La costituzione dell'archivio avverrà in ogni caso attraverso comunicazioni elettroniche tra le sedi periferiche dell'amministrazione e quelli centrali, attraverso l'utilizzo di software e hardware già operativi presso gli uffici centrali.

Si fa presente che tale archivio consisterà in un *database access* programmato e popolato dal personale della Direzione per la vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture portuali e il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne, utilizzando pertanto le risorse umane, finanziarie e strumentali già loro assegnate, a invarianza finanziaria. Il popolamento dell'archivio discende dal verificarsi di sinistri marittimi, a seguito delle previste inchieste formali delle autorità marittime: ha quindi carattere di eventualità in quanto afferente eventi accidentali e occasionali con bassa frequenza di accadimento. Al riguardo, i dati in questione vengono già trasmessi, all'attualità, alla predetta Direzione generale, al termine delle investigazioni effettuate ai sensi dell'articolo 60, comma 3, del codice della nautica da diporto. Pertanto, nell'ambito dell'ordinaria attività di trattazione delle pratiche inerenti i sinistri marittimi, la suddetta Direzione generale già dispone dei dati che dovranno confluire nell'archivio. In sintesi, l'inserimento in archivio da parte dello stesso personale già deputato alla trattazione della



singola pratica sui sinistri marittimi favorirà l'aggregazione dei dati medesimi, la loro intellegibilità e la comparabilità, anche nel corso del tempo, al fine di rendere i suddetti dati disponibili con immediatezza in caso di necessità. Risulta pertanto di tutta evidenza che trattasi di un'attività che potrà essere assolta dal medesimo personale già in servizio presso la predetta Direzione generale nell'ambito delle ordinarie mansioni e con l'utilizzo delle medesime risorse strumentali già in essere.

Al fine delle disposizioni di dettaglio sul funzionamento dell'archivio in questione, il comma 5 rinvia al regolamento di attuazione del codice della nautica da diporto. Quest'ultimo, ai sensi dell'articolo 59 del decreto legislativo 229/2017, detterà una disciplina attuativa su un ampio spettro di materie tra le quali compiutamente poter inserire, per questioni di organicità normativa e per assicurare il coinvolgimento delle altre eventuali amministrazioni interessate, anche la disciplina dello stesso archivio.

All'istituzione e alla tenuta dell'archivio in parola si provvederà con le risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente, presenti nello stato di previsione del MIT sui seguenti capitoli di spesa (fonte: MEF, legge di bilancio per l'anno 2019 e per il triennio 2019 – 2021):

Capitolo	Denominazione	PG	Denominazione PG	2019	2020	2021
1681	SPESE PER IL FUNZIONAMENTO, COMPRESE LE MISSIONI DEL PERSONALE ISPETTIVO, PER LE ATTIVITA' CONNESSE ALLA VIGILANZA SULLA NAVIGAZIONE MARITTIMA ED INTERNA, SUI CANTIERI NAVALI E SUGLI ORGANISMI RICONOSCIUTI E NOTIFICATI.	02	SPESE PER IL FUNZIONAMENTO, COMPRESE LE MISSIONI DEL PERSONALE ISPETTIVO, PER LE ATTIVITA' CONNESSE ALLA VIGILANZA SULLA NAVIGAZIONE MARITTIMA ED INTERNA, SUI CANTIERI NAVALI E SUGLI ORGANISMI RICONOSCIUTI E NOTIFICATI.	9.000,00	9.000,00	33.075,00

Capitolo	Denominazione	PG	Denominazione PG	2019	2020	2021
1675	SPESE PER LA GESTIONE ED IL FUNZIONAMENTO DEL SISTEMA INFORMATIVO	01	SPESE PER LA GESTIONE ED IL FUNZIONAMENTO DEL SISTEMA INFORMATIVO	100.770,00	100.771,00	100.771,00

Capitolo	Denominazione	PG	Denominazione PG	2019	2020	2021
7617	SPESE PER LO SVILUPPO DEL SISTEMA INFORMATIVO	01	SPESE PER LO SVILUPPO DEL SISTEMA INFORMATIVO	16.369,00	16.369,00	16.369,00

Pertanto, si conferma che la realizzazione del predetto archivio non determina nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.



ARTICOLO 24

La novella del comma 2 all'articolo 64 del codice, cui è aggiunto il comma 3-bis, è una misura di semplificazione amministrativa, che modifica la cadenza di emanazione del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con il quale è determinato il diritto di ammissione agli esami dovuto dai candidati al conseguimento delle patenti nautiche a copertura del costo sostenuto dall'Amministrazione per la gestione delle procedure di esame.

L'esperienza amministrativa ha rilevato l'incongruità della cadenza annuale. La novella introduce un meccanismo di aggiornamento basato su effettivi aumenti dei costi di gestione degli esami, anche conseguenti a innovazioni delle procedure, e in ogni caso una cadenza di aggiornamento quinquennale.

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

ARTICOLO 25

L'articolo 25 allinea le disposizioni previste dall'articolo 59 del d.lgs. n. 229/2017, relative alla modifica del regolamento di attuazione del codice ed alle correzioni introdotte dal presente decreto legislativo correttivo.

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

ARTICOLO 26

La *Endorsed Recommendation for use del Recreational Craft Sectorial Group*, relativa all'attuazione della Direttiva 2013/53/EU in materia di unità da diporto, ERFU n. 137, approvata dalla Commissione Europea il 28 marzo 2017, ha stabilito che le unità da diporto non marcate CE, immesse in commercio antecedentemente al 16 giugno 1998, qualora siano oggetto di lavori che comportino una modifica o una conversione rilevante, come definita dal decreto legislativo 11 gennaio 2016, n. 5, *Attuazione della direttiva 2013/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 novembre 2013, relativa alle unità da diporto e alle moto d'acqua e che abroga la direttiva 94/25/CE*, non possono più essere sottoposte alla procedura di valutazione successiva alla costruzione (PCA), ossia non sono più assimilate sotto tale profilo alle unità da diporto marcate CE.

Si è reso, quindi, necessario individuare una diversa e specifica procedura, che consenta a tali unità da diporto di eseguire modifiche che comportino variazioni all'originale certificato di omologazione.

L'attuazione di questo aspetto della direttiva 2013/53/UE è operata in due fasi:

a) in seno al presente decreto legislativo correttivo, il comma *1-bis* costituisce la norma di rango primario, aggiunta all'articolo 22 del d.lgs. n. 5/2016, che contiene il rinvio della disciplina di valutazione post costruzione per le unità da diporto de quo al regolamento di attuazione del codice della nautica da diporto;

b) in sede di allineamento, ai sensi dell'articolo 1, comma 6, della legge delega n. 167/2015, del regolamento di attuazione del codice, sarà introdotta come allegato la procedura PCA per le unità da



diporto non marcate CE immesse in commercio prima del 16/06/1998. Tale procedura è stata concordata con gli organismi notificati.

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

ARTICOLO 27

La previsione attua il principio e criterio direttivo di cui all'articolo 1, comma 2, lettera h), della legge delega n. 167/2015, "*Destinazione d'uso per la nautica minore delle strutture demaniali, pontili, arenili e piazzali, che presentino caratteristiche particolarmente idonee per essere utilizzati quali ricovero a secco (dry storage) di piccole imbarcazioni, garantendo comunque la fruizione pubblica delle medesime aree*", prevedendo la destinazione di aree per il ricovero a secco di natanti e di piccole imbarcazioni nell'ambito dei piani portuali di cui alla legge 8 gennaio 1994, n. 84, *Riordino della legislazione in materia portuale*, specificando che dette aree rientrano fra le strutture della nautica da diporto identificate dal decreto del Presidente della Repubblica 2 dicembre 1997, n. 509, *Regolamento recante disciplina del procedimento di concessione di beni del demanio marittimo per la realizzazione di strutture dedicate alla nautica*.

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

ARTICOLO 28

Il decreto correttivo è dotato di un proprio regime transitorio per le materie oggetto di intervento. Esso è coerente con quello stabilito dal d.lgs. n. 229/2017 ed, in particolare, con le disposizioni di conservazione di cui agli articoli 59, comma 4, e 61, comma 2, delle quali si chiarifica la portata normativa.

Dette disposizioni transitorie tengono nella dovuta considerazione la giurisprudenza della Corte Costituzionale in materia di diritto transitorio, basata su principi di contemperamento delle esigenze di dinamicità del diritto con criteri di equità, ragionevolezza, proporzionalità rispetto agli scopi perseguiti dalla novella legislativa, stabilità e certezza dei rapporti giuridici, gradualità nella trasformazione degli assetti normativi, limiti degli effetti retroattivi di nuove disposizioni di legge, che devono trovare adeguata giustificazione sul piano della ragionevolezza e non devono porsi in contrasto con valori e interessi costituzionalmente protetti, e tutela dell'affidamento, qualora ricorrano livelli di consolidamento tale da costituire un valore meritevole di tutela.

Il fine è quello di armonizzare il passaggio tra normativa previgente e nuova normativa, minimizzando le incertezze applicative dell'amministrazione e interpretative dei privati e delle imprese, al fine di prevenire il contenzioso.

Comma 1: il comma 1 rinvia al regolamento nazionale di disciplina dell'attività di scuola nautica e al regolamento di disciplina dell'attività di centro di istruzione per la nautica i regimi transitori e derogatori di adeguamento ai nuovi requisiti, stabiliti dal presente decreto legislativo correttivo, delle



scuole nautiche, dei consorzi tra scuole nautiche e dei centri di istruzione per la nautica rispettivamente autorizzati o assentiti, ovvero riconosciuti in data anteriore all'entrata in vigore del presente decreto correttivo.

La tutela dell'affidamento del cittadino, in presenza di elevati livelli di consolidamento, a non vedersi privato in via irragionevole o arbitraria di situazioni, che abbia conseguito o maturato in base alla normativa anteriore, riveste infatti particolare rilevanza nel caso di attività imprenditoriali, quali sono le scuole nautiche, per l'impatto giuridico, economico, organizzativo e occupazionale che una nuova disciplina può avere sull'assetto d'impresa, sui datori di lavoro e sui dipendenti, nonché, a cascata, sui consumatori, e per la potenziale interferenza con il principio di libertà di iniziativa economica privata.

Acquisisce particolare rilevanza anche per i centri di istruzione per la nautica, per la loro funzione di educazione e di avviamento agli sport nautici, nonché di diffusione dello spirito marinaro, della conoscenza dei problemi marittimi, dell'amore per il mare e dell'impegno per la tutela dell'ambiente marino e delle acque interne.

Comma 2: il comma 2 ribadisce l'efficacia e dunque la vigenza delle leggi regionali e dei regolamenti provinciali di disciplina dell'attività di scuola nautica e, in generale, delle disposizioni pertinenti vigenti, per quanto non in contrasto e per quanto non disciplinato con le disposizioni immediatamente applicabili del novellato articolo 49-septies, fino all'emanazione del regolamento nazionale di disciplina dell'attività di scuola nautica, previsto dal comma 20 del medesimo novellato articolo.

Comma 3: analogamente il comma 3 ribadisce l'efficacia e dunque la vigenza del decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 25 febbraio 2009 e successive modificazioni, per quanto non in contrasto e per quanto non disciplinato con le disposizioni immediatamente applicabili del novellato articolo 49-octies, fino all'emanazione del regolamento di disciplina dell'attività di centro di istruzione per la nautica, previsto dal comma 15 del medesimo novellato articolo.

Comma 4: il comma 4 conferma il riconoscimento quale centro di istruzione per la nautica agli enti e alle associazioni nautici di livello nazionale che, alla data di entrata in vigore del presente decreto legislativo correttivo, hanno assunto tale denominazione in base alla disciplina previgente.

Comma 5: il comma 5 costituisce una proroga in via transitoria: fino all'attuazione e dunque all'istituzione della figura professionale dell'istruttore di vela e del relativo elenco nazionale, le funzioni attribuite all'istruttore professionale di vela dal novellato codice della nautica da diporto sono svolte dagli esperti velisti riconosciuti idonei dalla Federazione italiana vela o dalla Lega navale italiana, anche non appartenenti ai predetti enti.

Comma 6: il comma 6 stabilisce che i bandi di selezione per esperti velisti emanati dalla Federazione italiana vela o dalla Lega navale italiana sono aperti anche a soggetti non appartenenti ai predetti enti.

La disposizione, di carattere ordinamentale, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

ARTICOLO 29



L'articolo 29 introduce la clausola di invarianza finanziaria di rito, ossia integra il comma 1, in cui è già inserita la clausola di invarianza finanziaria, con la precisazione, al comma 2, "Le amministrazioni interessate provvedono ai compiti derivanti dal presente decreto con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente".

A) Descrizione sintetica degli articoli citati nella sezione I.

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

B) Effetti finanziari a carico dello Stato. Nuovi o maggiori oneri.

Il provvedimento non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica ed è stata redatta la clausola di invarianza finanziaria (art. 29).

Nuove o maggiori entrate.

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

C) Effetti finanziari a carico delle altre pubbliche amministrazioni.

Nuovi o maggiori oneri.

Il provvedimento non comporta nuovi o maggiori oneri per le altre amministrazioni pubbliche. A garanzia di ciò, è stata redatta la clausola di invarianza finanziaria (art. 29).

Nuove o maggiori entrate.

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

La verifica della presente relazione tecnica, effettuata ai sensi e per gli effetti dell'art. 17, comma 3 della legge 11 dicembre 2006 n. 2464, è avvenuta:

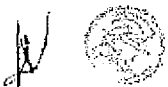
h

POSITIVO

NEGATIVO

Il Responsabile Generale dello Stato
[Firma]

22 LUG. 2019



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

Amministrazione proponente: Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Titolo: Schema di decreto legislativo di revisione e integrazione del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, recante codice della nautica da diporto ed attuazione della direttiva 2003/44/CE, a norma dell'articolo 6 della legge 8 luglio 2003, n. 172, in attuazione dell'articolo 1, comma 5, della legge 7 ottobre 2015, n. 167.

Referente per il MIT: Ufficio legislativo – 06/44123201

PARTE I. ASPETTI TECNICO-NORMATIVI DI DIRITTO INTERNO.

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

La legge 7 ottobre 2015, n. 167 ha delegato il Governo ad attuare la riforma del codice della nautica da diporto di cui al decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171. La delega è stata esercitata mediante emanazione del decreto legislativo 3 novembre 2017, n. 229, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 23 del 29 gennaio 2018 ed entrato in vigore in data 13 febbraio 2018. La stessa legge di delegazione n.167/2015 ha inoltre previsto, all'articolo 1, comma 5, che il Governo è autorizzato ad adottare uno o più decreti legislativi contenenti disposizioni correttive e integrative del codice della nautica da diporto, ora modificato dal decreto legislativo n. 229/2017, entro diciotto mesi dalla data di entrata in vigore di quest'ultimo, nel rispetto dei medesimi principi e criteri direttivi e secondo le modalità ivi previste.

Successivamente all'entrata in vigore del decreto legislativo n. 229/2017 e in considerazione di alcune problematiche sorte in sede applicativa, si è reso necessario avvalersi dell'autorizzazione di cui all'articolo 1, comma 5, della legge n. 167/2015, predisponendo disposizioni integrative e correttive del codice della nautica da diporto. In particolare, a seguito dell'entrata in vigore delle nuove disposizioni, si è rilevato quanto segue:

- le articolazioni periferiche dell'Amministrazione, altre Amministrazioni ed Enti locali hanno avanzato numerose richieste di parere su questioni interpretative e applicative, talvolta di non facile soluzione;
- analogamente, imprese e cittadini hanno avanzato numerosi quesiti e richieste di chiarimenti sull'interpretazione di alcune delle nuove disposizioni;
- le consultazioni svolte dalla Direzione generale per la vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne con le province e le città metropolitane, nonché con le associazioni e gli enti maggiormente rappresentativi del settore nautico diportistico, hanno confermato la necessità di modificare alcune delle vigenti disposizioni;
- è emersa la necessità di delineare con maggiore compiutezza i limiti degli effetti retroattivi delle novelle legislative e l'incidenza del principio di legittimo affidamento.

L'intervento correttivo è, altresì, operato in linea con il parere n. 1745 del Consiglio di Stato – Commissione speciale del 12 ottobre 2017, espresso sullo schema del decreto legislativo n. 229 del 2017.

Il presente schema di decreto, pertanto, interviene sul testo vigente del codice della nautica da diporto al fine di:

- a) aggiornare i procedimenti amministrativi in materia di nautica da diporto, tuttora previsti nel codice vigente, alle previsioni del sistema telematico centrale della nautica da diporto (SISTE) di cui al decreto del Presidente della Repubblica 14 dicembre 2018, n. 152, recante le norme per l'attuazione del sistema telematico centrale della nautica da diporto e al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 9 aprile 2019, recante istituzione dell'Ufficio

di conservatoria centrale delle unità da diporto (UCON) nell'ambito del Sistema telematico centrale della nautica da diporto. Il tutto anche al fine di rendere il codice compatibile con le misure di rango inferiore, coerentemente con quanto espresso in merito dal Consiglio di Stato;

- b) dotare l'articolato, nelle parti oggetto dell'intervento correttivo, di una maggiore completezza, sistematicità e chiarezza normativa, consone al processo di riforma complessiva, riordino normativo, codificazione e semplificazione, in linea con le finalità della delega legislativa e con quanto espresso in merito dal Consiglio di Stato;
- c) accogliere ulteriori osservazioni formulate dal Consiglio di Stato, che raccomandava di demandare il recepimento delle indicazioni che richiedevano maggiore approfondimento tecnico-giuridico alla sede dei decreti correttivi;
- d) semplificare il quadro dei decreti attuativi, al fine di accelerare il completamento della riforma;
- e) attuare la regolamentazione dell'attività di locazione dei natanti e delle moto d'acqua, secondo criteri di semplificazione e nel rispetto dei requisiti generali di sicurezza, anche ai fini della salvaguardia delle persone trasportate, come previsto all'articolo 1, comma 2, lettera e) della legge n. 167 del 2015.

In ragione di quanto precede, lo schema di decreto, costituendo una prosecuzione della delega legislativa concessa al Governo dalla legge n. 167/2015, continua a perseguirne le stesse finalità, considerando anche, come osservato dal Consiglio di Stato nel richiamato parere, che:

- a) la riforma del codice della nautica operata nel 2017 rientrava nel programma di governo di rilancio del settore della nautica da diporto, negli ultimi anni particolarmente colpito dalla crisi economica, per favorire la competitività, la produzione e la commercializzazione delle unità da diporto e, quindi, l'occupazione, oltre alla crescita di tutta la filiera di settore, con il conseguente sviluppo nel lungo periodo delle potenzialità del turismo costiero. Ciò anche per il conseguimento di benefici economici, in termini di sostenibilità per l'ambiente, in adesione alla comunicazione della Commissione europea del 20 febbraio 2014 n. 86 (punto 1 del parere);
- b) tra gli strumenti necessari al raggiungimento dei citati obiettivi rientra anche la semplificazione dei relativi procedimenti amministrativi, per sostenere la competitività e la capacità di attrazione di capitali da investire e, quindi, la crescita del volume commerciale del settore della nautica da diporto (punto 1 del parere);
- c) la riforma operata mirava a rilanciare in modo organico un settore importantissimo per il sistema Paese, in un'ottica di lungo periodo, ma con misure efficaci anche nel breve e medio termine (punto 4 del parere).

2. Analisi del quadro normativo nazionale.

Il quadro della normativa ordinamentale nazionale è costituito dalle seguenti disposizioni:

- regio decreto 19 ottobre 1930, n. 1398, recante approvazione del testo definitivo del codice penale;
- regio decreto 16 marzo 1942, n. 262, recante approvazione del codice civile;
- regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, recante codice della navigazione;
- legge 27 maggio 1949, n. 260, recante disposizioni in materia di ricorrenze festive;
- legge 12 marzo 1968, n. 478, recante ordinamento della professione di mediatore marittimo;
- la legge 4 aprile 1977, n. 135, recante disciplina della professione di raccomandatario marittimo;
- la legge 27 dicembre 1977, n. 1085, recante ratifica ed esecuzione della convenzione sul regolamento internazionale del 1972 per prevenire gli abbordi in mare, con annessi, firmata a Londra il 20 ottobre 1972;

- legge 23 maggio 1980, n. 313, recante adesione alla convenzione internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare, con allegato, aperta alla firma a Londra il 1° novembre 1974, e sua esecuzione;
- legge 29 settembre 1980, n. 662, recante ratifica ed esecuzione della Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi e del protocollo d'intervento in alto mare in caso di inquinamento causato da sostanze diverse dagli idrocarburi, con annessi, adottati a Londra il 2 novembre 1973;
- legge 1° aprile 1981, n. 121, recante nuovo ordinamento dell'Amministrazione della pubblica sicurezza;
- legge 24 novembre 1981, n. 689, recante modifiche al sistema penale;
- legge 26 luglio 1984, n. 413, recante riordinamento pensionistico dei lavoratori marittimi;
- legge 23 agosto 1988, n. 400, recante disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei Ministri;
- legge 7 agosto 1990, n. 241, recante nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi;
- legge 8 agosto 1991, n. 264, recante disciplina dell'attività di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto;
- legge 5 febbraio 1992, n. 104, recante legge-quadro per l'assistenza, l'integrazione sociale e i diritti delle persone handicappate;
- legge 29 dicembre 1993, n. 580, recante riordinamento delle camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura;
- legge 7 dicembre 1999, n. 472, recante interventi nel settore dei trasporti;
- legge 8 luglio 2003, n. 172, recante disposizioni per il riordino e il rilancio della nautica da diporto e del turismo nautico;
- legge 8 ottobre 2010, n. 170, recante nuove norme in materia di disturbi specifici di apprendimento in ambito scolastico;
- legge 24 dicembre 2012, n. 228, recante disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge di stabilità 2013);
- la legge 7 ottobre 2015, n. 167, recante delega al Governo per la riforma del codice della nautica da diporto;
- decreto-legge 30 dicembre 1979, n. 663, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 febbraio 1980, n. 33, recante finanziamento del Servizio sanitario nazionale nonché proroga dei contratti stipulati dalle pubbliche amministrazioni in base alla legge 1 giugno 1977, n. 285 sull'occupazione giovanile;
- decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30, recante disposizioni urgenti per lo sviluppo del settore dei trasporti e l'incremento dell'occupazione;
- decreto-legge 4 luglio 2006, n. 223, convertito, con modificazioni, nella legge 4 agosto 2006, n. 248, recante disposizioni urgenti per il rilancio economico e sociale, per il contenimento e la razionalizzazione della spesa pubblica, nonché interventi in materia di entrate e di contrasto all'evasione fiscale;
- decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122, recante misure urgenti in materia di stabilizzazione finanziaria e di competitività economica;
- decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, recante ulteriori misure urgenti per la crescita del Paese;
- decreto legislativo 16 aprile 1994, n. 297, recante approvazione del testo unico delle disposizioni legislative vigenti in materia di istruzione, relative alle scuole di ogni ordine e grado;

- decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, recante definizione ed ampliamento delle attribuzioni della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano ed unificazione, per le materie ed i compiti di interesse comune delle regioni, delle province e dei comuni, con la Conferenza Stato-città ed autonomie locali;
- decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, recante conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle regioni e agli enti locali, in attuazione del capo I della legge 15 marzo 1997, n. 59;
- decreto legislativo 6 novembre 2007, n. 202, recante attuazione della direttiva 2005/35/CE relativa all'inquinamento provocato dalle navi e conseguenti sanzioni;
- decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196, recante codice in materia di protezione dei dati personali;
- decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82, recante codice dell'amministrazione digitale;
- decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, recante codice della nautica da diporto ed attuazione della direttiva 2003/44/CE, a norma dell'articolo 6 della legge 8 luglio 2003, n. 172;
- decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, recante codice delle assicurazioni private;
- decreto legislativo 24 gennaio 2006, n. 36, recante attuazione della direttiva 2003/98/CE relativa al riutilizzo dei documenti nel settore pubblico;
- decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale;
- decreto legislativo 26 marzo 2010, n. 59, recante attuazione della direttiva 2006/123/CE relativa ai servizi nel mercato interno;
- decreto legislativo 14 giugno 2011, n. 104, recante attuazione della direttiva 2009/15/CE relativa alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime;
- decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, recante codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione, nonché nuove disposizioni in materia di documentazione antimafia, a norma degli articoli 1 e 2 della legge 13 agosto 2010, n. 136;
- decreto legislativo 14 marzo 2013, n. 33, recante riordino della disciplina riguardante il diritto di accesso civico e gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni da parte delle pubbliche amministrazioni;
- decreto legislativo 11 gennaio 2016, n. 5, recante attuazione della direttiva 2013/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 novembre 2013, relativa alle unità da diporto e alle moto d'acqua e che abroga la direttiva 94/25/CE;
- decreto legislativo 30 giugno 2016, n. 126, recante attuazione della delega in materia di segnalazione certificata di inizio attività (SCIA), a norma dell'articolo 5 della legge 7 agosto 2015, n. 124;
- decreto legislativo 17 ottobre 2016, n. 201, recante attuazione della direttiva 2014/89 che istituisce un quadro per la pianificazione dello spazio marittimo;
- decreto legislativo 25 novembre 2016, n. 222, recante individuazione di procedimenti oggetto di autorizzazione, segnalazione certificata di inizio di attività (SCIA), silenzio assenso e comunicazione e di definizione dei regimi amministrativi applicabili a determinate attività e procedimenti, ai sensi dell'articolo 5 della legge 7 agosto 2015, n. 124;
- decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257, recante disciplina di attuazione della direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di una infrastruttura per i combustibili alternativi;
- decreto legislativo 3 novembre 2017, n. 229, recante revisione ed integrazione del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, recante codice della nautica da diporto ed attuazione della direttiva 2003/44/CE, a norma dell'articolo 6 della legge 8 luglio 2003, n. 172, in attuazione dell'articolo 1 della legge 7 ottobre 2015, n. 167;

- decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, recante approvazione del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione marittima;
- decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 605, recante disposizioni relative all'anagrafe tributaria e al codice fiscale dei contribuenti;
- decreto del Presidente della Repubblica 3 maggio 1982, n. 378, recante approvazione del regolamento concernente le procedure di raccolta, accesso, comunicazione, correzione, cancellazione ed integrazione dei dati e delle informazioni, registrati negli archivi magnetici del centro elaborazione dati di cui all'articolo 8 della legge 1° aprile 1981, n. 121;
- decreto del Presidente della Repubblica 9 ottobre 1990, n. 309, recante testo unico delle leggi in materia di disciplina degli stupefacenti e sostanze psicotrope, prevenzione, cura e riabilitazione dei relativi stati di tossicodipendenza;
- decreto del Presidente della Repubblica 28 settembre 1994, n. 634, recante regolamento per l'ammissione all'utenza del servizio di informatica del centro di elaborazione dati della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione;
- decreto del Presidente della Repubblica 28 settembre 1994, n. 662, recante regolamento di attuazione della legge 3 aprile 1989, n. 147, concernente adesione alla convenzione internazionale sulla ricerca ed il salvataggio marittimo, adottata ad Amburgo il 27 aprile 1979;
- decreto del Presidente della Repubblica 7 dicembre 1995, n. 581, recante regolamento di attuazione dell'articolo 8 della legge 29 dicembre 1993, n. 580, in materia di istituzione del registro delle imprese di cui all'articolo 2188 del codice civile;
- decreto del Presidente della Repubblica 9 ottobre 1997, n. 431, recante regolamento sulla disciplina delle patenti nautiche;
- decreto del Presidente della Repubblica 2 dicembre 1997, n. 509, concernente regolamento recante disciplina del procedimento di concessione di beni del demanio marittimo per la realizzazione di strutture dedicate alla nautica da diporto, a norma dell'articolo 20, comma 8, della legge 15 marzo 1997, n. 59;
- decreto del Presidente della Repubblica 18 aprile 2000, n. 135, recante regolamento concernente l'approvazione della nuova tabella delle circoscrizioni territoriali marittime;
- decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 2000, n. 445, recante testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di documentazione amministrativa (Testo A);
- decreto del Presidente della Repubblica 14 dicembre 2018, n. 152, recante regolamento recante norme per l'attuazione del sistema telematico centrale della nautica da diporto;
- decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 29 luglio 2008, n. 146, recante regolamento di attuazione dell'articolo 65 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, recante il codice della nautica da diporto, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana n. 222 del 22 settembre 2008;
- decreto del Ministro della sanità 18 febbraio 1982, recante norme per la tutela sanitaria dell'attività sportiva agonistica, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana n. 63 del 5 marzo 1982;
- decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 10 maggio 2005, n. 121, recante regolamento concernente l'istituzione e la disciplina dei titoli professionali del diporto, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana n. 154 del 5 luglio 2005;
- decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 25 febbraio 2009, recante procedure per la individuazione degli enti e delle associazioni nautiche di livello nazionale, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana n. 65 del 19 marzo 2009;
- decreto del Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca 12 luglio 2011, n. 5669, recante linee guida disturbi specifici di apprendimento;
- decreto del Ministro dello sviluppo economico 26 ottobre 2011, recante modalità di iscrizione nel registro delle imprese e nel REA, dei soggetti esercitanti l'attività di mediatore

marittimo disciplinata dalla legge 12 marzo 1968, n. 478 in attuazione degli articoli 75 e 80 del decreto legislativo 26 marzo 2010, n. 59, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana n. 10 del 13 gennaio 2012;

- decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 26 febbraio 2013, recante definizione delle modalità di comunicazioni telematiche necessarie per lo svolgimento dell'attività di noleggio occasionale di unità da diporto, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana n. 88 del 15 aprile 2013;
- decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 27 aprile 2017, recante adempimenti di arrivo e partenza delle unità addette ai servizi locali, alla pesca professionale, alla acquacoltura, alla navigazione da diporto o di uso privato o in conto proprio, nonché delle unità adibite a servizi particolari, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana n. 107 del 10 maggio 2017;
- decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 29 maggio 2018, recante aggiornamento ISTAT degli importi dei diritti e dei compensi per prestazioni e servizi in materia di nautica da diporto, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana n. 177 del 1° agosto 2018;
- decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 14 marzo 2019, recante determinazione dei diritti da corrispondere per l'ammissione agli esami per il conseguimento delle patenti nautiche, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana n. 91 del 17 aprile 2019.

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

Le disposizioni previste dallo schema di decreto legislativo proposto innovano, in attuazione dell'articolo 1, comma 5, della legge 7 ottobre 2015, n. 167, il codice della nautica da diporto (e le norme correlate) nelle materie elencate al comma 1e secondo i principi e criteri direttivi elencati al comma 2 dello stessa disposizione.

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

- coordinamento e armonizzazione della normativa in materia di nautica da diporto;
- semplificazione amministrativa;
- razionalizzazione ed economicità delle attività di controllo in materia di sicurezza della navigazione da diporto e da parte dello Stato di approdo;
- istituzione della figura professionale dell'istruttore di vela;
- adeguamento normativo all'innovazione tecnologica, anche sotto il profilo della sicurezza delle unità da diporto;
- disciplina delle scuole nautiche.

Lo schema di decreto legislativo interviene in maniera mirata negli ambiti normativi del settore del diporto nautico e opera modifiche ed integrazioni a:

- a) decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171;
- b) decreto legislativo 3 novembre 2017, n. 229;
- c) decreto legislativo 11 gennaio 2006, n. 5;
- d) legge 28 gennaio 1994, n. 84.

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

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

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

L'intervento normativo risulta compatibile con le competenze e le funzioni delle regioni ordinarie e a statuto speciale, nonché degli enti locali. La ripartizione delle competenze è disciplinata nel nostro ordinamento a livello costituzionale rispettivamente dagli articoli 117 e 118 della Costituzione, con elencazione nell'articolo 117 delle materie riservate in via esclusiva allo Stato (comma 2), di quelle affidate alla legislazione concorrente dello Stato e delle Regioni (comma 3), assegnando in via residuale a queste ultime la potestà normativa rispetto ad ogni altra materia (comma 4). Lo schema di provvedimento attiene a svariate materie, alcune di spettanza delle Regioni, altre dello Stato. Tali molteplici competenze sono legate in modo inestricabile (in specie, sentenze n. 334 del 2010 e n. 50 del 2005 della Corte Costituzionale), tale da non consentire di identificare la prevalenza di una sulle altre, dal punto di vista sia qualitativo che quantitativo. Deve, pertanto, trovare applicazione il principio generale, ribadito da giurisprudenza costante della Corte Costituzionale (da ultimo, sentenza n. 1 del 2016), secondo cui, in ambiti caratterizzati da una pluralità di competenze, qualora non risulti possibile comporre il concorso di competenze statali e regionali mediante un criterio di prevalenza, non è costituzionalmente illegittimo l'intervento del legislatore statale, purché agisca nel rispetto del principio di leale collaborazione che deve in ogni caso permeare di sé i rapporti tra lo Stato e il sistema delle autonomie (ex plurimis, sentenze n. 44 del 2014, n. 237 del 2009, n. 168 e n. 50 del 2008) e che può ritenersi congruamente attuato mediante la previsione dell'intesa (sentenza n. 1 del 2016). È prevista, infatti, l'adozione dello schema d'intesa con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281. In particolare, a titolo non esaustivo, uno stretto intreccio si ravvisa con il regime delle strutture dedicate alla nautica da diporto, delineato principalmente nel D.P.R. 2 dicembre 1997, n. 509 (Regolamento recante disciplina del procedimento di concessione di beni del demanio marittimo per la realizzazione di strutture dedicate alla nautica da diporto, a norma dell'articolo 20, comma 8, della legge 15 marzo 1997, n. 59). Questo settore rientra nella competenza concorrente in materia di «porti», rispetto alla quale spetta allo Stato definire i principi fondamentali. Ai sensi dell'art. 104, comma 1, lett. v) del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112 sono mantenute in capo all'Amministrazione statale le funzioni relative alla disciplina e alla sicurezza della navigazione marittima. Per quanto riguarda la professione dell'istruttore professionale di vela, essa rientra nella competenza esclusiva statale prevista dall'art. 117, comma 2, lettera m), della Costituzione (livelli essenziali delle prestazioni concernenti i diritti civili e sociali). Ciò al fine di determinare i relativi standard strutturali e qualitativi di formazione, in favore degli aventi diritto su tutto il territorio nazionale in quanto concernenti il soddisfacimento di diritti civili e sociali tutelati dalla Costituzione stessa. L'intervento normativo è stato, così, predisposto nel rispetto della ripartizione delle competenze legislative, delineate dall'articolo 117 della Costituzione, fra Stato e Regioni e nel rispetto delle attribuzioni degli enti locali, tenuto anche conto della giurisprudenza della Corte Costituzionale in materia.

6. Verifica della compatibilità con i principi di sussidiarietà, differenziazione ed adeguatezza sanciti dall'articolo 118, comma 1, della Costituzione.

L'intervento normativo rispetta i principi sanciti dall'articolo 118, comma 1, della Costituzione. La Corte costituzionale, infatti, ha affermato l'esistenza di una base giuridica ulteriore per la potestà legislativa dello Stato, attingendola dall'articolo 118 della Costituzione in relazione al principio di legalità dell'attività amministrativa (sentenze Corte costituzionale 1 ottobre 2003, n. 303 e Corte costituzionale 13 gennaio 2004, n. 6). Secondo questo orientamento, è lo Stato a decidere, in ossequio al principio di sussidiarietà e adeguatezza contemplato dall'articolo 118 della Costituzione, quali funzioni amministrative svolgere (anziché radicarle in capo a Regioni o enti locali), non solo nelle materie di potestà legislativa ai sensi dell'articolo 117 della Costituzione. Una siffatta decisione dello Stato, di auto-attribuzione delle funzioni che ne reclamano l'esercizio unitario nel rispetto del principio di sussidiarietà-adequatezza anche al fine di assicurare l'unità dell'ordinamento giuridico, avviene con legge che deve anche regolare l'esercizio delle funzioni stesse affinché venga rispettato il principio di legalità. Lo Stato deve, peraltro, avere cura di

attenersi al principio del contraddittorio e dell'intesa con le Regioni interessate. Tutti questi principi risultano ampiamente rispettati dall'intervento posto in essere. A tal proposito, si vedano, in via esemplificativa, l'articolo 49-quinquies, come sostituito, del codice della nautica da diporto (istruttore professionale di vela), dove è prevista l'intesa con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, per stabilire la disciplina della figura professionale dell'istruttore di vela e del relativo elenco nazionale.

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

Non sono previste rilegificazioni di norme delegificate. Il decreto legislativo fa ampio ricorso alle possibilità di delegificazione e agli strumenti di semplificazione normativa. In particolare, si evidenzia che la stessa legge 7 ottobre 2015, n. 167, all'articolo 1, comma 6, dispone l'adeguamento del regolamento di attuazione del codice della nautica da diporto alle novità introdotte dal decreto legislativo n. 229/2017 e dallo schema di decreto legislativo proposto.

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

All'esame del Parlamento non risultano, all'attualità, disegni di legge in materia di nautica da diporto.

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

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

PARTE II. CONTESTO NORMATIVO COMUNITARIO ED INTERNAZIONALE.

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

Lo schema di decreto legislativo che si propone è compatibile con l'ordinamento europeo. In particolare, lo schema di decreto è aderente alla comunicazione della Commissione europea del 20 febbraio 2014, n. 86, recante strategia europea per una maggiore crescita e occupazione nel turismo costiero e marittimo. Inoltre, modifica il vigente codice della nautica da diporto, adeguandolo al recepimento della direttiva comunitaria 2013/53/UE, attuato con il decreto legislativo 11 gennaio 2016, n. 5, e a quello della direttiva comunitaria 2009/16/CE, attuato con il decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53.

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

Non si ha notizia di procedure d'infrazione su questioni attinenti 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 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 dinanzi alla Corte Europea dei Diritti dell'uomo giudizi nelle medesime o analoghe materie.

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

La normativa italiana vigente e lo schema di decreto legislativo proposto risultano in linea con quella adottata dagli altri Stati membri. Da un esame delle linee prevalenti della regolamentazione della nautica da diporto da parte di altri Stati membri dell'Unione Europea, comunque, si può ritenere che:

- 1) la maggior parte degli Stati europei prevedono l'immatricolazione delle unità da diporto, compresa la Gran Bretagna, il più liberale degli Stati, che, almeno dal punto di vista nautico, pretende l'immatricolazione dei propri "pleasure 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 con il più vasto settore che prevede l'utilizzo di unità da diporto per specifiche finalità commerciali;
- 3) i Paesi dell'Unione hanno cercato di uniformarsi al principio generale che riconosce agevolazioni alla nautica da diporto che prevede l'utilizzo commerciale di unità, al fine di facilitare e incentivare le attività in qualche modo produttive di beni e servizi.

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

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

Nello schema di decreto non sono presenti nuove definizioni normative.

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

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

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

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

diporto, da ultimo modificato dal decreto legislativo n. 229 del 2017. Sono introdotte modifiche di coordinamento anche al citato decreto legislativo n. 229 del 2017 e al decreto legislativo n. 5 del 2016, alla legge n. 84 del 1994.

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

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

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

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

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

L'articolo 1, comma 5, della legge 7 ottobre 2015, n. 167, 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 dal comma 2 dello stesso articolo. Non si segnalano altre deleghe aperte sul medesimo oggetto, anche a carattere integrativo o correttivo.

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

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

- 1) all'articolo 4, che modifica l'articolo 15-ter del codice della nautica da diporto, è previsto che con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è approvato il modello della licenza per navi destinate esclusivamente al noleggio per finalità turistiche;
- 2) all'articolo 9, che sostituisce l'articolo 27 del codice della nautica da diporto, è previsto che con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono adottate le norme quadro di riferimento a livello nazionale per l'utilizzazione dei natanti da diporto ovvero delle moto d'acqua e delle unità similari ai fini di locazione o di noleggio per finalità ricreative o per usi turistici di carattere locale, nonché di appoggio alle immersioni subacquee a scopo sportivo o ricreativo nelle acque marittime;
- 3) all'articolo 16, che sostituisce l'articolo 49-quinquies del codice della nautica da diporto, è previsto che con decreto, da adottare ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri dell'economia e delle finanze, della difesa, dell'istruzione, dell'università e della ricerca e dello sviluppo economico, previa intesa con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281 e previa acquisizione del parere del Garante per la protezione dei dati personali ai sensi dell'articolo 154, comma 4, del decreto legislativo 30

giugno 2003, n. 196, sono stabilite la disciplina della figura professionale dell'istruttore di vela e del relativo elenco nazionale;

- 4) all'articolo 17, che sostituisce l'articolo 49-sexies del codice della nautica da diporto, è previsto che con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, è stabilito il pagamento del diritto per l'iscrizione nell'elenco nazionale degli istruttori professionali di vela;
 - 5) all'articolo 17, che sostituisce l'articolo 49-sexies del codice della nautica da diporto, è previsto che con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze gli introiti derivanti dalla riscossione dei diritti di iscrizione nell'elenco nazionale degli istruttori professionali di vela sono riassegnati al pertinente capitolo dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
 - 6) all'articolo 18, che sostituisce l'articolo 49-septies del codice della nautica da diporto, è previsto che con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti da adottare ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri dell'economia e delle finanze, dell'istruzione, dell'università e della ricerca e dello sviluppo economico, previa intesa con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281 e previa acquisizione del parere del Garante per la protezione dei dati personali ai sensi dell'articolo 154, comma 4, del decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196, è adottato il regolamento nazionale di disciplina dell'attività di scuola nautica;
 - 7) all'articolo 19, che sostituisce l'articolo 49-octies del codice della nautica da diporto, è previsto che con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti da adottare ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri dell'economia e delle finanze, dell'istruzione, dell'università e della ricerca e dello sviluppo economico, previa intesa con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281 e previa acquisizione del parere del Garante per la protezione dei dati personali ai sensi dell'articolo 154, comma 4, del decreto legislativo 30 giugno è adottato il regolamento di disciplina dell'attività di centro di istruzione per la nautica.
8. **Verifica della piena utilizzazione e dell'aggiornamento di dati e di riferimenti statistici attinenti alla materia oggetto del provvedimento, ovvero indicazione della necessità di commissionare all'Istituto nazionale di statistica apposite elaborazioni statistiche con correlata indicazione nella relazione economico-finanziaria della sostenibilità dei relativi costi.**

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

SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO RECANTE DISPOSIZIONI INTEGRATIVE E CORRETTIVE AL DECRETO LEGISLATIVO 3 NOVEMBRE 2017, N. 229, CONCERNENTE REVISIONE ED INTEGRAZIONE DEL DECRETO LEGISLATIVO 18 LUGLIO 2005, N. 171, RECANTE CODICE DELLA NAUTICA DA DIPORTO ED ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA 2003/44/CE, A NORMA DELL'ARTICOLO 6 DELLA LEGGE 8 LUGLIO 2003, N. 172, IN ATTUAZIONE DELL'ARTICOLO 1, COMMA 5, DELLA LEGGE 7 OTTOBRE 2015, N. 167.

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 76, 87 e 117 della Costituzione;

Visto il regio decreto 19 ottobre 1930, n. 1398, recante approvazione del testo definitivo del codice penale;

Visto il regio decreto 16 marzo 1942, n. 262, recante approvazione del codice civile;

Visto il regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, recante codice della navigazione;

Vista la legge 27 maggio 1949, n. 260, recante disposizioni in materia di ricorrenze festive;

Vista la legge 12 marzo 1968, n. 478, recante ordinamento della professione di mediatore marittimo;

Vista la legge 27 dicembre 1977, n. 1085, recante ratifica ed esecuzione della convenzione sul regolamento internazionale del 1972 per prevenire gli abbordi in mare, con annessi, firmata a Londra il 20 ottobre 1972;

Vista la 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;

Vista la legge 24 novembre 1981, n. 689, recante modifiche al sistema penale;

Vista legge 23 agosto 1988, n. 400, recante disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei Ministri;

Vista la legge 7 agosto 1990, n. 241, recante nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi;

Vista la legge 8 agosto 1991, n. 264, recante disciplina dell'attività di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto;

Vista la legge 5 febbraio 1992, n. 104, recante legge-quadro per l'assistenza, l'integrazione sociale e i diritti delle persone handicappate;

Vista la legge 29 dicembre 1993, n. 580, recante riordinamento delle camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura;

Vista la legge 7 dicembre 1999, n. 472, recante interventi nel settore dei trasporti;

Vista la legge 8 luglio 2003, n. 172, recante disposizioni per il riordino e il rilancio della nautica da diporto e del turismo nautico;

Vista la legge 8 ottobre 2010, n. 170, recante nuove norme in materia di disturbi specifici di apprendimento in ambito scolastico;

Vista legge 24 dicembre 2012, n. 228, recante disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge di stabilità 2013);

Vista la legge 7 ottobre 2015, n. 167, recante delega al Governo per la riforma del codice della nautica da diporto;

Visto il decreto-legge 4 luglio 2006, n. 223, convertito, con modificazioni, nella legge 4 agosto 2006, n. 248, recante disposizioni urgenti per il rilancio economico e sociale, per il contenimento e la razionalizzazione della spesa pubblica, nonché interventi in materia di entrate e di contrasto all'evasione fiscale;

Visto il decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, recante ulteriori misure urgenti per la crescita del Paese;

Visto il decreto legislativo 16 aprile 1994, n. 297, recante approvazione del testo unico delle disposizioni legislative vigenti in materia di istruzione, relative alle scuole di ogni ordine e grado;

Visto il decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, recante definizione ed ampliamento delle attribuzioni della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano ed unificazione, per le materie ed i compiti di interesse comune delle regioni, delle province e dei comuni, con la Conferenza Stato-città ed autonomie locali;

Visto il 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;

Visto il decreto legislativo 6 novembre 2007, n. 202, recante attuazione della direttiva 2005/35/CE relativa all'inquinamento provocato dalle navi e conseguenti sanzioni;

Visto il decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196, recante codice in materia di protezione dei dati personali;

Visto il decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82, recante codice dell'amministrazione digitale;

Visto il 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;

Visto il decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, recante codice delle assicurazioni private;

Visto il decreto legislativo 24 gennaio 2006, n. 36, recante attuazione della direttiva 2003/98/CE relativa al riutilizzo dei documenti nel settore pubblico;

Visto il decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale;

Visto il decreto legislativo 26 marzo 2010, n. 59, recante attuazione della direttiva 2006/123/CE relativa ai servizi nel mercato interno;

Visto il 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;

Visto il 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;

Visto il decreto legislativo 30 giugno 2016, n. 126, recante attuazione della delega in materia di segnalazione certificata di inizio attività (SCIA), a norma dell'articolo 5 della legge 7 agosto 2015, n. 124;

Visto il decreto legislativo 25 novembre 2016, n. 222, recante individuazione di procedimenti oggetto di autorizzazione, segnalazione certificata di inizio di attività (SCIA), silenzio assenso e comunicazione e di definizione dei regimi amministrativi applicabili a determinate attività e procedimenti, ai sensi dell'articolo 5 della legge 7 agosto 2015, n. 124;

Visto il decreto legislativo 3 novembre 2017, n. 229, recante revisione ed integrazione del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, recante codice della nautica da diporto ed attuazione della direttiva 2003/44/CE, a norma dell'articolo 6 della legge 8 luglio 2003, n. 172, in attuazione dell'articolo 1 della legge 7 ottobre 2015, n. 167;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, recante approvazione del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione marittima;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 3 maggio 1982, n. 378, recante approvazione del regolamento concernente le procedure di raccolta, accesso, comunicazione, correzione, cancellazione ed integrazione dei dati e delle informazioni, registrati negli archivi magnetici del centro elaborazione dati di cui all'articolo 8 della legge 1° aprile 1981, n. 121;

Visto il 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;

Visto il 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;

Visto il 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;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 9 ottobre 1997, n. 431, recante regolamento sulla disciplina delle patenti nautiche;

Visto il 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;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 18 aprile 2000, n. 135, recante regolamento concernente l'approvazione della nuova tabella delle circoscrizioni territoriali marittime;

Visto il 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);

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 14 dicembre 2018, n. 152, recante regolamento recante norme per l'attuazione del sistema telematico centrale della nautica da diporto;

Vista la comunicazione della Commissione europea 20 febbraio 2014, n. 86, recante strategia europea per una maggiore crescita e occupazione nel turismo costiero e marittimo;

Visto il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 29 luglio 2008, n. 146, recante regolamento di attuazione dell'articolo 65 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, recante il codice della nautica da diporto, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana n. 222 del 22 settembre 2008;

Visto il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 25 febbraio 2009, recante procedure per la individuazione degli enti e delle associazioni nautiche di livello nazionale, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana n. 65 del 19 marzo 2009;

Visto il decreto del Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca 12 luglio 2011, n. 5669, recante linee guida disturbi specifici di apprendimento;

Visto il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 26 febbraio 2013, recante definizione delle modalità di comunicazioni telematiche necessarie per lo svolgimento dell'attività di noleggio occasionale di unità da diporto, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana n. 88 del 15 aprile 2013;

Visto il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 29 maggio 2018, recante aggiornamento ISTAT degli importi dei diritti e dei compensi per prestazioni e servizi in materia di nautica da diporto, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana n. 177 del 1° agosto 2018;

Visto il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 14 marzo 2019, recante determinazione dei diritti da corrispondere per l'ammissione agli esami per il conseguimento delle patenti nautiche, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana n. 91 del 17 aprile 2019;

Vista la deliberazione preliminare del Consiglio dei ministri dell'11 luglio 2019;

Acquisito il parere del Garante per la protezione dei dati personali, espresso nell'adunanza del

Acquisita l'intesa della Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto delegato 28 agosto 1997, n. 281, espressa nella seduta del

Udito il parere del Consiglio di Stato, espresso dalla sezione consultiva degli atti normativi nell'adunanza del.....

Acquisito il parere delle competenti Commissioni parlamentari della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica;

Vista la deliberazione del Consiglio dei ministri, adottata nella riunione del.....;

Sulla proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri degli affari esteri e della cooperazione internazionale, dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, per gli affari europei, dell'economia e delle finanze, della salute, per la pubblica amministrazione, della giustizia, dell'istruzione, dell'università e della ricerca, dello sviluppo economico, per i beni e le attività culturali e delle politiche agricole alimentari, forestali e del turismo;

EMANA

il seguente decreto legislativo:

ART. 1

(Finalità)

1. Il presente decreto legislativo detta, ai sensi dell'articolo 1, comma 5, della legge 7 ottobre 2015, n. 167, disposizioni correttive e integrative del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, come modificato dal decreto legislativo 3 novembre 2017, n. 229.

ART. 2

(Modifiche all'articolo 2 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171)

1. All'articolo 2 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, sono apportate le seguenti modificazioni:

- a) al comma 1, dopo la lettera c-ter), è aggiunta la seguente: *“c-quater) è utilizzata, nel rispetto della normativa europea e nazionale di settore, per l'esercizio di attività in forma itinerante di somministrazione di cibo e di bevande e di commercio al dettaglio.”*;
- b) al comma 3, la parola *“extraeuropei”* è sostituita dalle seguenti: *“di un Paese terzo”*.

ART. 3

(Modifiche all'articolo 3 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171)

1. All'articolo 3, comma 1, del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, sono apportate le seguenti modificazioni:

- a) alla lettera e), dopo la parola *“ovvero”* sono inserite le seguenti: *“fino a”*;
- b) dopo la lettera h), è aggiunta la seguente: *“h-bis) unità da diporto a controllo remoto: unità da diporto priva a bordo di personale adibito al comando, a comando remoto.”*.

ART. 4

(Modifiche all'articolo 15-ter del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171)

1. All'articolo 15-ter del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, sono apportate le seguenti modificazioni:

- a) al comma 3, la lettera a) è sostituita dalla seguente: *“a) la licenza per navi destinate esclusivamente al noleggio per finalità turistiche redatta su modulo conforme al modello approvato con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;”*;
- b) il comma 4 è sostituito dal seguente: *“4. La licenza e il libro unico di bordo di cui al comma 3, lettere a) e c), sono disciplinati dal regolamento di attuazione del presente codice.”*;
- c) al comma 5, le parole *“licenza di navigazione”* sono sostituite dalle seguenti: *“licenza di cui al comma 3, lettera a)”*.

ART. 5

(Modifiche all'articolo 19 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171)

1. All'articolo 19 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, sono apportate le seguenti modificazioni:

- a) dopo il comma 1, è aggiunto il seguente: *“1-bis. Per ottenere l'iscrizione nell'Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN) di una unità da diporto di propria costruzione il cantiere presenta, in luogo del titolo di proprietà di cui al comma 1, una dichiarazione sostitutiva dell'atto di notorietà ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 2000, n. 445.”*

b) al comma 3:

- 1) le parole *“in nome o per conto”* sono sostituite dalle seguenti: *“in nome e per conto”*;
- 2) le parole *“o di un altro Stato individuato”* sono sostituite dalle seguenti: *“, o di Stati terzi individuati”*;
- 3) dopo le parole *“un attestato dell'autorità”* è inserita la seguente: *“straniera”*.

ART. 6

(Modifiche all'articolo 20 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171)

1. All'articolo 20, comma 2, del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, le parole *“e il certificato di sicurezza”* sono sostituite dalle seguenti: *“, il certificato di sicurezza e il ruolino di equipaggio”*.

ART. 7

(Modifiche all'articolo 24 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171)

1. All'articolo 24, comma 2, del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, dopo le parole *“sostituisce la licenza di navigazione”* sono inserite le seguenti: *“anche ai fini del rilascio del ruolo e del ruolino di equipaggio e della licenza per l'apparato ricetrasmittente di bordo”*.

ART. 8

(Modifiche all'articolo 26 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171)

1. All'articolo 26, comma 1-bis, del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, le parole *“dagli uffici circondariali marittimi e dagli uffici della motorizzazione civile”* sono sostituite dalle seguenti: *“dallo STED ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 14 dicembre 2018, n. 152”*.

ART. 9

(Modifiche all'articolo 27 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171)

1. L'articolo 27 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, è sostituito dal seguente:

“ART. 27

Natanti da diporto e moto d'acqua

1. *I natanti da diporto e le moto d'acqua sono esclusi dall'obbligo dell'iscrizione nell'Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN), della licenza di navigazione di cui all'articolo 23 e del certificato di sicurezza di cui all'articolo 26.*
2. *I natanti da diporto, a richiesta dell'interessato, possono essere iscritti nell'Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN) ed in tale caso assumono il regime giuridico delle imbarcazioni da diporto.*
3. *I natanti senza marcatura CE possono navigare:*
 - a) *entro sei miglia di distanza dalla costa;*
 - b) *entro dodici miglia di distanza dalla costa, se omologati per la navigazione senza alcun limite o se riconosciuti idonei per tale navigazione da un organismo tecnico notificato ai sensi del decreto legislativo 11 gennaio 2016, n. 5 o autorizzato ai sensi del decreto legislativo 14 giugno 2011, n. 104; in tale caso durante la navigazione è tenuta a*

- bordo copia del certificato di omologazione con relativa dichiarazione di conformità ovvero l'attestazione di idoneità rilasciata dai predetti organismi;
- c) entro un miglio di distanza dalla costa, se denominati jole, pattini, sandolini, mosconi, pedalò, tavole autopropulse o non autopropulse, natanti a vela con superficie velica non superiore a 4 metri quadrati, canoe e kajak.
4. I natanti provvisti di marcatura CE possono navigare nei limiti stabiliti dalla categoria di progettazione di appartenenza di cui all'allegato I del decreto legislativo 11 gennaio 2016, n. 5 e, comunque, non oltre dodici miglia di distanza dalla costa.
5. Le moto d'acqua possono navigare entro un miglio di distanza dalla costa.
6. La navigazione e le modalità di utilizzo dei natanti di cui al comma 3, lettera c), ovvero delle moto d'acqua di cui al comma 5, sono disciplinate dall'autorità marittima o della navigazione interna territorialmente competenti.
7. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, emanato entro un anno dalla data di entrata in vigore del presente decreto, sono adottate le disposizioni per l'utilizzazione dei natanti da diporto ovvero delle moto d'acqua ai fini di locazione o di noleggio per finalità ricreative o per usi turistici di carattere locale, nonché di appoggio alle immersioni subacquee a scopo sportivo o ricreativo nelle acque marittime. Quanto non previsto dal predetto decreto è disciplinato con ordinanza della competente autorità marittima o della navigazione interna, d'intesa con gli enti locali e sentite le associazioni nautiche nazionali maggiormente rappresentative.
8. L'utilizzatore di natanti da diporto ovvero di moto d'acqua utilizzati ai fini commerciali di cui all'articolo 2, è obbligato a:
- a) essere in possesso di patente nautica;
 - b) imbarcare un numero di persone non superiore a quello che l'unità da diporto è abilitata a trasportare;
 - c) imbarcare, in caso di noleggio, un numero di persone non superiore a dodici;
 - d) dotare l'unità da diporto dei mezzi di salvataggio e delle dotazioni di sicurezza previsti dal regolamento di attuazione del presente codice.
9. Per l'utilizzo di natanti da diporto oggetto di contratti di locazione, l'obbligo di patente nautica ricorre nei soli casi previsti dall'articolo 39 del presente codice. Nei casi in cui non ricorre l'obbligo di patente nautica e il locatario del natante da diporto non è in possesso di patente nautica, il locatore illustra e fornisce per iscritto al locatario le istruzioni essenziali per il comando dell'unità da diporto, redatte secondo lo schema-tipo stabilito dal regolamento di attuazione del presente codice.”.

ART. 10

(Modifiche all'articolo 29 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171)

1. All'articolo 29 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, sono apportate le seguenti modificazioni:
- a) al comma 11, la parola “satellitare” è soppressa;
 - b) al comma 11-bis, la parola “conduttore” è sostituita dalla seguente: “comandante”.

ART. 11

(Modifiche all'articolo 38 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171)

1. All'articolo 38 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, sono apportate le seguenti modificazioni:



- a) al comma 1, le parole *“e da diporto utilizzate a fini commerciali”* sono sostituite dalle seguenti: *“, anche utilizzate a fini commerciali, nonché sulle navi destinate esclusivamente al noleggio per finalità turistiche”*;
- b) al comma 1-bis, le parole *“da diporto oggetto di contratti di noleggio”* sono sostituite dalla seguenti: *“e sulle navi da diporto oggetto di contratti di noleggio, nonché sulle navi destinate esclusivamente al noleggio per finalità turistiche,”* e dopo la parola *“marittima”* sono inserite le seguenti: *“o della navigazione interna”*.

ART. 12

(Modifiche all'articolo 39 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171)

1. All'articolo 39 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, sono apportate le seguenti modificazioni:

- a) al comma 1, lettera b), le parole *“a 750 cc se a carburazione o iniezione a due tempi”* sono sostituite dalle seguenti: *“a 750 cc se a carburazione a due tempi ovvero a 900 cc se a iniezione a due tempi”*;
- b) al comma 6, lettera d), dopo le parole *“da diporto”* sono inserite le seguenti: *“e moto d'acqua”*;
- c) il comma 6-bis è sostituito dal seguente: *“6-bis. Per le patenti nautiche di categoria A, B e C possono essere indicate anche prescrizioni, relative alla durata della loro validità, conseguenti all'esito degli accertamenti medici di idoneità psichica e fisica in sede di rilascio, convalida o revisione. Per le patenti nautiche di categoria D possono essere indicate anche limitazioni relative alla tipologia di unità da diporto, alle caratteristiche dello scafo, alla potenza dei motori installati, ai limiti di navigazione, anche entro specifiche distanze dalla costa e alle condizioni meteomarine. Per le patenti nautiche di categoria D possono essere indicate anche limitazioni alla durata della loro validità, nonché prescrizioni relative all'utilizzo di specifici adattamenti o all'avvalimento di assistenti o mediatori in rapporto allo specifico deficit, oltre alle limitazioni espresse nel periodo precedente, conseguenti all'esito degli accertamenti medici di idoneità psichica e fisica in sede di rilascio, convalida o revisione. Dette limitazioni e prescrizioni sono annotate sulla patente nautica.”*.

ART. 13

(Modifiche all'articolo 39-bis del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171)

1. All'articolo 39-bis del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, sono apportate le seguenti modificazioni:

- a) il comma 1 è sostituito dal seguente: *“1. Presso il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti è istituita l'anagrafe nazionale delle patenti nautiche nel rispetto delle disposizioni del decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82 e delle regole tecniche adottate ai sensi dell'articolo 71 dello stesso codice.”*;
- b) al comma 2, la lettera c) è sostituita dalla seguente: *“c) i dati relativi alle violazioni di norme previste dal presente codice, dal relativo regolamento di attuazione o da altri leggi o regolamenti applicabili in materia, che comportano l'irrogazione di sanzioni amministrative accessorie, anche per effetto di recidive”*;
- c) al comma 2, la lettera d) è sostituita dalla seguente: *“d) i dati relativi a sinistri marittimi, in cui il titolare è stato coinvolto con addebito di responsabilità, che hanno comportato l'irrogazione di sanzioni amministrative accessorie o l'emanazione di sentenza penale di condanna passata in giudicato, parimenti annotate in anagrafe.”*;

d) dopo il comma 3 è inserito il seguente: “3-bis. L’annotazione del cambiamento della residenza o del domicilio del titolare della patente nautica è effettuata dal Centro elaborazione dati (CED) del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che aggiorna il dato nell’anagrafe nazionale delle patenti nautiche. A tal fine, i comuni trasmettono al suddetto ufficio, per via telematica o su supporto magnetico secondo i tracciati record prescritti dal predetto CED, notizia dell’avvenuto trasferimento di residenza o di domicilio, nel termine di un mese lavorativo decorrente dalla data di registrazione della variazione anagrafica.”.

ART. 14

(Modifiche all’articolo 47 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171)

1. All’articolo 47 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, al comma 1, dopo le parole “l’unità da diporto” sono aggiunte le parole “o parte di essa”.

ART. 15

(Modifiche all’articolo 49-bis del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171)

1. All’articolo 49-bis del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, al comma 2, dopo le parole “con il solo requisito del possesso” sono aggiunte le parole “da almeno cinque anni”.

ART. 16

(Modifiche all’articolo 49-quinquies del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171)

1. L’articolo 49-quinquies del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, è sostituito dal seguente:

“ART. 49-QUINQUIES

Istruttore professionale di vela

1. È istituita la figura dell’istruttore professionale di vela.

2. È istruttore professionale di vela colui che, al di fuori dell’esercizio diretto di attività sportive dilettantistiche ai sensi dell’articolo 67, comma 1, lettera m), del decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, insegna a scopo di lucro, anche in modo non esclusivo e non continuativo, le tecniche della navigazione a vela nelle sue diverse specializzazioni e istruisce nella loro pratica, anche ai fini della preparazione dei candidati agli esami per il conseguimento delle patenti nautiche ovvero come libero professionista.

3. L’iscrizione e la permanenza nell’elenco nazionale degli istruttori professionali di vela di cui all’articolo 49-sexies è condizione per l’esercizio della professione e per l’uso del titolo. Salvo che il fatto non costituisca reato, chiunque esercita la professione di istruttore di vela in mancanza di detta iscrizione è soggetto alla sanzione amministrativa pecuniaria da euro 2.000 a euro 6.000 e a quella accessoria della interdizione dallo svolgimento dell’attività.

4. Gli istruttori professionali di vela sono soggetti alla vigilanza amministrativa e tecnica del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

5. L’esercizio della professione di istruttore professionale di vela in violazione degli obblighi di comunicazione stabiliti dal regolamento di cui al comma 12 è soggetto alla sanzione amministrativa pecuniaria da euro 150 a euro 1.500.

6. In caso di esercizio dell’attività di istruttore professionale di vela in violazione delle disposizioni del regolamento di cui al comma 12 o di mancanza dei requisiti di cui all’articolo 49-sexies, comma 2, è adottato un provvedimento disciplinare motivato di



avvertimento o di censura o di sospensione da un minimo di due mesi a un massimo di dodici mesi o di radiazione, nei casi e con le modalità previsti dal regolamento di cui al comma 12.

7. La sanzione disciplinare della sospensione dall'esercizio dell'attività di istruttore professionale di vela è comunque obbligatoriamente irrogata, oltre che nei casi previsti dal codice penale, nei seguenti casi:

- a) carenza della copertura assicurativa di cui all'articolo 49-sexies, comma 2, lettera e);
- b) emissione del decreto di fermo di cui all'articolo 384 del codice di procedura penale e dell'ordinanza di custodia cautelare di cui all'articolo 285 del codice di procedura penale;
- c) ricovero in un ospedale psichiatrico giudiziario, fuori dei casi previsti dal comma 10, lettera b);
- d) assegnazione a una casa di cura e di custodia di cui all'articolo 219 del codice penale;
- e) applicazione di una delle misure di sicurezza non detentive previste dall'articolo 215, comma terzo, numeri 1), 2) e 3) del codice penale.

8. Nel caso di esercizio dell'azione penale per fatti inerenti la professione nei confronti di un istruttore professionale di vela il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti o la Capitaneria di porto competente per territorio può disporre la sospensione del medesimo dall'esercizio della professione fino alla sentenza che definisce il grado di giudizio.

9. La sospensione obbligatoria di cui al comma 7 cessa di avere effetto al venir meno delle circostanze ivi previste.

10. La sanzione disciplinare della radiazione dall'elenco di cui all'articolo 49-sexies dell'istruttore professionale di vela è comunque obbligatoriamente disposta nei seguenti casi:

- a) perdita dei requisiti morali di cui all'articolo 49-sexies, comma 2, lettera c);
- b) ricovero in un ospedale psichiatrico giudiziario nei casi indicati dall'articolo 222, comma 2, del codice penale;
- c) assegnazione ad una colonia agricola o ad una casa di lavoro ai sensi dell'articolo 216 del codice penale.

11. Le sanzioni amministrative e disciplinari in materia di esercizio della professione di istruttore professionale di vela sono irrogate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti o dalla Capitaneria di porto competente per territorio del luogo in cui è stata commessa la violazione, rispettivamente per le acque interne e per le acque marittime, ai sensi della legge 24 novembre 1981, n. 689, e sono annotate nell'elenco nazionale degli istruttori professionali di vela.

12. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, adottato di concerto con i Ministri dell'economia e delle finanze, della difesa, dell'istruzione, dell'università e della ricerca, dello sviluppo economico, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, previa intesa con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, e previa acquisizione del parere del Garante per la protezione dei dati personali ai sensi dell'articolo 154, comma 4, del decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196, sono disciplinate le seguenti materie in conformità alle disposizioni del presente articolo e dell'articolo 49-sexies:

- a) individuazione dei brevetti e delle qualifiche professionali rilasciati, nel rispetto del sistema nazionale di qualifiche dei tecnici sportivi (SNAQ) del Comitato olimpico nazionale italiano e del quadro europeo delle qualifiche – European Qualification Framework (EQF) dell'Unione europea, dalla Marina militare, dalla Federazione italiana vela e dalla Lega navale italiana, validi per l'accesso alla professione di istruttore di vela;



- b) disciplina dell'elenco nazionale degli istruttori professionali di vela, ivi compresi la struttura, l'organizzazione, la tenuta, l'aggiornamento, l'accesso e la vigilanza, nel rispetto delle disposizioni del codice dell'amministrazione digitale e, in particolare, delle linee guida di cui all'articolo 71 del medesimo codice, nonché nel rispetto delle regole e delle garanzie previste in materia di protezione dei dati personali, con particolare riferimento ai principi di necessità, pertinenza e non eccedenza dei dati trattati;
- c) modalità di comunicazione degli estremi della polizza assicurativa degli istruttori professionali di vela e di ogni sua variazione agli allievi e al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per la registrazione nell'elenco nazionale;
- d) modalità di riconoscimento della qualifica di esperto velista, rilasciata in data antecedente all'entrata in vigore del decreto, ai fini dell'iscrizione nell'elenco nazionale degli istruttori professionali di vela;
- e) condizioni e modalità per il rilascio, in fase di acquisizione di uno dei brevetti o delle qualifiche professionali di cui alla lettera a), del certificato di idoneità psichica e fisica da parte dei medici della Federazione medico-sportiva italiana o dal personale e dalle strutture pubbliche e private convenzionate ai sensi dell'articolo 5 del decreto-legge 30 dicembre 1979, n. 663, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 febbraio 1980, n. 33, e delle relative disposizioni di attuazione;
- f) procedimento disciplinare, ivi comprese le procedure di impugnazione e di esecuzione delle sanzioni disciplinari nel rispetto del principio del contraddittorio e dei principi generali dell'attività amministrativa;
- g) procedure di accesso, impugnazione e rettifica da parte degli interessati dei dati personali trascritti nell'elenco nazionale degli istruttori professionali di vela.

ART. 17

(Modifiche all'articolo 49-sexies del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171)

1. L'articolo 49-sexies del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, è sostituito dal seguente:

"ART. 49-SEXIES

Elenco nazionale degli istruttori professionali di vela

1. È istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti l'elenco nazionale degli istruttori professionali di vela.
2. Possono ottenere l'iscrizione nell'elenco di cui al comma 1 coloro che sono in possesso dei seguenti requisiti:
 - a) hanno un'età minima di diciotto anni;
 - b) hanno assolto l'obbligo di istruzione di cui all'articolo 1, comma 622, della legge 27 dicembre 2006, n. 296 ovvero hanno compiuto all'estero un percorso di studio o sono in possesso di titolo di studio estero riconosciuti o dichiarati equipollenti dalle competenti autorità italiane;
 - c) non sono stati dichiarati delinquenti abituali, professionali o per tendenza, non sono sottoposti a misure di sicurezza personali o a misure di prevenzione di cui al decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, non hanno riportato condanne a una pena detentiva non inferiore a tre anni o a più pene detentive, che pur singolarmente inferiori a tre anni, nel loro cumulo non sono inferiori a sei anni, ovvero che non hanno riportato condanne per uno dei delitti previsti dal decreto del Presidente della Repubblica 9 ottobre 1990, n. 309, ovvero per esercizio abusivo della professione, per delitto contro la moralità pubblica e il buon costume, ovvero che comportano l'interdizione dall'esercizio della professione per un periodo non inferiore a tre anni, salvo che il reato sia estinto o siano intervenuti provvedimenti di riabilitazione;



- d) sono in possesso di brevetto o di qualifica professionale che abilita all'insegnamento delle tecniche di base della navigazione a vela ai sensi dell'articolo 49-quinquies, comma 12, lettera a);
- e) hanno stipulato la polizza assicurativa a copertura della responsabilità civile derivante dall'esercizio della professione;
- f) se cittadini stranieri, possiedono un livello di competenza nella conoscenza della lingua italiana pari almeno al livello B1 (Livello pre-intermedio o "di soglia") del quadro comune europeo di riferimento per la conoscenza delle lingue (QCER). Il requisito della conoscenza della lingua italiana si intende soddisfatto se l'interessato ha conseguito in Italia il diploma di cui alla lettera b), ovvero è in possesso della certificazione della conoscenza della lingua italiana come lingua straniera rilasciata da un ente certificatore (CLIQ). Si prescinde dal requisito di competenza nella conoscenza della lingua italiana qualora l'insegnamento sia impartito esclusivamente ad allievi stranieri in lingua inglese o nella loro lingua madre;
- g) certificato di idoneità psichica e fisica di cui all'articolo 49-quinquies, comma 12, lettera e) ovvero rilasciato da un'autorità competente di un altro Stato membro dell'Unione europea in cui il brevetto o la qualifica professionale sono stati conseguiti.

3. I requisiti di cui al comma 2, lettere a), b) e d), non sono richiesti nei confronti di coloro che hanno ottenuto il riconoscimento, ai sensi del decreto legislativo 9 novembre 2007, n. 206, del brevetto o della qualifica professionale conseguiti in altri Stati membri dell'Unione europea ovvero conformemente all'articolo 49 del decreto del Presidente della Repubblica 31 agosto 1999, n. 394, se il brevetto o la qualifica professionale sono stati conseguiti in Paesi terzi.

4. L'iscrizione nell'elenco nazionale degli istruttori professionali di vela è subordinata al pagamento di un diritto stabilito con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze. Gli introiti derivanti dalla riscossione dei diritti di iscrizione affluiscono a un apposito capitolo dello stato di previsione dell'entrata del bilancio dello Stato per essere interamente riassegnati, con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, al pertinente capitolo dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ai fini della copertura delle spese di gestione dell'elenco nazionale degli istruttori di vela e di vigilanza sull'esercizio della professione di istruttore di vela.

5. L'iscrizione nell'elenco nazionale degli istruttori professionali di vela ha efficacia per cinque anni ed è rinnovata previo accertamento della persistenza dei requisiti di cui al comma 2, salvo quanto previsto al comma 3 per coloro che abbiano ottenuto il riconoscimento del brevetto o della qualifica professionale in altri Stati membri dell'Unione europea o in Paesi terzi.

6. L'elenco nazionale degli istruttori professionali di vela è pubblicato sui siti istituzionali del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, dei Comuni nel cui territorio sono presenti centri velici, della Marina militare, della Lega navale italiana e della Federazione italiana vela ed è aggiornato semestralmente.”.

ART. 18

(Modifiche all'articolo 49-septies del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171)

1. L'articolo 49-septies del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, è sostituito dal seguente:

“ART. 49-SEPTIES
Scuole nautiche



1. *Le scuole per l'educazione marinaresca, la formazione e l'istruzione dei candidati agli esami per il conseguimento delle patenti nautiche sono denominate scuole nautiche. L'attività di scuola nautica è esercitata nella forma dell'impresa o del consorzio di imprese.*
2. *Le scuole nautiche sono soggette alla vigilanza amministrativa e tecnica delle province, delle città metropolitane e delle province autonome di Trento e di Bolzano in cui è ubicata la sede principale o le eventuali ulteriori sedi, ai sensi dell'articolo 105, comma 3, lettera a), del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112. Le province, le città metropolitane e le province autonome determinano l'esecuzione di idonei controlli sull'esercizio dell'attività e sulla permanenza dei requisiti prescritti da parte delle scuole nautiche anche rispetto alla ricezione di notizie circostanziate circa l'irregolare esercizio dell'attività.*
3. *La segnalazione certificata di inizio attività (SCIA) per l'esercizio di una scuola nautica è presentata, per il tramite dello Sportello Unico per le Attività Produttive di cui al decreto del Presidente della Repubblica 7 settembre 2010, n. 160, alla provincia o alla città metropolitana o alla provincia autonoma competente per territorio di ubicazione della sede principale da persone fisiche o giuridiche, da società, da consorzi o da enti. Nel caso di ulteriori sedi per l'esercizio dell'attività di scuola nautica, per ciascuna deve essere dimostrato il possesso dei requisiti prescritti, ad eccezione della capacità finanziaria che deve essere dimostrata per la sola sede centrale. Per il personale della scuola, vale quanto previsto dall'articolo 508, comma 10, del decreto legislativo 16 aprile 1994, n. 297.*
4. *La SCIA per l'esercizio di una scuola nautica può essere presentata da soggetti che:*
 - a) *hanno compiuto gli anni ventuno;*
 - b) *sono in possesso di diploma di istruzione secondaria di secondo grado o di titolo di studio estero riconosciuto o dichiarato equipollente dalle competenti autorità italiane;*
 - c) *se cittadini stranieri, sono in possesso di un livello di competenza nella conoscenza della lingua italiana pari almeno al livello B2 (livello intermedio superiore) del quadro comune europeo di riferimento per la conoscenza delle lingue (QCER). Il requisito della conoscenza della lingua italiana si intende soddisfatto se l'interessato ha conseguito in Italia il diploma di cui alla lettera b) ovvero è in possesso della certificazione della conoscenza della lingua italiana come lingua straniera rilasciatoa da un ente certificatore (CLIQ);*
 - d) *dispongono di adeguata capacità patrimoniale o di polizza fideiussoria.*
5. *Per le persone giuridiche i requisiti prescritti dal comma 4 sono richiesti al legale rappresentante, ad eccezione della capacità patrimoniale o della polizza fideiussoria, che è richiesta alla persona giuridica.*
6. *Salvo che il reato sia estinto o siano intervenuti provvedimenti di riabilitazione, la SCIA per l'esercizio di una scuola nautica non può essere presentata dai soggetti che:*
 - a) *sono stati dichiarati delinquenti abituali, professionali o per tendenza;*
 - b) *sono sottoposti a misure di sicurezza personali o a misure di prevenzione di cui al decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159;*
 - c) *hanno riportato condanne a una pena detentiva non inferiore a tre anni o a più pene detentive, che pur singolarmente inferiori a tre anni, nel loro cumulo non sono inferiori a sei anni, o per uno dei delitti previsti dal decreto del Presidente della Repubblica 9 ottobre 1990, n. 309, o per esercizio dell'attività di scuola nautica senza la segnalazione certificata di inizio attività ovvero che comportano l'interdizione dall'esercizio dell'attività di scuola nautica per un periodo non inferiore a tre anni;*
 - d) *sono stati dichiarati interdetti, inabilitati o falliti, ovvero che hanno in corso un procedimento per dichiarazione di fallimento.*
7. *A ciascuna sede della scuola nautica è preposto un responsabile didattico in possesso dei requisiti di cui ai commi 4 e 6, ad eccezione della capacità patrimoniale. Per la sede principale il responsabile didattico può coincidere con il titolare o con il legale*



rappresentante della scuola nautica. Per le ulteriori sedi il responsabile didattico è un dipendente della scuola nautica o collaboratore familiare ovvero, nel caso di società di persone o di capitali, rispettivamente, un socio o un amministratore. Il medesimo responsabile didattico può essere preposto fino a un massimo di tre ulteriori sedi ubicate nel territorio di una stessa provincia o città metropolitana.

8. Gli istituti tecnici del settore tecnologico, indirizzo trasporti e logistica, articolazione conduzione del mezzo, opzioni conduzione del mezzo navale e di impianti e apparati marittimi, possono presentare, per il tramite dello Sportello Unico di cui all'articolo 19-bis della legge 7 agosto 1990, n. 241, alla provincia o alla città metropolitana o alla provincia autonoma competente per territorio la SCIA per l'esercizio di una scuola nautica. Gli istituti tecnici che svolgono attività di scuola nautica sono soggetti alla vigilanza amministrativa del Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca.

9. Le scuole nautiche svolgono attività di formazione e di istruzione dei candidati agli esami per il conseguimento delle patenti nautiche di una o più delle categorie previste dall'articolo 39, comma 6, possiedono un'adeguata attrezzatura tecnica e didattica, dispongono degli insegnanti e degli istruttori di cui ai commi da 10 a 13 del presente articolo e hanno la disponibilità giuridica di almeno un'unità da diporto adeguata rispetto al tipo di corsi impartiti. Le dotazioni complessive in personale, attrezzature e unità da diporto delle singole scuole nautiche consorziate possono essere adeguatamente ridotte.

10. Per l'effettuazione dei corsi, la scuola nautica dispone in organico di uno o più insegnanti di teoria e, per l'effettuazione delle esercitazioni pratiche, di uno o più istruttori, o comunque di uno o più soggetti che cumulino entrambe le funzioni. Una o entrambe le funzioni possono essere svolte dal titolare, ovvero dal legale rappresentante, ovvero dal responsabile didattico. Nella SCIA per l'esercizio di scuola nautica o di variazione del personale docente in organico è indicato il personale insegnante e istruttore impiegato ed è comprovato il possesso dei requisiti prescritti.

11. Possono svolgere l'attività di insegnamento teorico presso le scuole nautiche i soggetti in possesso dell'abilitazione non inferiore a quella di ufficiale di coperta o di capitano del diporto, gli ufficiali superiori dei Corpi dello stato maggiore e delle capitanerie di porto della Marina militare che hanno cessato il servizio attivo da almeno cinque anni, i docenti degli istituti tecnici di cui al comma 8, i docenti che hanno svolto attività di docenza presso i medesimi istituti tecnici per almeno cinque anni, anche in posizione di quiescenza da non più di cinque anni, coloro che hanno conseguito da almeno cinque anni la patente nautica di categoria A con abilitazione alla navigazione senza alcun limite di distanza dalla costa ovvero da almeno due anni la patente nautica di categoria B. L'attività di insegnamento teorico delle tecniche di base della navigazione a vela è svolta dall'istruttore professionale di vela di cui all'articolo 49-quinquies. Le attività rese dal personale della scuola hanno luogo nel rispetto del regime delle incompatibilità previste dall'articolo 508 del decreto legislativo 16 aprile 1994, n. 297.

12. Possono svolgere attività di istruzione pratica al comando di unità da diporto presso le scuole nautiche i soggetti che hanno conseguito da almeno cinque anni la patente nautica con abilitazione almeno pari a quella che il candidato aspira a conseguire. L'attività di istruzione pratica delle tecniche di base della navigazione a vela è svolta dall'istruttore professionale di vela di cui all'articolo 49-quinquies.

13. I soggetti di cui ai commi 11 e 12:

- a) hanno un'età non inferiore ad anni ventuno;
- b) sono in possesso di diploma di istruzione secondaria di secondo grado o di titolo di studio estero riconosciuto o dichiarato equipollente dalle competenti autorità italiane;



c) sono in possesso dei requisiti morali di cui al comma 6, ad eccezione di quelli inerenti il diritto fallimentare, e non hanno riportato condanne per delitto contro la moralità pubblica e il buon costume;

d) se istruttori pratici, sono in possesso di certificato di idoneità psichica e fisica rilasciato dai medici della Federazione medico-sportiva italiana o dal personale e dalle strutture pubbliche e private convenzionate ai sensi dell'articolo 5 del decreto-legge 30 dicembre 1979, n. 663, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 febbraio 1980, n. 33 e delle relative disposizioni di attuazione;

e) se cittadini stranieri, sono in possesso di un livello di competenza nella conoscenza della lingua italiana pari almeno al livello B2 (livello intermedio superiore) del quadro comune europeo di riferimento per la conoscenza delle lingue (QCER). Il requisito della conoscenza della lingua italiana si intende soddisfatto se l'interessato ha conseguito in Italia il diploma di cui alla lettera b) ovvero è in possesso della certificazione della conoscenza della lingua italiana come lingua straniera rilasciatoa da un ente certificatore (CLIQ).

14. Chiunque gestisce una scuola nautica senza la segnalazione certificata di inizio attività o in mancanza dei requisiti di cui al comma 4 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 11.130 a euro 16.694. Il minimo e il massimo edittale della sanzione amministrativa prevista dal presente comma si adattano automaticamente agli aggiornamenti applicati agli importi previsti dall'articolo 123, comma 11, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 ai sensi dell'articolo 195, comma 3, del medesimo decreto legislativo. Dalla violazione consegue la sanzione amministrativa accessoria dell'interdizione dall'esercizio dell'attività di scuola nautica.

15. Chiunque svolge attività di insegnamento teorico presso scuole nautiche ovvero attività di istruzione pratica su unità da diporto nella disponibilità giuridica di scuole nautiche in mancanza dei requisiti di cui ai commi 11, 12 e 13, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 173 a euro 695. Il minimo e il massimo edittale della sanzione amministrativa prevista dal presente comma si adattano automaticamente agli aggiornamenti applicati agli importi previsti dall'articolo 123, comma 12, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 ai sensi dell'articolo 195, comma 3, del medesimo decreto legislativo.

16. In caso di esercizio dell'attività di scuola nautica in violazione delle disposizioni del regolamento di cui al comma 19 o di mancanza dei requisiti di cui al comma 4, è adottato provvedimento disciplinare motivato di diffida e di eventuale sospensione dall'esercizio dell'attività o di interdizione dall'esercizio dell'attività nei casi e con le modalità previsti dal regolamento di cui al comma 19.

17. La sanzione disciplinare dell'interdizione dall'esercizio dell'attività di scuola nautica è obbligatoriamente disposta in caso di perdita dei requisiti morali di cui al comma 6 da parte del titolare o del legale rappresentante della scuola nautica.

18. Le sanzioni amministrative e disciplinari in materia di attività di scuola nautica sono irrogate dalla provincia o dalla città metropolitana o dalla provincia autonoma competente per territorio ai sensi della legge 24 novembre 1981, n. 689.

19. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, adottato di concerto con i Ministri dell'economia e delle finanze, dell'istruzione, dell'università e della ricerca, dello sviluppo economico, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, previa intesa con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, e previa acquisizione del parere del Garante per la protezione dei dati personali ai sensi dell'articolo 154, comma 4, del decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196, sono disciplinate le seguenti materie:

a) modalità di svolgimento dei controlli di cui al comma 2;

b) modalità per la presentazione della segnalazione certificata di inizio attività per l'esercizio di una scuola nautica;



- c) requisiti di idoneità e requisiti minimi di capacità patrimoniale;
- d) prescrizioni sui locali, sugli arredi, sulle dotazioni e sugli strumenti tecnici e didattici, nonché caratteristiche delle unità da diporto nella disponibilità giuridica della scuola nautica in rapporto ai corsi impartiti;
- e) modalità di svolgimento delle attività di insegnante teorico e di istruttore pratico;
- f) modalità di svolgimento dell'attività di formazione e di istruzione dei candidati agli esami per il conseguimento delle patenti nautiche, ivi compresa la durata dei corsi e delle esercitazioni pratiche;
- g) requisiti e modalità per lo svolgimento degli esami nelle sedi delle scuole nautiche e dei consorzi tra scuole nautiche;
- h) disciplina dell'attività pubblicitaria;
- i) tariffario minimo;
- l) disciplina sanzionatoria attuativa delle disposizioni di cui al presente decreto.”.

ART. 19

(Modifiche all'articolo 49-octies del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171)

1. L'articolo 49-octies del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, è sostituito dal seguente:

“ART. 49-OCTIES

Centri di istruzione per la nautica

1. *Le associazioni e gli enti nautici di livello nazionale riconosciuti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti quali centri di istruzione per la nautica possono svolgere senza scopo di lucro attività di formazione e di istruzione dei candidati agli esami per il conseguimento delle patenti nautiche.*
2. *I centri di istruzione per la nautica sono soggetti alla vigilanza amministrativa e tecnica del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.*
3. *Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e le Capitanerie di porto competenti per territorio effettuano, rispettivamente per le acque interne e per le acque marittime, controlli sull'esercizio dell'attività e sulla permanenza dei requisiti prescritti da parte delle articolazioni e delle affiliazioni locali dei centri di istruzione per la nautica con cadenza almeno triennale, o se hanno notizia circostanziata che l'attività non si svolge regolarmente, ovvero su incarico del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Qualora sussistano fondato sospetti in ordine alla prescritta assenza dello scopo di lucro, le predette autorità interessano la Guardia di finanza ai sensi dell'articolo 36, comma 4, del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 600. Gli esiti dei controlli sono comunicati al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.*
4. *La domanda di riconoscimento quale centro di istruzione per la nautica è presentata al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dal legale rappresentante dell'ente o dell'associazione nautici di livello nazionale. Detto legale rappresentante risponde al predetto Ministero del regolare funzionamento del centro di istruzione per la nautica, nonché delle sue articolazioni e affiliazioni locali che svolgono tale attività.*
5. *La domanda di riconoscimento quale centro di istruzione per la nautica può essere presentata da soggetti che:*
 - a) *sono cittadini italiani, o di un altro Stato membro dell'Unione europea, o di uno Stato membro del SEE, ovvero sono cittadini di Paesi terzi in regola con le disposizioni in materia di soggiorno e di lavoro nel territorio dello Stato;*
 - b) *hanno compiuto gli anni ventuno;*
 - c) *sono in possesso di diploma di istruzione secondaria di secondo grado o di titolo di studio estero riconosciuto o dichiarato equipollente dalle competenti autorità italiane;*



d) se cittadini stranieri, sono in possesso di un livello di competenza nella conoscenza della lingua italiana pari almeno al livello B2 (livello intermedio superiore) del quadro comune europeo di riferimento per la conoscenza delle lingue (QCER). Il requisito della conoscenza della lingua italiana si intende soddisfatto se l'interessato ha conseguito in Italia il diploma di cui alla lettera c) ovvero è in possesso della certificazione della conoscenza della lingua italiana come lingua straniera rilasciatoa da un ente certificatore (CLIQ).

e) soddisfano i requisiti morali di cui all'articolo 49-septies, comma 6.

6. A ciascun centro di istruzione per la nautica, nonché a ciascuna sua articolazione o affiliazione locale che svolge tale attività, è preposto un responsabile didattico, in possesso dei requisiti di cui al comma 5.

7. Ciascun centro di istruzione per la nautica comunica al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e alle Capitanerie di porto competenti per territorio l'elenco delle sue articolazioni o affiliazioni locali che svolgono attività di centro di istruzione per la nautica e i nominativi dei relativi responsabili didattici nonché ogni loro variazione entro trenta giorni dalla data in cui è intercorsa.

8. I centri di istruzione per la nautica svolgono attività di formazione e di istruzione dei candidati agli esami per il conseguimento delle patenti nautiche di due o più categorie previste dall'articolo 39, comma 6, tra le quali obbligatoriamente quelle di categoria C e D, possiedono un'adeguata attrezzatura tecnica e didattica, dispongono degli insegnanti e degli istruttori di cui al comma 9 e hanno la disponibilità giuridica di almeno un'unità da diporto adeguata rispetto al tipo di corsi impartiti.

9. Per l'effettuazione dei corsi, il centro di istruzione per la nautica dispone di uno o più insegnanti di teoria e, per l'effettuazione delle esercitazioni pratiche, di uno o più istruttori, o comunque di uno o più soggetti che cumulano entrambe le funzioni. Si applicano le disposizioni di cui all'articolo 49-septies, commi 11, 12 e 13. Il centro di istruzione per la nautica, nonché le sue articolazioni e affiliazioni locali che svolgono tale attività, comunicano al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e alle Capitanerie di porto competenti per territorio, i nominativi del personale insegnante e istruttore impiegato e le loro variazioni, comprovando il possesso dei requisiti prescritti.

10. Chiunque gestisce un centro di istruzione per la nautica in violazione delle disposizioni di cui al comma 1 o in mancanza dei requisiti di cui al comma 5 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 11.130 a euro 16.694. Il minimo e il massimo edittale della sanzione amministrativa prevista dal presente comma si adattano automaticamente agli aggiornamenti applicati agli importi previsti dall'articolo 123, comma 11, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 ai sensi dell'articolo 195, comma 3, del medesimo decreto legislativo. Dalla violazione consegue la sanzione amministrativa accessoria dell'interdizione dall'esercizio dell'attività di centro di istruzione per la nautica.

11. Chiunque svolge attività di insegnamento teorico presso centri di istruzione per la nautica ovvero attività di istruzione pratica su unità da diporto nella disponibilità di centri di istruzione per la nautica in mancanza dei requisiti di cui all'articolo 49-septies, commi 11, 12 e 13, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 173 a euro 695. Il minimo e il massimo edittale della sanzione amministrativa prevista dal presente comma si adattano automaticamente agli aggiornamenti applicati agli importi previsti dall'articolo 123, comma 12, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 ai sensi dell'articolo 195, comma 3, del medesimo decreto legislativo.

12. In caso di esercizio dell'attività di centro di istruzione per la nautica in violazione delle disposizioni del regolamento di cui al comma 15 o di mancanza dei requisiti di cui al comma 5 è adottato provvedimento disciplinare motivato di diffida e di eventuale sospensione dall'esercizio dell'attività o di interdizione dall'esercizio dell'attività di centro



di istruzione per la nautica nei casi e con le modalità previsti dal regolamento di cui al comma 15.

13. La sanzione disciplinare dell'interdizione dall'esercizio dell'attività di centro di istruzione per la nautica è obbligatoriamente disposta in caso di perdita dei requisiti morali di cui all'articolo 49-septies, comma 6, da parte del legale rappresentante dell'articolazione o dell'affiliazione locale del centro di istruzione per la nautica.

14. Le sanzioni amministrative e disciplinari in materia di attività di centri di istruzione per la nautica sono irrogate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti o dalle Capitanerie di porto competenti per territorio rispetto al luogo in cui è stata commessa la violazione, rispettivamente per le acque interne e per le acque marittime, ai sensi della legge 24 novembre 1981, n. 689.

15. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, adottato di concerto con i Ministri dell'economia e delle finanze, dell'istruzione, dell'università e della ricerca, dello sviluppo economico, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, previa intesa con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, e previa acquisizione del parere del Garante per la protezione dei dati personali ai sensi dell'articolo 154, comma 4, del decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196, sono disciplinate le seguenti materie:

- a) modalità per il riconoscimento e per l'esercizio della vigilanza amministrativa e tecnica sui centri di istruzione per la nautica da parte del Ministero delle infrastrutture portuali e delle Capitanerie di porto;
- b) modalità di svolgimento dei controlli di cui al comma 3;
- c) modalità per la presentazione della domanda di riconoscimento quale centro di istruzione per la nautica da parte delle associazioni e degli enti nautici di livello nazionale;
- d) requisiti di idoneità;
- e) prescrizioni su locali, arredi, dotazioni e strumenti tecnici e didattici, nonché caratteristiche delle unità da diporto nella disponibilità giuridica del centro di istruzione per la nautica in rapporto ai corsi impartiti;
- f) modalità di svolgimento delle attività di insegnante teorico e di istruttore pratico;
- g) modalità di svolgimento dell'attività di formazione e di istruzione dei candidati agli esami per il conseguimento delle patenti nautiche, ivi compresa la durata dei corsi e delle esercitazioni pratiche;
- h) disciplina sanzionatoria attuativa delle disposizioni di cui al presente decreto.”.

ART. 20

(Modifiche all'articolo 49-nonies del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171)

1. All'articolo 49-nonies del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, sono apportate le seguenti modificazioni:

- a) al comma 3, le parole “alle unità” sono sostituite dalle seguenti: “a natanti e a imbarcazioni”;
- b) al comma 4, dopo le parole “la sua delimitazione” sono aggiunte le seguenti: “a terra” e le parole “una banchina d'accesso con altezza massima di cinquanta centimetri rispetto al livello dell'acqua. In alternativa è possibile l'utilizzo di un idoneo sistema di pontili galleggianti, collegati a terra,” sono sostituite dalle seguenti: “sistemi idonei allo specifico attracco”.

ART. 21

(Modifiche all'articolo 52 decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171)



1. All'articolo 52 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, comma 7, dopo le parole "progetti formativi con" sono aggiunte le seguenti: "il Ministero della difesa, la Marina militare,".

ART. 22

(Modifiche all'articolo 57-bis del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171)

1. All'articolo 57-bis del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, sono apportate le seguenti modificazioni:

- a) la rubrica è sostituita dalla seguente: "Vendita e somministrazione di cibi e bevande. Commercio al dettaglio. Inquinamento acustico";
- b) il comma 1 è sostituito dal seguente: "1. Le regioni disciplinano la somministrazione itinerante di cibo e bevande, nonché le attività di commercio al dettaglio operate in mare e nelle acque interne mediante unità da diporto utilizzate a tale fine commerciale durante la stagione balneare. Con riguardo alle bevande alcoliche, la disciplina tiene in maggiore considerazione le aree interessate da intenso traffico diportistico e commerciale allo scopo di prevenire sinistri dovuti al loro abuso.".

ART. 23

(Modifiche all'articolo 60 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171)

1. All'articolo 60 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, dopo il comma 3 sono aggiunti i seguenti: "3-bis. Presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è istituito, nel rispetto delle disposizioni del codice dell'amministrazione digitale e delle regole tecniche adottate ai sensi dell'articolo 71 del medesimo codice, l'archivio nazionale dei prodotti delle unità da diporto.
3-ter. L'archivio di cui al comma 3-bis registra, ai sensi dell'articolo 18, comma 2, del regolamento (CE) n. 765/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio del 9 luglio 2008, gli infortuni e i danni alla salute, che possono essere causati dai prodotti di cui all'articolo 2, comma 1, del decreto legislativo 11 gennaio 2016, n. 5.
3-quater. L'archivio di cui al comma 3-bis è informatizzato ed è popolato e aggiornato con i dati risultanti dalle investigazioni di cui al comma 3.
3-quinques. Con il regolamento di attuazione del presente codice è stabilita l'organizzazione e il funzionamento dell'archivio di cui al comma 3-bis, l'accesso allo stesso e le modalità e i tempi per la trasmissione dei dati da parte delle autorità marittime, della navigazione interna e consolari.
3-sexies. Dall'attuazione delle disposizioni di cui al presente articolo non derivano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.".

ART. 24

(Modifiche all'articolo 64 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171)

1. All'articolo 64, comma 2, del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, sono apportate le seguenti modificazioni:

- a) la parola "annualmente" è soppressa;
- b) dopo la parola "trasporti", sono inserite le seguenti: ", il quale viene aggiornato periodicamente e secondo necessità".

ART. 25

(Modifiche all'articolo 59 del decreto legislativo 3 novembre 2017, n. 229)

1. All'articolo 59, comma 1, del decreto legislativo 3 novembre 2017, n. 229, sono apportate le seguenti modificazioni:

- a) la lettera e) è abrogata;



- b) alla lettera h), dopo le parole “in solitario,”, sono inserite le seguenti: “*anche nel caso di navigazione limitata all’area SAR nazionale se in presenza di strumenti elettronici per la localizzazione,*”, la parola “rilasciati” è sostituita dalla seguente: “rilasciate” e dopo le parole “n. 171” sono inserite le seguenti: “, *nonché gli apparati di comunicazione*”;
- c) la lettera i) è sostituita dalla seguente: “*i) disciplina dei requisiti soggettivi, fisici, psichici e morali per il conseguimento, la convalida e la revisione delle patenti nautiche, anche a favore di persone con disabilità fisica, psichica o sensoriale, ovvero con disturbi specifici dell’apprendimento (DSA), nonché delle modalità di accertamento e di certificazione dei predetti requisiti, prevedendo misure di semplificazione finalizzate a svolgere le visite mediche, oltre che presso strutture pubbliche, anche presso gabinetti medici, anche allestiti nelle sedi delle scuole nautiche e dei consorzi per l’attività di scuola nautica,*”;
- d) la lettera o) è abrogata;
- e) alla lettera s), la parola “conduttore” è sostituita dalla seguente: “locatario”;
- f) dopo la lettera bb), sono aggiunte le seguenti: “*bb-bis) disciplina della navigazione e dell’utilizzo delle unità da diporto a controllo remoto, delle responsabilità connesse e del regime assicurativo;*
bb-ter) disciplina relativa all’annotazione sul ruolino di equipaggio, secondo criteri di semplificazione delle procedure e alla luce delle modalità di comunicazione telematica, anche con riguardo alle unità in acque estere.”.

ART. 26

(Modifiche all'articolo 22 del decreto legislativo 11 gennaio 2016, n. 5)

1. All’articolo 22 del decreto legislativo 11 gennaio 2016, n. 5, dopo il comma 1 è aggiunto il seguente: “*1-bis. Alle unità da diporto non marcate CE immesse in commercio antecedentemente al 16 giugno 1998 non si applica la valutazione di post costruzione. La disciplina per la realizzazione di una modifica o di una conversione rilevante, come definita dall’articolo 18, è prevista, per tali unità da diporto, ai fini della conferma del mantenimento delle condizioni di sicurezza, nel regolamento di attuazione del codice della nautica da diporto.*”.

ART. 27

(Modifiche all'articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

1. All’articolo 5, comma 2-bis, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: “*Il piano regolatore di sistema portuale e il piano regolatore portuale individuano le strutture demaniali da destinarsi, nell’ambito di tali approdi, a ricovero a secco di imbarcazioni e di natanti da diporto, come definiti dall’articolo 3, comma 1, lettere f) e g), del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171.*”.

ART. 28

(Disposizioni transitorie)

1. Con i regolamenti previsti dagli articoli 49-septies, comma 20, e 49-octies, comma 16, del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, sono stabiliti i regimi transitori e derogatori di adeguamento ai nuovi requisiti delle scuole nautiche, dei consorzi tra scuole nautiche e dei centri di istruzione per la nautica rispettivamente autorizzati o assentiti, ovvero riconosciuti in data anteriore all’entrata in vigore del presente decreto.
2. Fino all’emanazione del regolamento previsto dall’articolo 49-septies, comma 20, del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, per quanto non in contrasto e per quanto non disciplinato



dalle disposizioni immediatamente applicabili di cui al medesimo articolo, permangono efficaci le leggi regionali e i regolamenti provinciali di disciplina dell'attività di scuola nautica e le altre disposizioni pertinenti vigenti.

3. Fino all'emanazione del regolamento previsto dall'articolo 49-octies, comma 16, del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, per quanto non in contrasto e per quanto non disciplinato dalle disposizioni immediatamente applicabili di cui al medesimo articolo, continua ad applicarsi la disciplina dei centri di istruzione per la nautica di cui al decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 25 febbraio 2009.

4. Le associazioni e gli enti nautici di livello nazionale che, alla data di entrata in vigore del presente decreto, hanno assunto la denominazione di centro di istruzione per la nautica in base alla disciplina previgente, sono riconosciuti ai sensi dell'articolo 49-octies, comma 1, del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171.

5. Fino all'emanazione del regolamento previsto dall'articolo 49-quinquies, comma 14, del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, le attività di insegnamento teorico e di istruzione pratica delle tecniche di base della navigazione a vela di cui agli articoli 49-septies, commi 11 e 12 e 49-octies, comma 9, di cui al medesimo decreto legislativo, nonché le funzioni di esaminatore per il conseguimento o l'estensione delle patenti nautiche che abilitano alla navigazione a vela di cui all'articolo 29 del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 29 luglio 2008, n. 146, sono svolte da esperti velisti riconosciuti idonei dalla Federazione italiana vela o dalla Lega navale italiana, anche non appartenenti ai predetti enti.

6. Fino all'emanazione del regolamento previsto dall'articolo 49-quinquies, comma 14, del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, i bandi di selezione per esperti velisti emanati dalla Federazione italiana vela o dalla Lega navale italiana sono aperti anche a soggetti non appartenenti ai predetti enti.

ART. 29 (Disposizioni finanziarie)

1. Dall'attuazione del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

2. Le amministrazioni interessate provvedono ai compiti derivanti dal presente decreto con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare come legge dello Stato.



RELAZIONE ILLUSTRATIVA

La legge 7 ottobre 2015, n. 167, recante delega al Governo per la riforma del codice della nautica da diporto, ha delegato il Governo ad attuare la riforma del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171. La delega è stata esercitata mediante emanazione del decreto legislativo 3 novembre 2017, n. 229, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 23 del 29 gennaio 2018 ed entrato in vigore in data 13/02/2018. La citata legge di delegazione n. 167 del 2015 ha inoltre previsto, all'articolo 1, comma 5, che il Governo è autorizzato ad adottare uno o più decreti legislativi contenenti disposizioni correttive e integrative del codice della nautica da diporto, ora modificato dal decreto legislativo n. 229 del 2017, entro diciotto mesi dalla data di entrata in vigore del medesimo decreto legislativo, nel rispetto dei medesimi principi e criteri direttivi e secondo le modalità ivi previste.

Successivamente all'entrata in vigore del decreto legislativo n. 229 del 2017 e in considerazione di alcune problematiche sorte in sede applicativa delle nuove disposizioni, si è reso necessario avvalersi dell'autorizzazione di cui all'articolo 1, comma 5, della legge n. 167 del 2015, predisponendo pertanto disposizioni integrative e correttive del codice della nautica da diporto. In particolare, a seguito dell'entrata in vigore delle nuove disposizioni, si è registrato quanto segue:

- le articolazioni periferiche dell'Amministrazione, altre Amministrazioni ed Enti locali hanno avanzato numerose richieste di parere su questioni interpretative e applicative, talvolta di non facile soluzione;
- analogamente, imprese e cittadini hanno avanzato numerosi quesiti e richieste di chiarimenti sull'interpretazione di alcune delle nuove disposizioni;
- le consultazioni svolte dalla Direzione generale per la vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne con le province e le città metropolitane, nonché con le associazioni e gli enti maggiormente rappresentativi del settore nautico diportistico¹, hanno confermato la necessità di modificare alcune delle vigenti disposizioni;
- è emersa la necessità di delineare con maggiore completezza i limiti degli effetti retroattivi delle novelle legislative e l'incidenza del principio di legittimo affidamento.

L'intervento correttivo è inoltre operato in linea con il parere n. 1745 del Consiglio di Stato – Commissione speciale del 12 ottobre 2017, espresso sullo schema del decreto legislativo n. 229 del 2017.

Il presente schema di decreto, pertanto, interviene sul testo vigente del codice della nautica da diporto al fine di:

- a) aggiornare i procedimenti amministrativi in materia di nautica da diporto, tuttora previsti nel codice vigente, alle previsioni del sistema telematico centrale della nautica da diporto (SISTE) di cui al decreto del Presidente della Repubblica 14 dicembre 2018, n. 152, recante le norme per l'attuazione del sistema telematico centrale della nautica da diporto e al decreto delle infrastrutture e dei trasporti 9 aprile 2019, recante istituzione dell'Ufficio di conservatoria centrale delle unità da diporto (UCON) nell'ambito del Sistema telematico centrale della nautica da diporto. Il tutto anche al fine di rendere il codice compatibile con le misure di rango inferiore, coerentemente con quanto espresso in merito dal Consiglio di Stato (punto 4.3 del parere n. 1745/2017);
- b) dotare l'articolato, nelle parti oggetto dell'intervento correttivo, di una maggiore completezza, sistematicità e chiarezza normativa, consone al processo di riforma complessiva, riordino normativo, codificazione e semplificazione, in linea con le finalità della delega legislativa e con quanto espresso in merito dal Consiglio di Stato (punto 4.1 del parere n. 1745/2017);

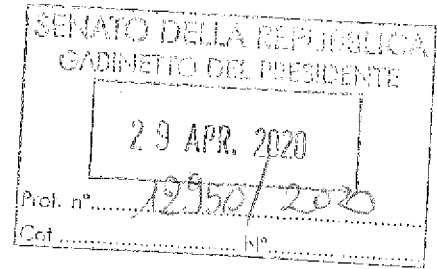
¹ Il Consiglio di Stato, in linea con le finalità di crescita, sviluppo e competitività sottese alle riforme amministrative, ha ritenuto ammissibili contributi provenienti da soggetti, anche privati, rappresentativi dei destinatari degli schemi di normativa (Sez. Norm., parere n. 515/2016).





*Al Ministro
per i rapporti con il Parlamento*

DRP/II/XVIII/D48bis/19



Roma, 29 aprile 2020

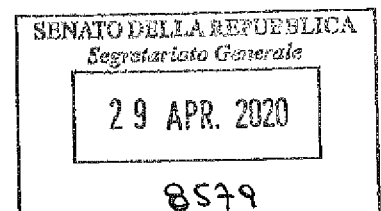
On. Presidente

facendo seguito alla nota del 22 luglio 2019 con la quale Le ho trasmesso lo schema di decreto legislativo recante disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 3 novembre 2017, n. 229, concernente revisione ed integrazione del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, recante codice della nautica da diporto ed attuazione della direttiva 2003/44/CE, a norma dell'articolo 6 della legge 8 luglio 2003, n. 172, in attuazione dell'articolo 1, comma 5, della legge 7 ottobre 2015, n. 167 (atto Governo n. 101), Le invio copia del parere del Garante per la protezione dei dati personali, reso nell'adunanza del 2 ottobre 2019, nonché del parere del Consiglio di Stato, reso dalla Sezione Consultiva per gli Atti Normativi nell'adunanza del 26 marzo 2020.

Federico D'Inca

Federico D'Inca

Sen. Maria Elisabetta ALBERTI CASELLATI
Presidente del Senato della Repubblica
ROMA





GARANTE
PER LA PROTEZIONE
DEI DATI PERSONALI

SERVIZIO AFFARI LEGISLATIVI E ISTITUZIONALI

Roma, 3/10/2018
Prot. 33676/140945

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti
Ufficio Legislativo
Pec.: ufficio.legislativo@pec.mit.gov.it

Oggetto: Schema di decreto legislativo recante disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 3 novembre 2017, n. 229, concernente revisione e integrazione del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, recante codice della nautica da diporto ed attuazione della direttiva 2003/44/CE, a norma dell'articolo 6 della legge 8 luglio 2003, n. 172, in attuazione dell'articolo 1, comma 5, della legge 7 ottobre 2015, n. 167.

Si trasmette copia del parere del Garante sullo schema di regolamento indicato in oggetto, reso nell'adunanza del 2 ottobre u.s., ai sensi dell'articolo 36, comma 4, del Regolamento (UE) 2016/679.

IL SEGRETARIO GENERALE
Avv. Giuseppe Busia



Piazza Venezia, 11 – 00187 Roma
Tel. +39 06 69677.1
Email: safi@gpdp.it
www.garanteprivacy.it



IL GARANTE PER LA PROTEZIONE DEI DATI PERSONALI

Nella riunione odierna, in presenza del dott. Antonello Soro, presidente, della dott.ssa Augusta Iannini, vice presidente, della prof.ssa Licia Califano e della dott.ssa Giovanna Bianchi Clerici, componenti e del dott. Giuseppe Busia, segretario generale;

Visto l'articolo 36, par. 4, del Regolamento (UE) 2016/679, del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la direttiva 95/46/CE (Regolamento generale sulla protezione dei dati, di seguito Regolamento);

Visto il Codice in materia di protezione dei dati personali, recante disposizioni per l'adeguamento dell'ordinamento nazionale al Regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la direttiva 95/46/CE (decreto legislativo n. 196 del 2003, come modificato dal decreto legislativo 10 agosto 2018, n. 101, di seguito Codice);

Vista la richiesta di parere del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

Vista la documentazione in atti;

Viste le osservazioni formulate dal segretario generale ai sensi dell'art. 15 del regolamento del Garante n. 1/2000;

Relatore il dott. Antonello Soro;

PREMESSO

1. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha richiesto il parere del Garante su uno schema di decreto legislativo contenente disposizioni integrative e correttive del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, recante codice della nautica da diporto ed attuazione della direttiva 2003/44/CE, così come modificato dal decreto legislativo 3 novembre 2017, n. 229.

Il c.d. "Codice della nautica da diporto", infatti, era stato riformato, in attuazione della delega di cui alla legge 7 ottobre 2015, n. 167, dal decreto legislativo n. 229/2017 sul cui schema il Garante si è già espresso col parere del 19 ottobre 2017, n. 420 (*doc. web* n. 7273618).

L'articolo 1, comma 5, della predetta legge-delega autorizza il Governo ad adottare uno o più decreti legislativi contenenti disposizioni correttive e integrative del predetto codice entro trenta mesi della data di entrata in vigore del medesimo decreto legislativo n. 229/2017 e cioè il 13 agosto 2020 (scadenza così modificata dalla legge 6 agosto 2019, n. 84). Lo schema di decreto oggetto del presente parere rinviene in tale norma il suo fondamento giuridico.

1/2

Infatti, successivamente all'entrata in vigore del decreto n. 229/2017, in considerazione della necessità di risolvere alcune problematiche operative derivanti dall'applicazione delle nuove norme, nonché dell'opportunità di recepire il parere n. 1754 del Consiglio di Stato – Commissione speciale del 12 ottobre 2017, espresso sullo schema di decreto, è sorta l'esigenza di intervenire nuovamente sul testo del predetto codice usufruendo della facoltà prevista, appunto, dall'articolo 1, comma 5, della legge n. 167 del 2005.

RILEVATO

2. Il provvedimento mira ad aggiornare i procedimenti amministrativi in materia di nautica da diporto alle previsioni del sistema telematico centrale della nautica da diporto (SISTE), a disporre l'istituzione dell'Ufficio di conservatoria centrale delle unità da diporto (UCON), conferire maggiore completezza, sistematicità e chiarezza normativa al codice, semplificarne il quadro dei decreti attuativi e, infine, attuare la regolamentazione dell'attività di locazione dei natanti e delle moto d'acqua.

Lo schema di decreto, che si compone di 29 articoli, adotta disposizioni correttive e integrative delle attuali disposizioni sul diporto nautico, sia tramite norme di coordinamento o di semplificazione amministrativa, sia con modifiche sostanziali.

Tra queste si annoverano le norme che prevedono la possibilità di utilizzo commerciale delle unità da diporto per attività di somministrazione di cibo e bevande o attività di commercio al dettaglio (art. 2), la possibilità dei cantieri di immatricolare a proprio nome le unità di nuova costruzione rimaste invendute (art. 5), il recepimento della distinzione tra natanti da diporto e moto d'acqua (art. 9), l'obbligatorietà della patente nautica per la conduzione di determinate tipologie di motori (art. 12), l'istituzione dell'anagrafe nazionale delle patenti nautiche (art. 13), l'istituzione della figura dell'istruttore professionale di vela (art. 16) e del relativo elenco nazionale (art. 17), l'equiparazione, laddove possibile, della disciplina delle scuole nautiche a quella delle autoscuole (art. 18), la disciplina dei centri di istruzione per la nautica (art. 19), l'istituzione di un archivio informatizzato funzionale al monitoraggio della sicurezza e della qualità dei prodotti correlati al mercato della nautica da diporto (art. 23).

Le disposizioni dello schema che risultano di particolare interesse sotto il profilo della protezione dei dati personali sono, in particolare, l'articolo 12 concernente i dati riportati sulla patente nautica di categoria "D", l'articolo 13 sull'anagrafe nazionale delle patenti nautiche, gli articoli 16 e 17 sugli istruttori professionali di vela e il relativo elenco nazionale.

RITENUTO

3. Il trattamento di dati personali effettuato in applicazione del decreto legislativo è necessario per l'esecuzione di un compito di interesse pubblico o comunque connesso all'esercizio di pubblici poteri, come previsto dall'articolo 6, paragrafo 1, lett. e), del

Regolamento 2016/679. Il predetto Regolamento (che è necessario citare nel preambolo del decreto) ha rafforzato il richiamo al rispetto del principio di liceità del trattamento che impone al legislatore di contemperare il diritto alla protezione dei dati con le specifiche esigenze sottese al trattamento, prevedendo espressamente che nella stessa base giuridica siano individuate disposizioni specifiche in merito, tra l'altro, alle condizioni relative alla liceità e alle finalità del trattamento, ai periodi di conservazione ed alle misure di sicurezza (cfr. art. 6, par. 3, lett. b)).

Ciò premesso, al fine di rendere lo schema di decreto legislativo pienamente conforme ai principi e alle garanzie in materia di protezione dei dati personali, si formulano le seguenti osservazioni.

4. Dati riportati sulla patente nautica.

L'articolo 12 dello schema di decreto, nel modificare l'articolo 39, comma 6-bis, del d.lgs. 171/2005, prevede che sulla patente nautica di categoria "D" ("abilitazione speciale al comando di natanti e imbarcazioni da diporto") siano annotate le "limitazioni alla durata della loro validità, nonché prescrizioni relative all'utilizzo di specifici adattamenti o all'avvalimento di assistenti o mediatori in rapporto allo specifico deficit, oltre alle limitazioni [...] conseguenti all'esito degli accertamenti medici di idoneità psichica e fisica in sede di rilascio, convalida o revisione". Nella relazione illustrativa ciò viene motivato, tra le altre cose, col fatto che "la nuova formulazione ripristina l'allineamento sotto questo profilo della disciplina diportistica a quella stradale, come misura di semplificazione amministrativa a favore degli operatori".

Occorre in proposito rilevare che anche l'articolo 116, comma 4, del Codice della strada (d.lgs. 30 aprile 1992, n. 285) prevede l'annotazione sulla patente di guida delle limitazioni e prescrizioni nei confronti di soggetti affetti da difficoltà psicofisiche, ma specifica che "Le limitazioni devono essere riportate sulla patente utilizzando i codici comunitari armonizzati, ovvero i codici nazionali stabiliti dal Dipartimento per i trasporti, la navigazione e i sistemi informativi e statistici". Quest'ultima previsione rappresenta infatti una forma di tutela degli interessati poiché impedisce la diretta conoscibilità delle informazioni sullo stato di salute, assicurando la minimizzazione dei dati fin dalla progettazione ai sensi dell'articolo 25, paragrafo 1, del Regolamento.

Si suggerisce, pertanto, di integrare l'articolo 39, comma 6-bis, dello schema con la previsione di adeguate misure a tutela degli interessati, in analogia con quanto stabilito nel settore della circolazione stradale.

Si evidenzia, inoltre, che nell'articolo in esame il comma 6-bis non rinvia più al "regolamento di attuazione del presente codice" di cui all'articolo 65 del d.lgs. 171/2005, come invece fa la medesima disposizione nella sua versione attualmente vigente.

Occorre al riguardo tener presente che a tale regolamento di attuazione fanno rinvio numerose disposizioni del codice della nautica da diporto, anche nella versione modificata dallo schema di decreto. L'articolo 65 tuttavia non indica gli aspetti che tale regolamento dovrebbe disciplinare al fine di rendere il trattamento pienamente conforme al Regolamento e al Codice. Ad esempio, nulla stabilisce con riferimento alla disciplina dell'organizzazione e del funzionamento dell'Anagrafe nazionale delle patenti nautiche di cui all'articolo 39-bis del d.lgs. n. 171/2005 (cfr. comma 5, che non viene modificato né abrogato dallo schema di decreto

in oggetto) o dell'Archivio nazionale dei prodotti delle unità da diporto (introdotto con lo schema di decreto ai commi 3-bis e ss. dell'art. 60 del d.lgs. n. 117/2005).

Risulta pertanto opportuno integrare l'articolo 65 prevedendo che il predetto regolamento disciplini altresì gli aspetti relativi alla protezione dei dati personali con particolare riferimento alle misure appropriate e specifiche per tutelare i diritti fondamentali degli interessati di cui agli articoli 2-sexies e 2-octies del Codice, nell'ambito del trattamento di particolari categorie di dati personali e di dati personali relativi a condanne penali e reati di cui agli articoli 9 e 10 del Regolamento. Ciò è infatti necessario per completare la base giuridica del trattamento, individuando gli elementi minimi necessari previsti dal quadro normativo generale in materia di protezione dei dati personali (art. 6, par. 3, lett. b), Reg. e art. 2-ter, Codice).

Si ritiene pertanto opportuno mantenere nell'articolo 39, comma 6-bis, tale rinvio alla normativa secondaria, su cui peraltro deve essere obbligatoriamente richiesto il parere del Garante ai sensi dell'articolo 36, paragrafo 4, del Regolamento.

5. Anagrafe nazionale delle patenti nautiche.

L'articolo 13 dello schema di decreto riscrive l'articolo 39-bis, del d.lgs. 171/2005 integrando le informazioni con cui deve essere popolata l'Anagrafe nazionale delle patenti nautiche.

5.1. Occorre rilevare come nella nuova versione del comma 1 proposta dallo schema di decreto non vi sia più alcun riferimento alla finalità cui è preordinato il trattamento effettuato tramite tale Anagrafe, che invece dovrebbe essere specificata in ossequio ai principi di trasparenza e di limitazione della finalità di cui all'articolo 5, paragrafo 1, lett. a) e b) del Regolamento. In proposito, potrebbe costituire una finalità legittima quella di sicurezza della navigazione, come specificato nella formulazione vigente della norma.

5.2. Le modifiche apportate dallo schema di decreto all'articolo 39-bis presentano, inoltre, delle rilevanti ricadute anche su altri commi di tale articolo non oggetto di modifica. In particolare, il comma 3, già vigente, stabilisce che "l'Anagrafe è completamente informatizzata ed è popolata e aggiornata con i dati raccolti dal Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali e il personale, forniti dalle Capitanerie di porto, dagli Uffici circondariali marittimi e dagli Uffici della motorizzazione civile, dagli organi accertatori, dalle compagnie di assicurazione, che sono tenuti a trasmettere i dati al Centro elaborazione dati della Direzione generale per la motorizzazione del Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali e il personale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti".

Alla luce del rinnovato quadro giuridico generale in materia di protezione dei dati personali, tale previsione risulta indeterminata rispetto all'effettiva fonte delle diverse tipologie di informazioni di cui l'Anagrafe si deve alimentare. È opportuno quindi chiarire quali specifici set di dati debbano essere forniti da ciascuno dei soggetti elencati, nel rispetto dei principi di trasparenza e correttezza del trattamento, anche in considerazione del fatto che tra i soggetti "alimentatori" della banca dati vi sono anche organismi privati come le compagnie di assicurazione (art. 5, par. 1, lett. a) e art. 6, par. 3, lett. b) Reg.; art. 2-ter Codice).

5.3. Alcune informazioni inserite in tale banca dati coincidono con i dati presenti nell'Anagrafe Nazionale della popolazione residente (ANPR), istituita presso il Ministero

dell'Interno ai sensi dell'articolo 62 del d.lgs., 82/2005 (si fa riferimento, in particolare, ai dati anagrafici e ai dati relativi alla residenza). Il nuovo comma 3-bis dell'articolo 39-bis, prevede poi l'annotazione nell'Anagrafe delle patenti nautiche delle variazioni di residenza dei titolari di tale tipo di patente, a tale fine stabilendo che i Comuni trasmettano al CED del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti notizia dell'avvenuto trasferimento di residenza o di domicilio.

A tal proposito si ritiene che tali previsioni comporterebbero una inutile duplicazione dei dati anagrafici dei titolari di patente nautica, che potrebbe portare a numerose incongruenze fra il dato registrato nell'Anagrafe in esame e il dato censito nell'ANPR. Tenuto conto del fatto che quest'ultima garantisce al dato anagrafico certezza e qualità, si ritiene opportuno non duplicare tale tipologia di dati nell'Anagrafe delle patenti nautiche, prevedendo piuttosto un collegamento fra le due banche dati attraverso il codice fiscale del possessore di patente nautica.

In tal modo, si potrebbe altresì evitare il flusso di dati fra Comuni e CED del Ministero il quale, oltre a non riflettere puntualmente l'attuale organizzazione delle anagrafi comunali, presenta diverse criticità relative alla sicurezza delle comunicazioni fra i soggetti indicati, che risulterebbero pertanto non conformi agli obblighi di sicurezza posti in capo ai titolari del trattamento ai sensi dell'articolo 32 del Regolamento.

Si evidenzia quindi l'opportunità di modificare la norma nei termini sopra descritti.

5.4. L'articolo 39-bis come modificato dallo schema prevede il trattamento di dati personali relativi alle condanne penali e ai reati di cui all'articolo 10 del Regolamento, come i "dati relativi a sinistri marittimi [...] che hanno comportato l'irrogazione di sanzioni amministrative accessorie o l'emissione di sentenza penale di condanna passata in giudicato" (nuova lett. d) del comma 2, dell'art. 39-bis) nonché di dati inerenti la salute di cui all'articolo 9 del Regolamento, come i dati che comportano la sospensione o revoca della patente, a seguito di perdita dei requisiti di idoneità psicofisica (lett. b) del medesimo comma 2, già vigente).

In proposito, considerate la particolari garanzie che il quadro normativo in materia di protezione dei dati personali prevede per queste tipologie di dati (artt. 2-sexies, comma 1, e 2-octies, comma 5 Codice) è opportuno che il comma 5 dell'articolo 39-bis, nel richiamare il regolamento di cui al predetto articolo 65, precisi che tale regolamento dovrà disciplinare i tipi di dati trattati, le operazioni eseguibili, il motivo di interesse pubblico rilevante e le misure di tutela per gli interessati. Dovranno, inoltre, essere indicate garanzie appropriate, anche in termini di idonee misure tecniche di sicurezza, per i diritti e le libertà degli interessati.

6. Istruttori professionali di vela ed Elenco nazionale.

Gli articoli 16 e 17 dello schema di decreto riscrivono interamente gli articoli 49-quinquies e 49-sexies del d.lgs. 171/2005 introducendo una serie di requisiti per consentire l'iscrizione e la permanenza degli istruttori professionali di vela nel relativo elenco nazionale, che rappresenta la condizione per l'esercizio della professione e per l'uso del titolo.

Alcuni dei requisiti proposti comportano il trattamento di dati inerenti allo stato di salute di cui all'articolo 9 del Regolamento e di dati relativi a condanne penali e reati di cui all'articolo 10 del Regolamento (cfr. artt. 49-sexies, comma 2, lett. g) e lett. c), ma anche i comuni

6-11 dell'articolo 49-*quinquies* relativi alle cause che comportano l'irrogazione di sanzioni disciplinari come la sospensione o la radiazione).

6.1. La disciplina dell'Elenco nazionale degli istruttori professionali di vela è rimessa, da parte dell'articolo 49-*quinquies*, comma 12, lett. *b*), a un apposito regolamento (diverso da quello stabilito dall'art. 65) che, oltre a presentare difetti di coordinamento con l'articolo 49-*sexies*, richiama il "rispetto delle regole e delle garanzie previste in materia di protezione dei dati personali, con particolare riferimento ai principi di necessità, pertinenza e non eccedenza dei dati trattati". Tale riferimento dovrebbe essere aggiornato con il richiamo al principio di minimizzazione dei dati di cui all'articolo 5, paragrafo 1, lett. *c*), del Regolamento.

Essendo inoltre previsto il trattamento di dati personali di cui agli articoli 9 e 10 del Regolamento, tale regolamento dovrebbe disciplinare i tipi di dati trattati, le operazioni eseguibili, il motivo di interesse pubblico rilevante e le misure a tutela degli interessati, in conformità all'articolo 2-*sexies*, comma 1, e 2-*octies* del Codice. Analoga osservazione va formulata con riferimento ai regolamenti previsti dagli articoli 18 e 19 dello schema di decreto (cfr. art. 49-*septies*, comma 19 e art. 49-*octies*, comma 15) cui viene demandata la disciplina di dettaglio relativa ai requisiti richiesti per l'esercizio dell'attività di scuola nautica, di centro di istruzione per la nautica e di insegnante presso i predetti enti, dal momento che alcuni di tali requisiti comportano ugualmente il trattamento dei dati personali di cui agli articoli 9 e 10 del Regolamento.

6.2. Il comma 5 dell'articolo 49-*sexies*, come modificato dallo schema di decreto, stabilisce che l'iscrizione abbia "efficacia per cinque anni" e sia rinnovata "previo accertamento della persistenza dei requisiti".

Posto che, dal combinato degli articoli in questione, sembra che il possesso dei predetti requisiti debba essere oggetto di dichiarazione da parte dell'aspirante istruttore, non emerge con chiarezza la procedura per il controllo sulla permanenza degli stessi, una volta ottenuta l'iscrizione. L'assenza di tali indicazioni non consente perciò di valutare le operazioni eseguibili e le necessarie garanzie che il legislatore intende assicurare per i diritti e le libertà degli interessati nel trattamento di esame, in ossequio a quanto previsto dagli articoli 9 e 10 del Regolamento e dal Codice.

Non viene specificato, infatti, se sia l'interessato, ogni cinque anni, a dover ripresentare una propria dichiarazione circa il possesso dei requisiti, né se siano previsti specifici controlli (a campione o sistematici) in tale quinquennio da parte dell'amministrazione, ovvero sia presente un meccanismo di comunicazione immediata, da parte dell'autorità giudiziaria competente, analogo a quello già previsto per altre fattispecie nell'ordinamento (cfr. art. 129 disp. att. c.p.p. con riferimento all'avvio dell'azione penale nei confronti di un dipendente pubblico o per reati in materia ambientale; cfr. art. 7-*ter* d.l. 28 gennaio 2019, n. 4, convertito dalla l. 28 marzo 2019, n. 26, il cui comma 4 prevede la comunicazione dall'autorità giudiziaria procedente all'INPS del provvedimento di sospensione dal beneficio del reddito di cittadinanza).

Si ritiene opportuno pertanto un chiarimento al riguardo.

6.3. La pubblicazione *online* dell'elenco nazionale stabilita dal comma 6 deve essere valutata alla luce del principio di proporzionalità, tenuto conto che nell'elenco si

intenderebbero altresì annotare le sanzioni amministrative e disciplinari irrogate (art. 49-*quinquies*, comma 1).

Sarebbe, pertanto, opportuno che il regolamento di attuazione di cui all'articolo 49-*quinquies*, comma 12, lett. b), nel rispetto del principio di minimizzazione dei dati, selezionasse le informazioni da pubblicare *online*, disciplinando altresì i tempi e le modalità di diffusione dell'elenco.

7. Archivio nazionale dei prodotti delle unità da diporto.

L'articolo 23 dello schema di decreto introduce all'articolo 60 del d.lgs. 171/2005 le disposizioni che istituiscono, presso il Ministero, l'Archivio nazionale dei prodotti delle unità da diporto, il quale "registra [...] gli infortuni e i danni alla salute, che possono essere causati dai prodotti" (comma 3-*bis*) sulla base delle informazioni raccolte durante gli accertamenti da parte dell'autorità marittima o consolare a seguito di eventi straordinari (comma 3-*quater*). L'attuazione di questa banca dati è rimessa al regolamento di attuazione di cui all'articolo 65, il quale deve stabilire "l'organizzazione e il funzionamento [...], l'accesso allo stesso e le modalità e i tempi per la trasmissione dei dati da parte delle autorità marittime, della navigazione interna e consolari" (comma 3-*quinquies*).

Al riguardo si richiama l'attenzione dell'Amministrazione sull'effettiva necessità di istituire una siffatta banca dati contenente dati personali identificativi dei soggetti coinvolti nei sinistri e quindi riferiti loro alla salute, alla luce del principio di proporzionalità del trattamento rispetto agli obiettivi di interesse pubblico perseguiti dal legislatore. A questo proposito, peraltro, si fa presente che l'articolo 18 del regolamento CE 765/2008, richiamato dal comma 3-*ter* dell'articolo 60, non prevede l'istituzione di una banca dati in questa materia, ma si limita a richiedere un più generale monitoraggio su infortuni e danni alla salute causati da prodotti in un contesto di vigilanza ricondotto all'Autorità garante della concorrenza e del mercato.

In ogni caso, la predetta disposizione dovrebbe essere integrata, individuando puntualmente, in particolare, la finalità di rilevante interesse pubblico perseguita, i tipi di dati e le operazioni eseguibili e le misure a tutela degli interessati, anche tramite rinvio esplicito al regolamento di attuazione, nel rispetto del principio di minimizzazione e degli obblighi di sicurezza.

8. I trattamenti di dati personali effettuati tramite le banche dati precedentemente descritte, riguardano dati e informazioni anche particolarmente delicati (tra i quali quelli relativi alla salute e quelli concernenti condanne penali e reati) relativi a numerosi soggetti (possessori di patente nautica, istruttori professionali di vela, ecc.). Tali trattamenti, effettuati per l'esecuzione di compiti di interesse pubblico, presentano certamente rischi elevati per i diritti e le libertà degli interessati e richiedono, da parte del titolare, una valutazione di impatto sulla protezione dei dati personali al momento della predisposizione dei previsti decreti di attuazione, al fine di individuare le opportune garanzie da introdurre a tutela dei diritti e delle libertà degli interessati (art. 35, parr. 1 e 3, lett. b), Reg.; art. 2-*quinquiesdecies* Codice).

9. Infine, da un punto di vista formale si evidenzia la necessità di sostituire nel testo, ovunque ricorre, il richiamo normativo all'articolo 154, comma 4, del Codice, con quello più corretto all'articolo 36, paragrafo 4, del Regolamento.

TUTTO CIÒ PREMESSO IL GARANTE

esprime parere nei termini di cui in motivazione sullo schema di decreto legislativo recante disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, recante codice della nautica da diporto, con le osservazioni di cui ai punti da 4 a 9.

Roma, 2 ottobre 2019

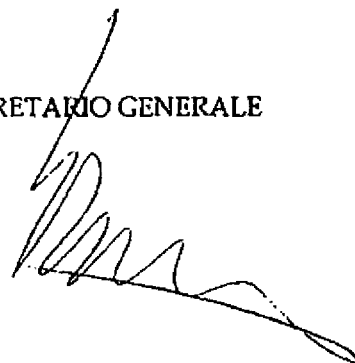
IL PRESIDENTE



IL RELATORE



IL SEGRETARIO GENERALE



Mod. UTL015-CON



Consiglio di Stato
Segretariato Generale

N. 796/2020

Roma, addì 23/04/2020

Risposta a nota del

N.

Div.

D'ordine del Presidente, mi prego di trasmettere il numero

1206/2019, emesso dalla SEZIONE NORMATIVA di

questo Consiglio sull'affare a fianco indicato.

OGGETTO:

CODICE:

**SCHEMA DI D.LGS. RECANTE DISP.
INTEGRATIVE E CORRETTIVE AL
D. LGS. 3.11.2017 N. 229,
CONCERNENTE REVISIONE
CODICE DELLA NAUTICA DA
DIPORTO**

Parere emesso in base all'art. 15 della L. 21 luglio 2000, n. 205.

Allegati N.

Segretariato Generale

**MINISTERO DELLE
INFRASTRUTTURE E DEI
TRASPORTI**

(.....)

Gabinetto dell' On. Ministro

ROMA



FERRARI
GIULIA
23.04.2020
08:45:25
UTC

00796 2020

23 04 2020

Numero ____/____ e data __/__/____ Spedizione



R E P U B B L I C A I T A L I A N A

Consiglio di Stato

Sezione Consultiva per gli Atti Normativi

Adunanza di Sezione del 26 marzo 2020

NUMERO AFFARE 01206/2019

OGGETTO:

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Schema di decreto legislativo recante disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 3 novembre 2017, n. 229, concernente revisione ed integrazione del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, recante codice della nautica da diporto ed attuazione della direttiva 2003/44/CE, a norma dell'articolo 6 della legge 8 luglio 2003, n. 172, in attuazione dell'articolo 1, comma 5, della legge 7 ottobre 2015, n. 167;

LA SEZIONE

Vista la nota di trasmissione della relazione prot. n. 29658 del 23 luglio 2019, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha chiesto il parere del Consiglio di Stato sull'affare consultivo in oggetto;

Visto il parere interlocutorio del 1 ottobre 2019, n. 2536, reso dalla Sezione;

Visto il parere interlocutorio del 23 gennaio 2020, n. 189, reso dalla Sezione;
Vista la nota ministeriale di adempimento UL n. 7879 del 21 febbraio 2020, con la documentazione allegata;
Esaminati gli atti e uditi i relatori Vincenzo Neri e Michele Pizzi;

Premesso.

1. Con nota prot. n. 29658 del 23 luglio 2019, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso, per il parere, lo schema di decreto legislativo recante disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 3 novembre 2017, n. 229, emanato ai sensi dell'articolo 1, comma 1, della legge delega 7 ottobre 2015, n. 167, recante "*Delega al Governo per la riforma del codice della nautica da diporto*" e sul cui schema questo Consiglio si è già pronunciato, con precedente parere 18 ottobre 2017, n. 2162.

Il successivo comma 5 del medesimo articolo 1 della legge delega n. 167 del 2015 ha previsto la possibilità per il Governo di adottare, nel termine di diciotto mesi dall'entrata in vigore del decreto legislativo (termine successivamente portato a trenta mesi a seguito della novella disposta dall'articolo 1, comma 1, della legge 6 agosto 2019, n. 84), "*uno o più decreti legislativi contenenti disposizioni correttive e integrative dei decreti legislativi medesimi*", con la precisazione che il decreto legislativo correttivo deve comunque essere adottato "*nel rispetto dei principi e criteri direttivi previsti dal comma 2 e con le modalità di cui al presente articolo*".

Lo schema di decreto legislativo in esame, approvato in via preliminare dal Consiglio dei Ministri in data 11 luglio 2019, riveste appunto la funzione di apportare modifiche ed integrazioni, ai sensi del predetto articolo 1, comma 5, della legge delega n. 167 del 2015, al precedente decreto legislativo 3 novembre 2017, n. 229, di riforma del Codice della nautica da diporto di cui al decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171.

Con la medesima nota del 23 luglio 2019 indicata in epigrafe, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso, oltre al testo dello schema di decreto

legislativo correttivo in esame, la relazione sottoscritta dal Ministro, la relazione illustrativa, la relazione tecnica, l'analisi tecnico-normativa e l'analisi di impatto della regolamentazione.

2. Con parere interlocutorio n. 2536 del 1° ottobre 2019, la Sezione – ai fini della formulazione del parere richiesto - ha invitato il Ministero referente a trasmettere *“il parere espresso dal Garante per la protezione dei dati personali, nonché l'intesa raggiunta in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, dal momento che entrambi i suddetti atti sono richiamati nel preambolo dello schema di decreto legislativo in esame.*

Inoltre, poiché il comma 5 dell'articolo 1 della menzionata legge n. 167 del 2015, nel delegare il Governo all'adozione di uno o più decreti legislativi correttivi, impone comunque il rispetto delle *“modalità di cui al presente articolo”*, ha invitato *«il Ministero referente a trasmettere il concerto espresso dai Ministri degli affari esteri e della cooperazione internazionale, dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, per gli affari europei, dell'economia e delle finanze, della salute, per la semplificazione e la pubblica amministrazione, della giustizia, dell'istruzione, dell'università e della ricerca, dello sviluppo economico e dei beni e delle attività culturali e del turismo, come richiesto dal comma 1 del medesimo articolo 1 della suddetta legge delega».*

3. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con nota prot. n. 47418 del 4 dicembre 2019, ha trasmesso l'intesa raggiunta in sede di Conferenza unificata nella seduta del 1° agosto 2019, il parere reso sullo schema di decreto legislativo in oggetto dal Garante per la protezione dei dati personali con nota prot. n. 33676 del 3 ottobre 2019, nonché i *“concerti resi dalle altre Amministrazioni”*, ovvero: 1) la nota del Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale-Ufficio legislativo prot. n. 193807 dell'8 novembre 2019; 2) la nota del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare-Ufficio legislativo prot. n. 22316 del 7 ottobre 2019; 3) la nota del Ministero per gli affari europei-Ufficio legislativo prot. n. 340 del 22 novembre 2019; 4) la nota del Ministero

dell'economia e delle finanze-Ufficio del coordinamento legislativo prot. n. 11256 del 9 ottobre 2019; 5) la nota del Ministero della Salute-Ufficio legislativo prot. n. 6467 del 3 dicembre 2019; 6) la nota del Ministero per la pubblica amministrazione-Ufficio legislativo prot. n. 2315 del 5 novembre 2019; 7) la nota del Ministero della giustizia-Ufficio legislativo prot. n. 8005 del 19 luglio 2019; 8) la nota del Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca-Ufficio legislativo prot. n. 4193 del 19 luglio 2019; 9) la nota del Ministero dello sviluppo economico-Ufficio legislativo prot. n. 15953 del 12 luglio 2019; 10) la nota del Ministero delle politiche agricole alimentari, forestali e del turismo-Ufficio legislativo prot. n. 7688 del 18 luglio 2019; 11) la p.e.c. del 19 luglio 2019 inviata da "La Segreteria" su indicazione del Capo dell'Ufficio legislativo del Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo.

In data 6 dicembre 2019 è pervenuta, inoltre, alla Sezione la nota del 5 dicembre 2019 della UCINA-Confindustria nautica, recante osservazioni sullo schema di decreto legislativo in esame.

4. Esaminata la documentazione trasmessa dal Ministero referente con la nota del 4 dicembre 2019, la Sezione, con successivo parere 23 gennaio 2020 n. 189, ha rilevato, in primo luogo, che le molteplici note sopra indicate, provenienti dai diversi Dicasteri che dovevano rilasciare il concerto ai sensi dei commi 1 e 5 dell'articolo 1 della legge n. 167/2015, non potevano essere qualificate quali "concerti" in senso proprio, essendo il "concerto" un atto politico che deve essere rilasciato e sottoscritto dal Ministro o da un soggetto delegato *"d'ordine del Ministro"*. Per tale ragione ha invitato il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti a richiedere a tutti i Dicasteri che dovevano esprimere il concerto – ad eccezione del Ministero dell'economia e delle finanze – il rilascio del prescritto "concerto" a firma del Ministro o di un soggetto delegato *"d'ordine del Ministro"*.

In secondo luogo la Sezione ha rilevato che l'intesa raggiunta in sede di Conferenza Unificata, nella seduta del 1° agosto 2019, ha suggerito modifiche agli

articoli 1, 2 e 3 dello schema di decreto legislativo in esame (trasmesso dal Ministero referente con precedente nota prot. n. 29658 del 23 luglio 2019) e che sia il parere del Garante per la protezione dei dati personali-Servizio affari legislativi e istituzionali prot. n. 33676 del 3 ottobre 2019, sia la nota del Ministero della salute-Ufficio legislativo prot. n. 6467 del 3 dicembre 2019 contenevano numerose osservazioni di merito al testo dello schema di decreto legislativo in oggetto.

Conseguentemente ha invitato il Ministero a trasmettere il testo aggiornato dello schema di decreto legislativo, corredato nuovamente della documentazione necessaria (relazione illustrativa, relazione tecnica, AIR e ATN) che desse conto delle modifiche eventualmente apportate o delle ragioni a sostegno del mancato recepimento di tutte o di parte delle osservazioni stesse.

5. Con nota 21 febbraio 2020, prot. n. 0007879, il Ministero richiedente ha inviato i concerti e la documentazione da ultimo richiesta, segnalando altresì che non si è reso necessario l'aggiornamento della relazione AIR.

All'adunanza del 26 marzo 2020, la Sezione ha deliberato definitivamente sull'affare in oggetto.

Considerato.

Osservazioni di carattere generale.

Riferisce l'Amministrazione che, successivamente all'entrata in vigore del decreto legislativo n. 229 del 2017 e in considerazione di alcune problematiche sorte in sede applicativa delle nuove disposizioni, si è reso necessario avvalersi dell'autorizzazione di cui all'articolo 1, comma 5, della legge n. 167 del 2015, predisponendo disposizioni integrative e correttive del codice della nautica da diporto. In particolare, a seguito dell'entrata in vigore delle nuove disposizioni, si è registrato quanto segue:

- le articolazioni periferiche dell'Amministrazione, altre Amministrazioni ed Enti locali hanno avanzato numerose richieste di parere su questioni interpretative e applicative, talvolta di non facile soluzione;
- analogamente, imprese e cittadini hanno avanzato numerosi quesiti e richieste di

chiarimenti sull'interpretazione di alcune delle nuove disposizioni;

- le consultazioni svolte dalla competente Direzione generale con le province e le città metropolitane, nonché con le associazioni e gli enti maggiormente rappresentativi del settore nautico diportistico, hanno confermato la necessità di modificare alcune delle vigenti disposizioni;

- è emersa la necessità di delineare con maggiore compiutezza i limiti degli effetti retroattivi delle novelle legislative e l'incidenza del principio di legittimo affidamento.

Lo schema di decreto, pertanto, interviene sul testo vigente del codice della nautica da diporto al fine di:

a) aggiornare i procedimenti amministrativi in materia di nautica da diporto, tuttora previsti nel codice vigente, alle previsioni del sistema telematico centrale della nautica da diporto (SISTE) di cui al decreto del Presidente della Repubblica 14 dicembre 2018, n. 152, recante le norme per l'attuazione del sistema telematico centrale della nautica da diporto e al decreto delle infrastrutture e dei trasporti 9 aprile 2019, recante istituzione dell'Ufficio di conservatoria centrale delle unità da diporto (UCON) nell'ambito del Sistema telematico centrale della nautica da diporto. Il tutto anche al fine di rendere il codice compatibile con le misure di rango inferiore, coerentemente con quanto espresso in merito dal Consiglio di Stato (punto 4.3 del parere n. 1745/2017);

b) dotare l'articolato, nelle parti oggetto dell'intervento correttivo, di una maggiore completezza, sistematicità e chiarezza normativa, consone al processo di riforma complessiva, riordino normativo, codificazione e semplificazione, in linea con le finalità della delega legislativa e con quanto espresso in merito da questo Consiglio (punto 4.1 del parere n. 1745/2017);

c) accogliere ulteriori osservazioni formulate dal Consiglio, che raccomandava di demandare il recepimento delle indicazioni che richiedevano maggiore approfondimento tecnico giuridico alla sede dei decreti correttivi" (punto 4.1 del

richiamato parere);

d) semplificare il quadro dei decreti attuativi, per rendere più celere il completamento della riforma;

e) attuare la regolamentazione dell'attività di locazione dei natanti e delle moto d'acqua, secondo criteri di semplificazione e nel rispetto dei requisiti generali di sicurezza, anche ai fini della salvaguardia delle persone trasportate, come previsto all'articolo 1, comma 2, lettera e) della legge n. 167 del 2005.

Più in generale l'Amministrazione ricorda che:

a) la riforma del codice della nautica operata del 2017 rientrava nel programma di governo di rilancio del settore della nautica da diporto, negli ultimi anni particolarmente colpito dalla crisi economica, per favorire la competitività, la produzione e la costruzione delle unità da diporto e, quindi, l'occupazione, oltre alla crescita di tutto il settore connesso alla filiera del diporto, con il conseguente sviluppo nel lungo periodo – altro scopo fondamentale dell'intervento legislativo – delle potenzialità del turismo costiero. Ciò anche per il conseguimento di benefici economici, in termini sostenibili per l'ambiente, in adesione alla comunicazione della Commissione europea del 20 febbraio 2014 n. 86 (punto 1 del parere del Consiglio di Stato);

b) tra gli strumenti necessari al raggiungimento dei citati obiettivi rientra anche la semplificazione dei procedimenti amministrativi nel settore, per favorire la competitività e la capacità di attrazione di capitali da investire e, quindi, la crescita del volume commerciale nel settore della nautica da diporto (punto 1 del parere);

c) la riforma operata mirava a rilanciare in modo organico un settore importantissimo per il sistema Paese, in un'ottica di lungo periodo ma con misure efficaci anche nel breve e medio termine (punto 4 del parere).

Con particolare riferimento alla semplificazione operata rispetto ai provvedimenti attuativi, lo schema opera in una duplice direzione:

1. unificazione in un unico provvedimento attuativo della molteplicità di decreti e di direttive attuativi previsti per una medesima materia da alcuni articoli del testo

vigente;

2. stralcio dalla revisione del regolamento di attuazione del codice della nautica da diporto dei provvedimenti attuativi inerenti materie di competenza esclusiva di questa Amministrazione, per i quali, pertanto, il concerto con altre amministrazioni, oltre che improprio, costituisce un inutile aggravio dei relativi iter procedurali, anche in relazione ad iter di emanazione e di futura modifica.

Nelle valutazioni effettuate, si è inoltre tenuta in considerazione l'osservazione di questo Consiglio di Stato in base alla quale la concreta realizzazione delle finalità di crescita, sviluppo e competitività del settore della nautica da diporto, che costituisce la finalità della riforma, dipende anche dalla fiducia degli investitori nella stabilità del quadro regolatorio e nell'efficienza degli apparati pubblici, temi ai quali si collegano quelli della qualità della legislazione, della certezza dei rapporti giuridici, della semplificazione amministrativa e della completezza delle risorse organiche (punto 3.2 del parere). Coerentemente, l'importanza dell'intervento correttivo risiede anche in una sistematica razionalizzazione dei provvedimenti attuativi, che comporta la possibilità pratica di una loro più rapida emanazione, a completamento del processo di riforma. Si fa riferimento, in particolare, a:

- a) la facoltà di emanare un unico regolamento attuativo per la disciplina dell'attività di scuola nautica, a chiaro vantaggio degli operatori e dell'amministrazione. Sul tema, è infatti da tempo in corso una proficua collaborazione tra la competente Direzione generale e le Province e le Città metropolitane, dalla quale è scaturita la completa revisione sia delle disposizioni contenute nell'articolo 49-septies che del collegato schema di regolamento attuativo;
- b) la possibilità di emanare un unico regolamento attuativo per la disciplina dell'attività dei centri di istruzione per la nautica;
- c) la definizione della figura professionale dell'istruttore di vela, che la svincoli da quella degli istruttori di vela sportivi e dilettantistici e dal relativo regime fiscale,

nonché la redazione di uno schema di regolamento attuativo della figura professionale dell'istruttore di vela e del relativo elenco nazionale conforme alle direttive comunitarie in materia;

d) una maggiore flessibilità e rapidità di risposta normativa nella regolamentazione di nuove forme di utilizzo commerciale delle unità da diporto, in linea con la dinamicità del settore e con le raccomandazioni espresse dal Consiglio di Stato (punto 5 del parere) e dalla (COM (2014) 86 in tema di Strategia europea per una maggiore crescita e occupazione nel turismo costiero e marittimo (paragrafo 3.1, Stimolare efficienza e competitività);

e) una disciplina delle patenti nautiche più coerente con la finalità di inclusione sociale, nel settore della nautica da diporto, delle persone diversamente abili o con particolari patologie e degli anziani, che è la ratio dell'istituzione della patente nautica speciale di categoria D sul modello della corrispondente patente speciale stradale. Dalla suddetta disciplina dipendono infatti i termini del confronto da avviare con il Ministero della salute per la revisione dei requisiti psichici e fisici di idoneità al conseguimento delle patenti nautiche e per la semplificazione delle modalità di accertamento e certificazione;

f) il supporto di una norma di rango primario all'inclusione nel decreto attuativo in materia di programmi e di modalità di esame per il conseguimento delle patenti nautiche di misure personalizzate (compensative e dispensative) per lo svolgimento delle prove di esame in caso di candidati con handicap o con disturbi specifici dell'apprendimento (DSA). Tale decreto attuativo, già elaborato, è stato positivamente licenziato dall'apposito gruppo di lavoro istituito presso la competente Direzione generale;

g) la ricezione delle condivisibili osservazioni pervenute dall'Ufficio legislativo del Ministero della difesa con lettera n. 18854 del 18 maggio 2018, nella quale si lamentava l'esclusione dall'articolo 52 del codice della nautica da diporto, istitutivo della "Giornata del mare", del contributo e dell'apporto che la Marina militare può offrire alle iniziative e ai progetti formativi per la diffusione della cultura del mare;

- h) la soluzione delle criticità rappresentate dalle Regioni in materia di organizzazione del corso annuale teorico-pratico per l'accesso alla professione di mediatore del diporto;
- i) il completamento dell'intervento di razionalizzazione e di semplificazione amministrativa di cui ai principi e criteri direttivi della legge 167 del 2015 a beneficio di utenti e imprese, anche in una logica di competitività internazionale della bandiera italiana.

Osservazioni sul testo.

Lo schema di decreto si compone di trenta articoli. Tutto ciò premesso, rilevato che la relazione tecnica allo stato non è "bollinata" dalla Ragioneria generale dello Stato, e che pertanto il Ministero dovrà provvedere all'acquisizione della verifica positiva onde ottenere la certificazione circa la sostenibilità finanziaria dell'intervento, si precisa che si prenderanno in considerazione esclusivamente gli articoli sui quali la Sezione reputa di dover esprimere osservazioni, nei termini che seguono.

Articolo 2

La disposizione in questione inserisce all'articolo 1 del Codice, dopo il comma 2, il seguente comma: "*2-bis. Per nautica sociale si intende quella finalizzata a soddisfare un'esigenza collettiva di interesse locale di ormeggio e di resa di servizi essenziali per natanti da diporto e agevolare la diffusione della cultura nautica.*". Specifica la relazione che la disposizione è stata inserita successivamente all'approvazione in via preliminare, in accoglimento di specifica osservazione della Conferenza Unificata, che ha chiesto di inserire nelle definizioni del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, anche quella di "nautica sociale", intesa quale nautica finalizzata a soddisfare un'esigenza collettiva di interesse locale di ormeggio e resa di servizi essenziali per natanti da diporto ed agevolare la diffusione della cultura nautica.

Tale previsione si collega, peraltro, a quanto stabilito dall'articolo 4 del correttivo

che, dopo il comma 1 dell'articolo 3 Codice, aggiunge il seguente: "*1-bis. Appartengono alla nautica sociale le costruzioni destinate alla navigazione da diporto di cui al comma 1, lettera g), con qualunque propulsione e scafo di lunghezza, misurata secondo la norma armonizzata UNI/EN/ISO/8666, pari o inferiore a sei metri*".

Nel prenderne atto la Sezione tuttavia invita l'Amministrazione ad adottare una formulazione che renda meno evanescente la nozione di "*nautica sociale*" di cui al comma 2-*bis*, individuata, allo stato, sulla base di finalizzazioni del tutto eterogenee e non sempre comprensibili.

Articolo 3

La disposizione modifica l'articolo 2 del Codice aggiungendo, in particolare, un'ulteriore forma di utilizzo commerciale delle unità da diporto: "*l'esercizio di attività in forma itinerante di somministrazione di cibo e di bevande e di commercio al dettaglio*", colmando in tal modo (almeno così afferma la Relazione ministeriale) una lacuna normativa, in relazione – è da ritenersi – ad una realtà economica emergente. La disposizione è strettamente connessa alle modifiche apportate anche all'articolo 57-*bis* del codice.

In questo modo, però, continuano ad essere inseriti nel Codice della nautica da diporto aspetti di tipo eterogeneo, connotati è vero da profili di tipo commerciale, ma comunque sempre più lontani invero, data anche la loro specificità, da quello che era lo spirito iniziale fenomenologico della "nautica da diporto", cosicché viene da pensare se non sia il caso, prendendo spunto anche dall'evoluzione normativa che ha portato ad inserire con pari dignità la finalità commerciale nell'impianto fondamentale del codice e del suo ambito di applicazione (v. art. 1, commi 1 e 2 del Codice), di recedere dalla scelta definitoria dell'unità da diporto utilizzata a fini commerciali di cui all'articolo 2, comma 1, con un'elencazione che sembrerebbe per di più di portata tassativa e che pertanto continuerebbe ad andare incontro, come nel caso di specie, a continui e non esaustivi aggiornamenti.

Tanto si rimette alle valutazioni di spettanza del Governo.

Il tutto tenendo anche in considerazione la difficoltà di operare un inquadramento sistematico per l'attività, ad esempio, di impiego di unità "in conto proprio" per finalità "strettamente connesse" all'attività imprenditoriale di soggetti commerciali (v. già art. 25 legge n. 472 del 1999); nonché rilevano le permanenti difficoltà, alla luce anche di pronunzie giurisdizionali sul territorio, di inquadrare bene i rapporti tra la contrattualistica speciale (in specie locazione e sublocazione) e la contrattualistica del turismo, con soggetti ingaggiati dagli stessi operatori turistici.

Articolo 4

L'articolo 4, comma 1, lett. b), del correttivo aggiunge al comma 1 dell'articolo 3 Codice, dopo la lettera h), la seguente: "*h-bis) unità da diporto a controllo remoto: unità da diporto priva a bordo di personale adibito al comando, a comando remoto.*"

Il Collegio condivide le ragioni sottese alla scelta, vista la necessità di aggiornare l'impianto normativo alla nuova, e sempre più diffusa, tecnologia dei droni marini anche se, anche in questo caso, può apparire *prima facie* estranea alla materia della nautica da diporto.

In ogni caso si suggerisce di riformulare la disposizione in questione in questi termini: "*h-bis) unità da diporto a controllo remoto: unità da diporto a comando remoto priva a bordo di personale adibito al comando*".

Valuti, altresì, il Governo l'opportunità di inserire all'articolo 3, lett. *h-bis*), del Codice un richiamo esplicito alle disposizioni attuative che verranno introdotte in virtù della nuova previsione della lettera *bb-bis*) dell'articolo 59 del decreto legislativo 3 novembre 2017, n. 229, inserita dal presente decreto legislativo, nonché, non da ultimo, se arricchire quest'ultima disposizione con alcuni criteri direttivi utili ad orientare l'attività regolamentare, tenuto conto anche della possibile finalità di salvataggio marittimo.

Articolo 5

L'articolo 5 del decreto correttivo sostituisce la lettera a) del comma 3 dell'articolo

15-ter del Codice, prevedendo, tra i documenti di navigazione per le navi che effettuano noleggio esclusivamente per finalità turistiche: “a) *la licenza per navi destinate esclusivamente al noleggio per finalità turistiche redatta su modulo conforme al modello approvato con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*”.

Ricorda l'Amministrazione che le navi adibite in navigazione internazionale esclusivamente al noleggio per finalità turistiche possono essere iscritte nel registro internazionale di cui all'articolo 1 del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30, ed essere assoggettate alla relativa disciplina. L'articolo 15-ter del Codice della nautica da diporto (rubricato *Iscrizione delle navi destinate esclusivamente al noleggio per finalità turistiche*) introduce alcune semplificazioni amministrative relative ai libri e ai documenti di bordo per tale tipologia di navi. In particolare, è stata introdotta la facoltà di sostituire l'atto di nazionalità di cui all'articolo 150 del codice della navigazione con un'apposita licenza di navigazione, il ruolo di equipaggio di cui all'articolo 170 del medesimo codice con il ruolino di equipaggio diportistico e il giornale nautico previsto dall'articolo 173 del codice con un libro unico di bordo. Le navi destinate esclusivamente al noleggio per finalità turistiche esulano dall'applicabilità delle norme sul sistema telematico centrale della nautica da diporto (SISTE) e delle relative procedure. Pertanto, la modifica apportata al comma 3 dell'articolo 15-ter del codice della nautica da diporto riguarda la correzione, appunto, dell'errato riferimento, presente alla lettera a) del testo vigente, alla licenza di navigazione delle unità da diporto, rilasciata ex articolo 22 del Codice della nautica attraverso lo STED. È pertanto introdotta una specifica licenza di navigazione dedicata unicamente alle navi destinate esclusivamente al noleggio per finalità turistiche, redatta su modulo conforme al modello approvato con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Conseguentemente, sono state aggiornate le previsioni di cui ai commi 4 e 5.

Prendendo atto di quanto sopra, ciò tuttavia non esclude, ad avviso della Sezione, che la nuova disciplina debba meglio essere coordinata con la disciplina di carattere generale dettata dall'articolo 22 del Codice, disposizione che resterebbe priva allo stato di un richiamo, anche a fini di salvezza, alla disciplina speciale introdotta dal menzionato articolo 15-ter.

Articolo 6

All'articolo 19 del Codice la lettera a) inserisce il comma 1-bis, colmando una lacuna del codice vigente, che non consente al cantiere costruttore di un'unità da diporto, ove non riesca a concluderne la vendita di una unità di nuova costruzione, di poterla immatricolare a proprio nome, in quanto privo del titolo di proprietà. Pertanto, nell'ottica della semplificazione amministrativa, si prevede che il cantiere che intende iscrivere un'unità da diporto dallo stesso costruita presenta, in luogo del titolo di proprietà, una dichiarazione sostitutiva dell'atto di notorietà.

Senz'altro apprezzabile, ad avviso della Sezione, è la finalità di consentire, anche nel mercato della nautica, l'immatricolazione e la vendita da parte del costruttore di mezzi "a km zero" come per il mercato automobilistico. La Sezione osserva, dal punto di vista formale, che andrebbe specificato in norma il contenuto dello stato che si va a dichiarare con la dichiarazione sostitutiva di atto di notorietà.

Articolo 10

L'articolo 10 del correttivo sostituisce l'articolo 27 del Codice, disposizione quest'ultima recante la disciplina dei natanti da diporto e delle moto d'acqua.

Riferisce l'Amministrazione che l'intervento correttivo sull'articolo 27 del Codice si è reso necessario per due ordini di ragioni. In primo luogo l'articolo 3 (Definizioni) del codice, come modificato dal decreto legislativo n. 229/2017, al comma 1 ha recepito la distinzione tra natanti da diporto di cui alla lettera g) e moto d'acqua di cui alla lettera h), rendendo pertanto necessario riprodurre, anche ai fini della coerenza normativa, la medesima distinzione nell'articolo 27, ora rubricato "*Natanti da diporto e moto d'acqua*". In secondo luogo, le disposizioni in materia di noleggio e di locazione di tali tipologie di unità da diporto mancavano di

sistematicità e hanno recentemente dato luogo a numerosi e complessi contenziosi amministrativi. Pertanto, oltre al citato aggiornamento della rubrica, il comma 1 recepisce la distinzione tra natanti da diporto e moto d'acqua di cui all'articolo 3, comma 1, del Codice, come modificato dal decreto legislativo n. 229/2017. Il comma 2 specifica, per maggiore chiarezza normativa, il regime giuridico assunto dai natanti da diporto (nello specifico, quello delle imbarcazioni, ossia quello di beni mobili registrati) una volta iscritti, su richiesta dell'interessato, nell'Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN). Il comma 3 disciplina la navigazione che può essere effettuata con i natanti da diporto, omettendo il riferimento alle moto d'acqua, in coerenza con la distinzione tra le due tipologie di unità, sopra richiamata. Il comma 4 definisce il limite massimo della navigazione, in termini di distanza dalla costa, che può essere effettuata con i natanti, chiarendo che questa, in ogni caso, deve avvenire non oltre le dodici miglia di distanza dalla costa. Il comma 5 stabilisce, invece, la distanza massima dalla costa a cui possono navigare le moto d'acqua (un miglio). Il comma 6 corregge, rispetto al precedente testo, la distinzione in termini di competenza territoriale tra autorità marittime e autorità della navigazione interna. Il comma 7, sulla base dell'esperienza maturata, mira a dettare una disciplina unitaria a livello nazionale dell'utilizzo a fini commerciali dei natanti da diporto e delle moto d'acqua, rinviandone la disciplina ad un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e limitando la facoltà di regolamentare la materia da parte delle competenti autorità marittime o della navigazione interna, per quegli ulteriori aspetti di carattere locale e attraverso lo strumento dell'ordinanza, da emanarsi d'intesa con gli enti locali e sentite le associazioni nautiche nazionali maggiormente rappresentative, solo per quanto non previsto dalle predette disposizioni generali. Si tende, pertanto, a rendere le norme specifiche di settore più omogenee e con meno differenziazioni a livello territoriale, in applicazione dei principi di coordinamento e armonizzazione della normativa e di semplificazione del regime amministrativo e degli adempimenti relativi alla

navigazione da diporto, anche ai fini commerciali, previsti dalla legge di delega. Il comma 8 specifica i requisiti che deve possedere l'utilizzatore ai fini dell'esercizio commerciale di natanti da diporto e moto d'acqua e gli obblighi ricadenti in capo allo stesso. Il comma 9 risponde alla necessità di assicurare sistematicità e chiarezza normativa. I contenuti dell'ultimo periodo del comma 6 e il comma 6-ter del testo vigente sono stati riuniti e rielaborati, per una migliore comprensibilità. Si è inoltre provveduto alla sostituzione del termine di conduttore con quello di locatario, sia perché il termine risulta di maggiore coerenza nell'ambito del codice, sia per evitare confusioni semantiche (nel linguaggio nautico il termine conduttore indica il soggetto al timone di un'unità navale).

La Sezione ritiene apprezzabile che le moto d'acqua ricevano una disciplina autonoma, anche per evidenti profili di sicurezza, ed in tal senso escano dal novero generico dei natanti senza marcatura CE di cui al comma 3, pur mantenendo opportunamente il limite di navigazione entro un miglio dalla costa.

Va, tuttavia, meglio precisato, in tema di disposizioni attuative, cosa è rimesso alla regolamentazione con decreto ministeriale e soprattutto cosa è riservato alle ordinanze della competente autorità marittima, di contenuto residuale ma eccessivamente generico (comma 7).

Articolo 11

In relazione all'articolo 11 del correttivo, onde evitare ambiguità nella disciplina, la Sezione suggerisce la riformulazione del comma 11 dell'art. 29 del Codice, nei termini seguenti: *“Per le imbarcazioni e le navi da diporto in navigazione oltre le dodici miglia dalla costa è altresì obbligatoria l'installazione a bordo di un apparato elettronico per la rilevazione satellitare, o con strumento equivalente, della posizione”*.

Tale modifica si rende necessaria per garantire che gli strumenti utilizzati diano la stessa garanzia di “sicura tracciabilità” che oggi è assicurata dalla rilevazione satellitare.

Articolo 14

La disposizione modifica l'articolo 39-*bis* del Codice, in tema di Anagrafe nazionale delle patenti nautiche. Il Consiglio prende atto del recepimento delle osservazioni formulate dal Garante per la protezione dei dati personali. Tuttavia reputa che il comma 5 debba essere riformulato nei termini che seguono, per meglio assicurare quanto suggerito dal Garante: *“5. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri dell'interno, per l'innovazione tecnologica e la digitalizzazione e per la pubblica amministrazione, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, previa acquisizione del parere del Garante per la protezione dei dati personali ai sensi dell'articolo 36, paragrafo 4, del regolamento (UE) 2016/679, sono stabiliti l'organizzazione e il funzionamento dell'Anagrafe nazionale delle patenti nautiche, assicurando la protezione dei dati personali degli interessati attraverso misure appropriate e specifiche e prevedendo idonee misure tecniche di sicurezza, nonché le modalità di accesso e le modalità e i tempi per la trasmissione dei dati da parte dei soggetti di cui al comma 3.”*.

Articolo 15

L'articolo 15 del correttivo, aggiunge all'articolo 47, comma 1, Codice, dopo le parole *“l'unità da diporto”* le parole *“o parte di essa”*. Con tale modifica si rende possibile il noleggio anche parziale dell'unità da diporto. Riferisce l'Amministrazione che si sostanzia nel recepimento di mutamento delle modalità di offerta sul mercato del noleggio delle unità da diporto, che, oltre al noleggio dell'intera unità, vedono ora l'offerta di imbarchi *“a la cabina”*, fermi restando i limiti dei dodici passeggeri trasportabili previsti dalla disciplina del noleggio da diporto. La novella regola pertanto questo tipo di noleggio, molto diffuso fra le unità di minori dimensioni.

La Sezione reputa, tuttavia, opportuno che la disciplina del noleggio parziale venga meglio delineata, per evitare che si possa configurare attività di trasporto, sanzionata *ex art. 55*.

Articolo 16

Al comma 2 dell'articolo 49-*bis* del Codice, in tema di noleggio occasionale di imbarcazioni da diporto, è stato aggiunto il requisito del possesso della patente nautica da almeno cinque anni in capo a colui che voglia assumere il comando e la condotta dell'imbarcazione stessa.

Al riguardo nella relazione illustrativa viene richiamato il medesimo requisito previsto per l'insegnamento teorico presso le scuole nautiche. Tuttavia, oltre a non risultare chiara la *ratio* sottesa al citato parallelismo con l'insegnamento teorico presso le scuole nautiche, si invita il Governo a voler valutare la proporzionalità di un siffatto requisito temporale, introdotto per la prima volta e senza alcuna disposizione transitoria, in un contesto normativo che non ha previsto finora alcun requisito di tale natura ai fini del noleggio occasionale.

Articolo 17

La disposizione sostituisce l'articolo 49-*quinquies* del Codice, a seguito di una rivisitazione organica delle disposizioni all'attualità contenute negli articoli 49-*quinquies* e 49-*sexies*. In sintesi:

- a) per sistematicità sono state accorpate nell'articolo 49-*quinquies* le disposizioni inerenti specificamente la figura dell' "istruttore professionale di vela" e nell'articolo 49-*sexies* le disposizioni inerenti la disciplina dell' "elenco nazionale degli istruttori professionali di vela". In dettaglio, la lettera h) del comma 2, e i commi da 4 a 10 della versione vigente dell'articolo 49-*sexies* sono stati traslati al novellato articolo 49-*quinquies*; i commi da 4 a 7 della versione vigente dell'articolo 49-*quinquies* sono stati traslati al novellato articolo 49-*sexies*;
- b) per completezza del testo normativo sono state aggiunte una serie di disposizioni caratterizzanti le professioni regolamentate, qual è la figura dell'istruttore professionale di vela;
- c) su indicazione del Dipartimento per le politiche europee della Presidenza del Consiglio dei Ministri sono state aggiunte norme sulla libera circolazione dei lavoratori in ambito UE e sulle procedure di riconoscimento dell'equipollenza dei

brevetti e delle qualifiche professionali comunitari, ivi compresi quelli nazionali diversi da quelli rilasciati dalla Marina militare, dalla Lega navale italiana e dalla Federazione italiana vela (ai sensi del decreto legislativo 9 novembre 2007, n. 206) e di Stati terzi (ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 31 agosto 1999, n. 394);

d) la disciplina sanzionatoria è stata revisionata. Per maggiore completezza del testo normativo sono state previste le fattispecie dell'esercizio abusivo e dell'esercizio irregolare dell'attività di istruttore professionale di vela con le relative sanzioni amministrative;

e) a vantaggio anche degli operatori, il decreto previsto nel testo vigente dell'articolo 49-*sexies*, comma 10, è stato reso omnicomprensivo delle materie che riguardano l'istruttore professionale di vela e la gestione del relativo elenco nazionale.

Fin dalla rubrica si è voluto sottolineare la natura di professione dell'attività regolamentata e la distinzione, con connesse conseguenze di carattere giuridico e fiscale, tra istruttore professionale di vela e istruttore di vela che opera in ambito sportivo e dilettantistico. Coerentemente, il comma 2 ridefinisce la figura dell'istruttore professionale di vela, chiarendo la natura di professione regolamentata dell'istruttore professionale di vela, il conseguente scopo di lucro della prestazione professionale, gli ambiti e le modalità di esercizio dell'attività, identificati nella preparazione dei candidati agli esami per il conseguimento delle patenti nautiche e nell'attività libero professionale. La principale ratio di tale ridefinizione è l'introduzione di una netta distinzione, fortemente sostenuta dal CONI e dalla Federazione italiana vela, tra la disciplina dell'istruttore professionale di vela, normata dal codice della nautica da diporto, e la disciplina degli istruttori di vela sportivo-dilettantistici, che rientra nella competenza del CONI, essendo tale attività caratterizzata da un peculiare regime normativo, formativo e fiscale, con particolare riferimento all'articolo 67, comma 1, lettera m), del decreto del

Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, espressamente richiamato nella disposizione. L'inclusione dell'istruzione pratica tra le attività proprie dell'istruttore professionale di vela colma una lacuna del testo vigente, mentre l'uso della locuzione "nelle sue diverse specializzazioni" è funzionale alla strutturazione dell'elenco nazionale degli istruttori di vela.

In via preliminare la Sezione osserva che, a fronte della apprezzabile scelta di creare una figura professionale *ad hoc* per l'istruzione delle tecniche di base della navigazione a vela, rimane comunque non compiutamente delineata la distinzione concettuale tra l'istruttore professionale di vela, di cui al novellato articolo 49-*quinquies*, sottoposto all'obbligo di iscrizione e permanenza nel relativo elenco nazionale ai fini dell'esercizio della professione e dell'uso del titolo *de quo*, e la diversa figura – pur contemplata dal medesimo articolo 49-*quinquies* – dell'istruttore non professionale di vela, indicato come colui che svolge "*esercizio diretto di attività sportive dilettantistiche ai sensi dell'articolo 67, comma 1, lettera m), del decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n.917*".

Una maggiore chiarezza definitoria della figura dell'istruttore non professionale di vela, con riferimento altresì al perimetro delle attività che questi può compiere, risulta viepiù necessaria dal momento che solo agli istruttori professionali di vela, iscritti nel relativo elenco nazionale, è riservata l'attività di insegnamento teorico e di istruzione pratica delle tecniche di base della navigazione a vela, sia presso le scuole nautiche sia presso i centri di istruzione per la nautica, ai sensi degli articoli 49-*septies*, commi 11 e 12, e 49-*octies*, comma 9, del novellato decreto legislativo.

Al comma 3, in caso di esercizio della professione di istruttore di vela in mancanza di iscrizione nel relativo elenco, occorre eliminare il riferimento alla sanzione della "*interdizione dallo svolgimento dell'attività*", essendo evidente che una qualunque attività professionale abusiva non possa essere svolta non già perché vi è una sanzione accessoria di interdizione, ma perché l'abusività di per sé osta all'esercizio della professione stessa, come accade qualora manchi a monte un requisito previsto dalla legge, con conseguente irrogazione della sanzione

amministrativa pecuniaria, salvo che il fatto non costituisca reato.

Al comma 5, laddove si fa riferimento alla “*violazione degli obblighi di comunicazione stabiliti dal regolamento di cui al comma 12*”, si suggerisce di specificare che tali obblighi di comunicazione sono quelli di cui alla lettera c) del citato comma 12.

Al comma 8, in tema di sospensione facoltativa dell’istruttore professionale di vela nelle ipotesi di esercizio dell’azione penale per fatti inerenti la professione, la Sezione, oltre a suggerire un maggior coordinamento con le ipotesi di sospensione obbligatoria di cui al precedente comma 7, reputa inadeguato, quale termine *ad quem* di efficacia della suddetta sospensione, il mero riferimento temporale alla “*sentenza che definisce il grado di giudizio*”.

Infatti, in primo luogo, non è chiaro se il potere disciplinare di sospensione facoltativa possa intervenire per la prima volta quando il processo penale sia già giunto a gradi superiori al primo; in secondo luogo rimane incerta la questione concernente la sussistenza del potere disciplinare in capo all’amministrazione qualora la sentenza che definisce il grado di giudizio, soggetta eventualmente ad impugnazione, sia di assoluzione o di condanna, potendosi porre il problema se nelle more del successivo grado di giudizio, soprattutto qualora il precedente grado si sia concluso con una sentenza di assoluzione, l’amministrazione possa comunque disporre nuovamente la sospensione facoltativa.

Inoltre, con riguardo al riparto di competenze tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e le Capitanerie di Porto, si suggerisce di indicare nel testo normativo quanto evidenziato nella relazione illustrativa, in punto di competenza del Ministero qualora il fatto-reato sia avvenuto nelle acque interne, con conseguente competenza delle Capitanerie di Porto qualora il fatto-reato sia stato commesso nelle acque marittime, con l’ulteriore precisazione che la competenza territoriale tra le Capitanerie di Porto si radica nel luogo ove è stata commessa la violazione, similmente a quanto previsto nel successivo comma 11.

Sotto il profilo redazionale, al comma 12, dopo le parole “49-sexies” aggiungere una virgola;

al comma 12, lett. b), dopo le parole “*lettera c)*” aggiungere una virgola.

Articolo 18

Come sopra accennato, nel novellato articolo 49-sexies sono raggruppate le disposizioni inerenti specificamente l’elenco nazionale degli istruttori professionali di vela. Nel dettaglio, i commi articoli dal 4 al 7 della versione vigente dell’articolo 49-quinquies sono traslati al novellato articolo 49-sexies.

Al comma 2, lettera b), si ritiene opportuno sostituire, quale requisito per l’iscrizione nell’elenco nazionale degli istruttori professionali di vela, la locuzione “*hanno assolto l’obbligo di istruzione di cui all’articolo 1, comma 622 della legge 27 dicembre 2006 n. 296*” con la più corretta formulazione “*sono in possesso di diploma di istruzione secondaria di secondo grado o di titolo di studio estero riconosciuto o dichiarato equipollente dalle competenti autorità italiane*”, in modo da rendere conforme tale disposizione con quanto previsto dal successivo articolo 49-septies, comma 13, lettera b), richiamato anche dal comma 9 dell’articolo 49-octies, ove si consente l’attività di insegnamento teorico e di istruzione pratica, presso le scuole nautiche e presso i centri di istruzione per la nautica, solo ai soggetti “*in possesso di diploma di istruzione secondaria di secondo grado o di titolo di studio estero riconosciuto o dichiarato equipollente dalle competenti autorità italiane*”.

Diversamente, con l’attuale formulazione del comma 2, lettera b), dell’articolo 49-sexies, che ai fini dell’iscrizione nell’elenco nazionale fa riferimento al solo assolvimento dell’obbligo di istruzione, a prescindere dal conseguimento del relativo titolo di studio, si può verificare il caso in cui un soggetto, che abbia assolto l’obbligo di istruzione ma non abbia conseguito il titolo di studio, possa contraddittoriamente iscriversi nell’elenco nazionale degli istruttori professionali di vela, senza poter tuttavia svolgere attività di insegnamento né presso le scuole nautiche, né presso i centri di istruzione per la nautica.

Inoltre la successiva lettera f) del medesimo comma 2 dell'articolo 49-*sexies*, fa riferimento al “*diploma di cui alla lettera b)*”, dovendosi pertanto riformulare la suddetta lettera b) nel senso di prevedere il possesso del menzionato titolo di studio.

Al comma 2, lettera c), si ritiene opportuno specificare se, per i reati espressamente indicati dalla norma (condanne per uno dei delitti previsti dal decreto del Presidente della Repubblica 9 ottobre 1990, n. 309, ovvero per esercizio abusivo della professione, per delitto contro la moralità pubblica e il buon costume) l'effetto ostativo discenda automaticamente dalla sentenza di condanna, a prescindere dalla pena in concreto irrogata.

Al comma 5, non risulta chiaro se, al momento del rinnovo dell'iscrizione nell'elenco nazionale degli istruttori professionali di vela, debba o meno provvedersi nuovamente anche al pagamento del diritto di cui al precedente comma 4.

Inoltre, come rilevato nel parere espresso dal Garante per la protezione dei dati personali, non si comprende quale sia la modalità per rinnovare, dopo cinque anni, l'iscrizione nell'elenco *de quo*, in quanto la dizione “*previo accertamento*” lascia ritenere che non basti a tal fine una mera dichiarazione sottoscritta dall'interessato sulla persistenza dei requisiti posseduti all'atto della prima iscrizione, con possibile rischio di un ingiustificato aggravio procedimentale in capo al privato.

Sotto il profilo redazionale, sempre all'articolo 49-*sexies*:

al comma 2, lett. b), dopo le parole “*n. 296*” aggiungere una virgola;

al comma 2, lett. g), dopo le parole “*lettera e)*” aggiungere una virgola;

al comma 3, dopo le parole “*dell'Unione europea*” aggiungere una virgola;

al comma 4, prima delle parole “*ai fini della copertura*” aggiungere una virgola.

Articolo 19

Sostituisce l'articolo 49-*septies* del Codice, in tema di scuole nautiche, e persegue una finalità di semplificazione normativa secondo criteri di completezza,

sistematicità e chiarezza del testo normativo, raccomandati da questo Consiglio di Stato (parere 1745/2017). Ove possibile, la disciplina delle scuole nautiche è stata allineata alla disciplina delle autoscuole, con particolare riferimento all'articolo 123 del codice della strada (decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285), come ulteriore misura di semplificazione amministrativa, anche in considerazione del fatto che nella maggioranza dei casi la medesima impresa svolge attività sia di autoscuola sia di scuola nautica.

Al comma 1, si ritiene opportuno sostituire l'endiadi *“la formazione e l'istruzione dei candidati agli esami”* con la più ampia espressione *“la formazione e la preparazione dei candidati agli esami”*, essendo la nozione di *“istruzione”* già ricompresa in quella di *“formazione”*.

La medesima osservazione vale anche per i successivi commi 9 e 19, lettera f).

Al comma 2, in tema di vigilanza amministrativa e tecnica sulle scuole nautiche, si reputa opportuno inserire, mediante apposito inciso, il riferimento alla vigilanza ordinaria mediante controllo con *“cadenza almeno triennale”*, così come indicato nella relazione illustrativa, similmente a quanto previsto dal comma 3 del successivo articolo 49-*octies*, altrimenti potendo sorgere dubbi in merito alla tempistica di svolgimento di tale attività; inoltre, nel secondo periodo, concernente l'attività di vigilanza straordinaria, si suggerisce di modificare la formulazione nel seguente modo: *“Le province, le città metropolitane e le province autonome stabiliscono comunque l'esecuzione di idonei controlli sull'esercizio dell'attività e sulla permanenza dei requisiti prescritti da parte delle scuole nautiche a seguito della ricezione di notizie circostanziate circa l'irregolare esercizio dell'attività.”*.

Al comma 3, in tema di SCIA per l'esercizio di una scuola nautica, nella relazione istruttoria si manifesta l'intendimento, in caso di apertura di sedi secondarie, di imporre l'obbligo di presentazione della SCIA alla provincia o alla città metropolitana competente per territorio con riguardo al luogo di ubicazione della sede secondaria. Tuttavia dalla formulazione della norma tale obbligo non traspare. Inoltre risulta superfluo fare riferimento alle *“società”* ed agli *“enti”*, in quanto

entrambe le nozioni rientrano nella più ampia categoria di “*persona giuridica*”. Si suggerisce pertanto di riformulare il comma 3 nel seguente modo: “*La segnalazione certificata di inizio attività (SCIA) per l’esercizio di una scuola nautica è presentata da persone fisiche o giuridiche, anche raggruppate in consorzi, per il tramite dello Sportello Unico per le Attività Produttive di cui al decreto del Presidente della Repubblica 7 settembre 2010, n. 160, alla provincia o alla città metropolitana o alla provincia autonoma di Trento o di Bolzano competente per territorio in relazione al luogo ove è ubicata la sede principale o ciascuna ulteriore sede secondaria*”.

Al comma 6, occorre specificare che le condizioni ostative ivi previste, in caso di SCIA presentata da una persona giuridica, valgono per il solo legale rappresentante.

Alla lettera c), si suggerisce di specificare se, per i reati espressamente indicati dalla norma (ad esempio i reati in materia di stupefacenti), l’effetto ostativo discenda automaticamente dalla sentenza di condanna, a prescindere dalla pena in concreto irrogata.

Al comma 7, terzo periodo, occorre sostituire l’oscura nozione di “*collaboratore familiare*” con la chiara indicazione dei soggetti che possono assumere il ruolo di responsabile didattico.

Inoltre si richiama l’attenzione su quanto previsto dalla disposizione novellata, ove si afferma che il responsabile didattico può essere preposto fino ad un massimo di “*tre ulteriori sedi*”, con ciò consentendosi al medesimo soggetto di essere preposto fino a quattro sedi della scuola nautica.

Al comma 13, lettera e), si suggerisce di ricondurre la conoscenza della lingua italiana al livello B1 per l’attività di insegnamento, potendosi altrimenti verificare la contraddittoria situazione di un istruttore professionale di vela con conoscenza della lingua italiana a livello B1, il quale, pur potendosi iscrivere all’elenco nazionale ai sensi dell’articolo 49-*sexies*, comma 2, lettera f), non potrebbe

comunque svolgere l'attività didattica.

Al comma 16, in tema di conseguenze discendenti dalla gestione di una scuola nautica "*in mancanza dei requisiti di cui al comma 4*", occorre coordinare le sanzioni disciplinari ivi previste, in particolar modo il provvedimento disciplinare di interdizione dall'esercizio dell'attività, con quanto analogamente già previsto nel precedente comma 14, al fine di evitare conflitti normativi e dubbi interpretativi sul tipo di sanzione da irrogare.

Sotto il profilo redazionale, sempre all'articolo 49-*septies*,

al comma 2, sostituire "*in cui*" con "*nelle quali*";

al comma 3, secondo periodo, dopo "*nel caso di*" aggiungere "*di apertura di*";

al comma 3, secondo periodo, dopo "*per ciascuna*" aggiungere "*di esse*";

al comma 3, secondo periodo, dopo "*capacità finanziaria*" aggiungere una virgola;

al comma 3, secondo periodo, sostituire "*sede centrale*" con "*sede principale*";

al comma 4, lettera c), secondo periodo, dopo le parole "*lettera b*" aggiungere una virgola;

al comma 6, lettera d), prima di "*dichiarazione di fallimento*" aggiungere "*la*";

al comma 9, dopo "*dall'articolo 39, comma 6*" aggiungere "*del presente codice,*";

al comma 11, primo periodo, dopo le parole "*dalla costa*" aggiungere una virgola;

al comma 11, secondo periodo, dopo le parole "*49-quinquies*" aggiungere "*del presente codice*";

al comma 12, dopo le parole "*49-quinquies*" aggiungere "*del presente codice*";

al comma 13, alinea, in fine, aggiungere "*devono presentare i seguenti requisiti*";

al comma 13, lettera d), correggere "*e dalle*" con "*delle*";

al comma 13, lettera d), dopo "*n. 33*" aggiungere una virgola;

al comma 13, lettera e), dopo le parole "*lettera b)*" aggiungere una virgola;

al comma 14, secondo periodo, dopo le parole "*n. 285*" aggiungere una virgola;

al comma 15, secondo periodo, dopo le parole "*n. 285*" aggiungere una virgola;

al comma 16, dopo le parole "*comma 4*" aggiungere una virgola;

al comma 16, dopo le parole "*dell'attività*" aggiungere una virgola.

Articolo 20

Sostituisce l'articolo 49-*octies* del Codice, riprendendo, per la disciplina dei centri di istruzione per la nautica, le previsioni di cui all'articolo 49-*septies* in tema di scuole nautiche. Riferisce l'Amministrazione che, oltre alle richiamate finalità di completezza, sistematicità, semplificazione e codificazione, la revisione intende disporre una più efficiente attività di vigilanza amministrativa e tecnica sui centri di istruzione per la nautica da parte dell'Amministrazione, a tutela degli interessi pubblici della sicurezza della navigazione e della salvaguardia della vita umana in mare, prevenire turbative della concorrenza a danno delle scuole nautiche, garantire il rispetto dell'assenza dello scopo di lucro, ribadire il carattere non commerciale dei centri di istruzione per la nautica, prevenire forme di pubblicità ingannevole. Il comma 1 riformula la disciplina dei centri di istruzione per la nautica. Punti centrali della novella sono la previsione espressa del necessario preventivo riconoscimento da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dell'assenza dello scopo di lucro nell'esercizio dell'attività di formazione e di istruzione dei candidati agli esami per il conseguimento delle patenti nautiche. È espunta dal testo la parola "scuole" per non ingenerare confusione con le "scuole nautiche", oggetto dell'articolo 49-*septies*.

Al comma 1, si ritiene opportuno sostituire l'endiadi "*attività di formazione e di istruzione dei candidati agli esami*" con la più ampia espressione "*attività di formazione e di preparazione dei candidati agli esami*", essendo la nozione di "*istruzione*" già ricompresa in quella di "*formazione*".

La medesima osservazione vale anche per i successivi commi 8 e 15, lett. g).

Al comma 3, primo periodo, in tema di attività di vigilanza straordinaria sui centri di istruzione per la nautica, si ritiene opportuno eliminare la frase "*ovvero su incarico del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*", in quanto non solo tale vigilanza già spetta al predetto Ministero, ma anche perché l'attività di vigilanza straordinaria deve avvenire a fronte di circostanze oggettive, già previste dalla

norma, similmente a quanto avviene in tema di vigilanza straordinaria sulle scuole nautiche ai sensi del novellato articolo 49-*septies*, comma 2.

Al comma 7, la Sezione invita il Governo a riformulare la norma in quanto non si comprende se “*le Capitanerie di porto competenti per territorio*”, destinatarie delle comunicazioni ivi previste, siano le Capitanerie in cui hanno sede tutte le articolazioni e le affiliazioni locali dei centri di istruzione per la nautica, o se si debba intendere che l’unica destinataria della comunicazione sia la Capitaneria di porto ove ha sede il centro di istruzione per la nautica che effettua la comunicazione stessa.

Al comma 12, in tema di conseguenze discendenti dall’esercizio dell’attività di centro di istruzione per la nautica in “*mancaza dei requisiti di cui al comma 5*”, occorre coordinare le sanzioni disciplinari ivi previste, in particolar modo il provvedimento disciplinare di interdizione dall’esercizio dell’attività, con quanto analogamente già previsto al comma 10, al fine di evitare conflitti normativi e dubbi interpretativi sul tipo di sanzione da irrogare.

Sotto il profilo redazionale,

al comma 3, sostituire “*fondato sospetti*” con “*fondati sospetti*”;

al comma 4, secondo periodo, sostituire “*detto legale rappresentante*” con “*il legale rappresentante*”;

al comma 5, lettera e), dopo le parole “*49-septies, comma 6*” aggiungere “*del presente codice*”;

al comma 7, dopo la parola “*didattici*” aggiungere una virgola;

al comma 9, dopo le parole “*49-septies, commi 11, 12 e 13*” aggiungere “*del presente codice*”;

al comma 10, secondo periodo, dopo le parole “*n. 285*” aggiungere una virgola;

al comma 11, primo periodo, dopo le parole “*49-septies, commi 11, 12 e 13*” aggiungere “*del presente codice*”;

al comma 11, secondo periodo, dopo le parole “*n. 285*” aggiungere una virgola;

al comma 12, prima delle parole “*nei casi*” aggiungere una virgola;

al comma 13, dopo le parole “49-septies, comma 6,” aggiungere “del presente codice”.

al comma 15, lett. a), sostituire “Ministero delle infrastrutture portuali” con “Ministero delle infrastrutture e dei trasporti”.

Articolo 23

Al comma 1 dell’articolo 57-bis, in materia di vendita e somministrazione di cibi e bevande, viene ad essere recepita l’osservazione formulata dal Ministero della salute nella nota del 3 dicembre 2019, con l’inserimento del riferimento espresso al Regolamento CE n. 852/2004 sull’igiene dei prodotti alimentari.

Al secondo periodo si reputa opportuno sostituire la dizione “la disciplina tiene in maggiore considerazione” con la più corretta formulazione “vengono tenute in maggiore considerazione”.

Articolo 29

Si segnalano i seguenti erronei riferimenti normativi:

articolo 49-quinquies, comma 14: sostituire con comma 12, in quanto il comma 14 non esiste.

articolo 49-septies, comma 20: sostituire con comma 19, in quanto il comma 20 non esiste;

articolo 49-octies, comma 16: sostituire con comma 15, in quanto il comma 16 non esiste.

P.Q.M.

Nei termini esposti, con le osservazioni riportate, è il parere della Sezione.

GLI ESTENSORI
Vincenzo Neri, Michele Pizzi

IL PRESIDENTE
Gerardo Mastrandrea

N. 01206/2019 AFFARE

IL SEGRETARIO

Cesare Scimia