



AS 461

Riforma del Codice della nautica

OSSERVAZIONI UCINA CONFINDUSTRIA NAUTICA

La bozza di testo di revisione al Codice della nautica è scaturito da un **complesso lavoro di confronto svolto dalla Direzione del Trasporto marittimo del MIT** con le Associazioni di categoria, amministrazioni interessate, Capitanerie di porto e forze di PPSS, durato un anno e articolato in **12 tavoli tecnici che ha visto UCINA unica Associazione di categoria accreditata a tutti e 12¹**.

Il testo licenziato dall'Ufficio legislativo del MIT ha **modificato profondamente il testo validato dalla Direzione competente**, riflettendo probabilmente la divaricazione funzionale che caratterizza il Ministero con alcune attribuzioni di natura regolatoria che sono state spostate dalla Direzione in capo alle Capitanerie di porto.

¹ TAVOLI TECNICI MIT

REGIME AMMINISTRATIVO: **UCINA Confindustria Nautica**, Assilea (Associazione Italiana Leasing), Automotoclub, Confarca (agenzia nautiche), Federagenti, Unasca (agenzie nautiche), Capitanerie di porto, MiSE

CONTROLLO DELLA NAVIGAZIONE: **UCINA Confindustria Nautica**, CNA, Capitanerie di porto, forze di PPSS

SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE: **UCINA Confindustria Nautica**, CNA, Capitanerie, forze di PPSS,

DOTAZIONI DI SICUREZZA: **UCINA Confindustria Nautica**, Assonautica, CNA, Capitanerie, forze di PPSS, MISE

TITOLI PROFESSIONALI: **UCINA Confindustria Nautica**, Assonautica, Collegio Capitani, CNA, Coordinamento marittimi 3 febbraio, Capitanerie di porto

MEDIATORE MARITTIMO: **UCINA Confindustria Nautica**, Federagenti, Unasca, Capitanerie di porto

PATENTI NAUTICHE: **UCINA Confindustria Nautica**, Assonautica, Confarca, Federazione Italiana Vela, ENS, Gruppo Silis, Unasca, Capitanerie di porto

ISTRUTTORE DI VELA: **UCINA Confindustria Nautica**, CONI, Federazione Italiana Vela, Lega Navale Italiana, Assonautica, Confarca, Unasca, Capitanerie, Marina Militare, MIUR, Affari regionali

SCUOLE E PIANI FORMATIVI: **UCINA Confindustria Nautica**, Federazione Italiana Vela, Capitanerie di porto, MIUR, MINACT,

CULTURA DEL MARE: **UCINA Confindustria Nautica**, Federazione Italiana Vela, Lega Navale, CNA, Capitanerie di porto, MIUR

MOTORIZZAZIONI IBRIDE: **UCINA Confindustria Nautica**, Assogasliquidi, ANIE (imprese elettrotecniche ed elettroniche), Ecogas, Federmetano, Rina, CNA, Capitanerie di porto

POLITICA MARITTIMA: **UCINA Confindustria Nautica**, Assiterminal, Assologistica, Assonave, Assorimorchiatori, Assoport, Angopi, Confitarma, Federagenti, Federpiloti, Fedarlinea

Le modifiche introdotte rispetto al testo originario **cancellano completamente dallo schema di D.lgs. il riferimento al doppio iter tra gli attuali pubblici registri e l'Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN)**, istituito dalla legge 24 dicembre 2012, n. 228. Parimenti e conseguentemente scompaiono lo **Sportello telematico del diportista** e il Conservatore unico in ogni articolo che contempla le iscrizioni, annotazioni, le cancellazioni e tutti gli altri adempimenti relative al regime amministrativo delle unità.

Tale modifica – motivata con la mancata emanazione del decreto attuativo del registro telematico - **rende già obsoleto l'intervento di riforma del Codice della nautica** e addirittura può facilmente essere interpretata nel senso di voler escludere l'entrata in vigore del sistema telematico stesso.

Questa scelta **richiederà in futuro la modifica di un tale numero di articoli**, nel testo e in molti casi anche nella rubrica, **da rendere estremamente difficoltoso e improbabile il completo adeguamento successivo** (sono interessati gli artt. 2, 15, il nuovo 15 bis, gli artt. 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22 e 24, i nuovi 24bis e 26bis, gli artt. 27, 31 e 44 del D.lgs. 171/2005 – Codice della nautica).

Fra le principali modifiche apportate al testo condiviso dalla direzione competente con le rappresentanze di categoria, **sono state cancellate o ridimensionate alcune le dirimenti semplificazioni** già validate a livello tecnico, in particolare quelle:

- per le **unità commerciali** (artt. 2, 3 e 11 dello schema di D.lgs.),
- a favore delle **navi iscritte al registro Internazionale** (artt. 2, 6 e 29 dello schema di D.lgs.),
- per l'**iscrizione delle unità** (art. 7 e seguenti dello schema di D.lgs.),
- sulla **locazione finanziaria** (art. 8 dello schema di D.lgs.),
- per **gli adempimenti dei cittadini italiani residenti in paese comunitario** (art. 10 dello schema del D.lgs.),
- per le **unità provenienti da bandiera estera** (art. 11 dello schema di D.lgs.),
- per l'**uso della targa prova** (artt. 24 e 25 dello schema di D.lgs.)
- sul **titolo professionale** (art. 28 dello schema di D.lgs.)
- sul **mediatore del diporto** (art. 33 dello schema di D.lgs.)
- sul **ricovero a secco di natanti** (art. 35 dello schema di D.lgs.).
- sull'**assistenza e traino per imbarcazioni e natanti in mare** (art. 35 dello schema di D.lgs.).

Importanti **appesantimenti burocratici** sono stati introdotti relativamente a:

- **scuole nautiche e centri di formazione** (art. 34 dello schema di D.lgs.)
- **portualità turistica** (art. 35 dello schema di D.lgs.)
- **ormeggio nelle Aree protette** (art. 35 dello schema di D.lgs.).

E' stata **cancellata la disposizione inerente l'adeguamento alla direttiva 2013/53/UE", necessaria per rendere effettiva la tutela della corretta immissione dei prodotti sul mercato**, operata dalla Direzione generale, attività per la quale a più riprese UCINA ha sollecitato l'intensificazione.

Infine, nel fondamentale art. 50 dello schema di D.lgs., relativo al **Regolamento di attuazione del Codice** (modifiche all'art. 65 del d.lgs. 171/2005), **sono stati cancellati:**

- **il riferimento alle procedure di iscrizione telematica** (*let. b) del testo originale della Direzione*);
- **tutte le semplificazioni discusse e approvate dal tavolo tecnico di lavoro sulla regolamentazione della disciplina in materia di sicurezza** delle unità da diporto e della navigazione da diporto, ivi comprese quelle commerciali (*let. g) del testo della Direzione*);

- **la disciplina dell'uso commerciale delle unità da diporto, ivi comprese le navi iscritte al Registro internazionale**, di cui all'articolo 3 della legge 8 luglio 2003, n. 172) (*lettera n) del testo della Direzione*).

Tutte le suddette materie sono dirimenti ai fini dell'attuazione della Legge delega, dell'espressa finalità:

- *“migliorare le condizioni di effettiva concorrenzialità del settore nell'ambito della Strategia europea per una maggiore crescita e occupazione nel turismo costiero”*
- *attuare “la semplificazione degli adempimenti formali posti a carico dell'utenza”, (art. 1 comma 2, legge 7 ottobre 2015, n 167)*
- *“semplificazione del regime amministrativo e degli adempimenti relativi alla navigazione da diporto, anche ai fini commerciali”*
- *“revisione, secondo criteri di semplificazione, della disciplina in materia di navigazione temporanea”*
- *“semplificazione della procedura amministrativa per la dismissione di bandiera”, l'implementazione degli ormeggi a secco*
- *“l'introduzione di una normativa semplificata della mediazione nel diporto”*
- *“razionalizzazione” dei controlli attraverso “metodologie di verifiche atte ad evitare forme di accertamenti ripetuti”*
- *revisione della disciplina in materia di sicurezza.*

UCINA Confindustria Nautica, insieme ad ASSILEA, ASSOMARINAS, ASSONAT e CONFARCA, ha richiesto al Governo il ripristino delle disposizioni di semplificazione burocratica e amministrativa, di sostegno e rilancio, vagliate e validate dalla Direzione del trasporto marittimo.

Al Parlamento, e in particolare al Senato, che in questa legislatura si è distinto per gli interventi di rilancio e supporto al settore, chiede di fare proprio il lavoro scaturito dai Tavoli tecnici.

* * *

OSSERVAZIONI ALL'ARTICOLATO

Le seguenti osservazioni sull'articolo si basano sul confronto fra il testo validato dalla Direzione del trasporto Marittimo e quello depositato in Consiglio dei Ministri.

Art. 1

Vede il mancato recepimento di alcune delle innovazioni normative rivolte al cruciale settore della navigazione commerciale da diporto. La **definizione di unità da diporto commerciale** è stata oggetto di una serie di interventi legislativi successivi e frammentari e la novella tendeva quindi a eliminare le incertezze interpretative prodotesi. Con la riscrittura della disposizione in oggetto la definizione di tali unità torna a essere quella di *“unità da diporto utilizzata a fini commerciali”*, cioè quella da cui nascono tutte le difficoltà interpretative che riscontrano gli operatori.

Dal testo viene espunto l'inserimento dell'art. 3-bis al DPR 171/2005 **“Adeguamento alla direttiva 2013/53/UE”**, che introduceva norme necessarie al fine di rendere effettiva la tutela sul mercato, fortemente richiesto da UCINA Confindustria Nautica a protezione della filiera produttiva made in Italy. E' appena il caso di segnalare che l'attuale normativa pone a carico del vigilato gli oneri della vigilanza, **in pieno contrasto con la normativa europea**, come Confindustria nautica ha potuto verificare informalmente presso le istituzioni europee².

² TESTO VALIDATO DALLA DG del MIT:

Art. 2

Valgono le stesse osservazioni fatte all'art. 1 in tema di unità commerciali da diporto.

Non viene recepito l'inserimento di una lettera d) che preveda le unità "utilizzate per assistenza all'ormeggio nell'ambito delle strutture dedicate alla nautica da diporto", necessaria per riconoscere ciò che nella pratica si realizza da sempre, vale a dire che l'assistenza all'ormeggio nei porti turistici viene fornita da natanti da diporto deputati a tale scopo.

Art. 3

Va modificata la rubrica, in quanto la dicitura "da diporto" precluderebbe alle navi di cui all'art. 3 della legge 172/2003 (**navi destinate esclusivamente al noleggio per finalità turistiche**, con limite 12 passeggeri, iscritte al Registro Internazionale) l'esclusione dai benefici di cui alla Legge n.30/1998.

Art. 5

A parte quanto già detto relativamente alla **cancellazione della doppia procedura registro cartaceo/telematico**, al comma 2, la riformulazione operata inserendo le parole "da diporto" dopo "navi" **porta ad escludere - ove non esplicitamente menzionate - le navi iscritte al Registro internazionale.**

Art. 6

A parte quanto già detto relativamente alla cancellazione della doppia procedura registro cartaceo/telematico, non sono recepite alcune importanti **innovazioni in tema di semplificazione delle procedure di iscrizione** delle unità, vengono espunte le modalità semplificate per l'**iscrizione della nave proveniente da altro registro nazionale o da registro comunitario**, nonché la disciplina delle navi provenienti da registro extra comunitario³, in difformità dalle indicazioni espresse

< ART. 3-bis (Adeguamento alla direttiva 2013/53/UE)

1. Nell'articolo 20 del decreto legislativo 11 gennaio 2016, n. 5, al comma 1 dopo le parole «di cui all'art. 2, comma 1, lettere» le parole «d) ed e)» sono sostituite dalle parole «e) ed f)».

2. Nell'articolo 31 del decreto legislativo 11 gennaio 2016, n. 5, al comma 5 dopo le parole «medesimi organismi.» sono abrogate le parole: «Gli oneri concernenti le attività di valutazione del prodotto eseguite dalle amministrazioni di vigilanza, ai sensi dell'articolo 39, commi 3 e 8, sono a carico degli operatori economici».

3. Nell'articolo 39 del decreto legislativo 11 gennaio 2016, n. 5, al comma 8 dopo le parole «di cui comma 2,» sono abrogate le parole «qualora abbiano sufficienti ragioni per ritenere che un prodotto oggetto del presente decreto rappresenti un rischio per la salute o la sicurezza delle persone, per le cose o per l'ambiente».

4. Nell'Allegato II del decreto legislativo 11 gennaio 2016, n. 5, il punto 1) è sostituito dal seguente:
«1) componentistica protetta dai rischi di accensione di miscele di gas infiammabili negli spazi destinati ai motori entro bordo ed entrofuoribordo a benzina ed ai serbatoi della benzina;».

³ Testo validato dalla Direzione MIT:

< Nel decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, dopo l'articolo 15, sono inseriti i seguenti:

«Art. 15-bis (Iscrizione di navi)

1. Per ottenere l'iscrizione nel registro delle navi da diporto o nell'Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN) istituito dalla legge 24 dicembre 2012, n. 228, il proprietario presenta all'ufficio di iscrizione o allo Sportello telematico del diportista (STED), di cui alla medesima legge, domanda alla quale sono allegati il titolo di proprietà e il certificato di stazza, anche provvisoria.

dal legislatore all'art. 1, comma 1, let. a) (regime amministrativo delle unità da diporto) e comma 2, let. a) (coordinamento e armonizzazione in materia di iscrizione) della Legge delega.

In particolare:

a) la mancata modifica della rubrica dell'articolo **rende le norme inapplicabili anche alle navi iscritte al Registro internazionale**;

b) non viene recepita **la possibilità che un'unità possa essere iscritta al registro telematico cancellandosi dal registro cartaceo**;

c) al comma 1, non viene inserito, fra le figure che possono procedere all'iscrizione dell'unità, anche *"l'utilizzatore in nome e per conto del proprietario di un contratto di locazione finanziaria"*.

d) al comma 3, non viene recepita la possibilità di iscrizione dell'unità con la sostituzione del certificato di cancellazione dal registro di provenienza con un **attestato dell'autorità competente estera** dal quale risulti l'avvio delle procedure di cancellazione e il ritiro dei documenti di navigazione e di validità non superiore a sei mesi (viene richiesta la conclusione delle procedure);

e) al comma 4, non viene recepita la semplificazione per cui, ai fini dell'iscrizione, il certificato di stazza che può essere sostituito da una **attestazione di stazza rilasciata dal registro di iscrizione di provenienza** (con validità temporale definita).

f) per l'iscrizione di una nave proveniente da uno Stato UE, non viene recepita la semplificazione per la quale **il certificato di cancellazione dal registro estero o l'attestato dal quale risulti l'avvio delle procedure di cancellazione possono sostituire la documentazione tecnica** (se riportanti i dati tecnici richiesti ai fini dell'iscrizione).

Tutte queste fondamentali semplificazioni sono state fortemente richieste da UCINA e da tutte le Associazioni di categoria, in quanto assolutamente indispensabili per equiparare la bandiera italiana a quelle UE, in attuazione delle indicazioni espresse dal legislatore all'art. 1, comma 1, let. a) della legge delega, in quanto assolutamente necessarie per equilibrare la forte concorrenzialità delle principali bandiere UE.

Il testo non recepisce l'introduzione di un art. 15ter al D.lg. 171/2005 con una specifica previsione relativa all'**iscrizione delle navi iscritte al Registro Internazionale**, da disciplinarsi con specifico decreto attuativo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sottraendole alla disciplina del Codice della Navigazione mercantile. In virtù di una circolare interpretativa congiunta della DG Porti e del Comando generale delle Capitanerie, dette navi possono già usufruire di alcune semplificazioni

2. Nel caso di navi provenienti da un altro registro nazionale o da un registro comunitario o extra UE, ai fini dell'iscrizione è richiesta altresì la presentazione, rispettivamente, dell'estratto del registro di provenienza ovvero del certificato di cancellazione dal registro di provenienza. Quest'ultimo può essere sostituito da un attestato dell'autorità competente estera dal quale risulti l'avvio delle procedure di cancellazione e il ritiro dei documenti di navigazione, che ha una validità non superiore a sei mesi. L'estratto del registro di provenienza ovvero il certificato di cancellazione o l'attestato dal quale risulti l'avvio delle procedure di cancellazione sostituiscono il titolo di proprietà di cui al comma 1, se vi sono riportate le generalità del proprietario e gli elementi di individuazione dell'unità.

3 Nel caso di iscrizione di una nave proveniente dal registro di uno Stato membro dell'Unione europea, il certificato di cancellazione dal registro o l'attestato dal quale risulti l'avvio delle procedure di cancellazione sostituiscono la documentazione tecnica, se riportano i dati tecnici richiesti ai fini dell'iscrizione.».

(...)>

amministrative che vanno completate con l'introduzione di un libro unico di bordo (da disciplinare nel regolamento di attuazione) che va a sostituire i numerosi documenti oggi previsti per le navi maggiori.

Art. 7 dello schema di D.lgs.

Come detto, lo schema del D.lgs. non contiene più la previsione dell'iter di iscrizione prima e dopo l'istituzione dell'Archivio telematico di cui alla legge 228/2012.

La riscrittura del comma 1bis non recepisce la **semplificazione amministrativa prevista in caso di risoluzione del contratto di locazione finanziaria**, da effettuarsi tramite mera comunicazione della risoluzione del contratto o dell'attestazione della perdita di possesso, introducendo un "atto di risoluzione" del contratto che rimanda a un atto pubblico con un aggravio burocratico contrario ai criteri di semplificazione previsti dalla Legge delega.

Art. 8

Si richiama quanto detto circa la cancellazione dell'Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN), dello Sportello telematico del diportista (STED) e dell'Ufficio del conservatore unico (UCON).

Lo Schema di D.lgs. **non recepisce la semplificazione per la quale la ricevuta dell'avvenuta presentazione dei documenti per la pubblicità, sostituisce la licenza di navigazione per la durata massima di venti giorni**, entro i quali è stata prevista la trascrizione (così come indicato dal comma 3 del testo di revisione dell'art. 17 del d.lgs. n. 171/2005 predisposto dalla Direzione).

Tale semplificazione richiesta fortemente da UCINA Confindustria Nautica, Assilea, Raccomandatori marittimi, Agenzie nautiche, dealer, è assolutamente indispensabile per equiparare la bandiera italiana a quelle UE e la sua cancellazione è contraria al dettato della Legge delega.

Art. 9

Non viene accolta la semplificazione (prevista nel testo della Direzione⁴ MIT) **che semplificava gli adempimenti a favore dei cittadini italiani residenti in paese comunitario e dei cittadini UE**, proprietari di imbarcazioni iscritte sotto bandiera italiana, richiedendo loro la semplice indicazione di

⁴ Testo della bozza della Direzione MIT

< Art. 10 (Modifiche all'articolo 18 del d.lgs. n. 171/2005)

1. Nell'articolo 18 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, il comma 1 è sostituito dal seguente:

«1. Gli stranieri e le società estere che intendano iscrivere o mantenere l'iscrizione della nave o dell'imbarcazione da diporto di loro proprietà nei registri o nell'Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN) istituito dalla legge 24 dicembre 2012, n. 228, se non hanno domicilio in Italia, devono eleggerlo presso l'autorità consolare dello Stato al quale appartengono nei modi e nelle forme previsti dalla legislazione dello Stato stesso o presso un proprio rappresentante che abbia domicilio in Italia, al quale l'autorità marittima o della navigazione interna possono rivolgersi in caso di comunicazioni relative all'unità iscritta.»

2. Nell'articolo 18 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, il comma 4 è sostituito dal seguente:

«4. I cittadini italiani residenti in un Paese non comunitario che intendano iscrivere o mantenere l'iscrizione delle unità da diporto di loro proprietà nei registri nazionali o nell'Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN) forniscono il nominativo di un domiciliatario in Italia, al quale l'autorità marittima o della navigazione interna può rivolgersi per le comunicazioni relative all'unità iscritta.»>

un domiciliatario in Italia e limitando l'elezione di un rappresentante in Italia ai soli residenti in paese extra comunitario.

Questa semplificazione è fortemente richiesta dalle Associazioni di categoria conformemente alle indicazioni espresse dal legislatore all'art. 1, comma 1, let. a) (regime amministrativo delle unità da diporto), e comma 2, let. a) (coordinamento e armonizzazione in materia di iscrizione), della legge delega.

Art. 10

Premesso il richiamo alla cancellazione dei riferimenti all'Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN) e allo Sportello telematico del diportista (STED), il testo del d.lgs. non recepisce:

a) al comma 1, la facoltà per l'**utilizzatore a titolo di locazione finanziaria di procedere all'iscrizione** dell'unità in nome e per conto del proprietario.

b) la facoltà per i cittadini italiani e comunitari di iscrivere l'unità con il certificato che attesta l'avvio delle procedure di cancellazione da Registro comunitario o non comunitario (diversamente domani rischiamo di trovarci la Gran Bretagna Paese non comunitario).

c) la facoltà per i residenti in un Paese comunitario di fornire il nominativo di un domiciliatario in Italia, senza dover eleggere un rappresentante.

Art. 11

Non viene recepita l'introduzione dell'**iscrizione da parte dell'utilizzatore a titolo di locazione finanziaria**, previa semplice autorizzazione del proprietario (che può anche essere contenuta nel contratto), che viene invece sostituita con una onerosa procura autenticata.

Art. 13

Lo schema di D.lgs non recepisce **la possibilità di rilasciare la licenza di navigazione anche alle navi iscritte al Registro internazionale** (noleggio).

Non viene recepito anche il riferimento al **numero di individuazione previsto dal Registro telematico**.

Art. 15

Il testo del D.lgs. cancella ogni riferimento all'Archivio telematico.

Art. 16

L'articolato predisposto dalla Direzione del Trasporto marittimo prevedeva la possibilità sia di annotazione, sia di trascrizione, della dichiarazione di armatore, al fine di contemperare esigenze di semplificazione ed esigenze di tutela di alcune fattispecie in particolare per le unità in leasing.

In sede dei lavori preparatori, Assilea, Associazione italiana leasing, ha richiesto la modifica del comma 6 come segue:

<6. La dichiarazione di armatore deve essere annotata sulla licenza di navigazione e trascritta nel registro di iscrizione o nell'Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN) istituito dalla legge 24 dicembre 2012, n. 228.>.

Art. 17

Sono cancellate le norme relative alle sigle di individuazione rilasciate dal Registro telematico.

Art. 18

Per il certificato di idoneità al noleggio è previsto il rilascio da parte dei uffici circondariali marittimi e non del registro telematico

Art. 19

Il D.lgs., al comma 4, in tema di **controlli in mare** sostituisce il collegamento con il Sistema telematico centrale della nautica da diporto, con la sola anagrafe nazionale dei titolari di patenti nautiche, il cui accesso viene peraltro limitato ai soli agenti delle Capitanerie di porto.

Art. 20

Non sono recepiti i riferimenti all'Archivio telematico.

Non è recepita la previsione di una **regolamentazione unica nazionale dei natanti oggetto di attività commerciale**, per lasciarla in capo alle singoli Uffici marittimi.

Tale semplificazione è stata chiesta con forza da tutte le Associazioni di settore per dare una normativa uniforme al settore.

Art. 21

La novella del testo ammette la possibilità di rilascio della **dichiarazione di potenza del motore da parte di qualsiasi operatore economico, anche un dettagliante**, e non più del solo costruttore o legale rappresentante autorizzato come previsto dalla normativa vigente, rendendo incerto il valore dei dati dichiarati e l'origine del documento.

Art 22

La novella che modifica l'art 29 del DPR 171/2005, al comma c), include gli apparati radio VHF nell'ambito della revisione delle dotazioni di sicurezza, estendendo a questi ultimi una previsione non contenuta nella Legge delega. Si richiede la cassazione dall'ultima parte della lettera c) delle parole "*ivi compresi gli apparati ricetrasmittenti*".

Artt. 23 e 24

Nel caso di impiego della **targa prova**⁵, **vengono cancellate alcune delle principali semplificazioni** che, a detta di tutti gli operatori, sono necessarie perché costituiscono uno strumento di competitività per il cantiere in termini di oneri, costi e tempi rispetto alle altre legislazioni UE.

In particolare, all'art. 24:

a) non viene accolta **l'esplicitazione che l'uso della targa prova da parte di un operatore rappresenta un'attività commerciale**, lasciando inalterati tutti i dubbi interpretativi che affliggono questo istituto (nel testo della Direzione MIT, di prevedeva che: *"L'autorizzazione è rinnovabile ogni due anni con annotazione sull'originale e attesta la natura commerciale delle attività di cui al comma 1 del presente articolo."*);

b) non viene accolta la previsione della **patente nautica per la conduzione dell'unità con targa prova** da parte del personale del cantiere (è appena il caso di ricordare che viene introdotto, al contempo, il rilascio della patente nautica A e B, senza esami, per gli appartenenti a tutti i corpi militari, di polizia e ai Vigili del fuoco).

e all'art. 25:

c) non viene accolta la previsione che, in caso di esecuzione di prove a mare, sia prevista una persona in possesso del **certificato "First Aid" ovvero del certificato "Medical Care"**, a seconda che l'unità sia rispettivamente in grado di raggiungere o meno una postazione medica entro cinque ore di navigazione. Specificazione resa necessaria per le interpretazioni variegata e difformi adottate dai vari uffici marittimi.

Art. 26 dello schema di D.lgs.

Non viene recepito l'indirizzo della Legge delega che prevede l'introduzione di un'**abilitazione professionale nazionale semplificata**, da disciplinarsi col regolamento di attuazione del Codice, viene invece introdotto un insieme di figure che non fanno altro che replicare la normativa internazionale STCW.

Art. 27 dello schema di D.lgs.

Non viene recepita la semplificazione amministrativa consistente nell'**applicazione della norma relativa al ruolino equipaggio anche alle navi iscritte al Registro internazionale**⁶.

⁵ Rilasciata per verificare l'efficienza degli scafi o dei motori; presentare unità da diporto al pubblico o ai singoli interessati all'acquisto; trasferire l'unità da diporto da un luogo all'altro anche per la partecipazione a fiere, saloni ed altri eventi espositivi anche esteri o internazionali.

⁶ Testo della norma validata dalla Direzione MIT
<Nell'articolo 38 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, le parole «da diporto» sono sostituite dalle parole «disciplinate dal presente codice, ivi comprese le navi di cui all'articolo 3 della legge 8 luglio 2003, n. 172.»>

<Nell'articolo 38 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, le parole «da diporto» sono sostituite dalle parole «disciplinate dal presente codice, ivi comprese le navi di cui all'articolo 3 della legge 8 luglio 2003, n. 172,».>

Nel testo del Dlgs. Non viene recepito il nuovo **art. 39 ter del D.lgs 171/2005**, introdotto nella bozza della Direzione MIT, **inerente la regolamentazione delle scuole nautiche**, fortemente richiesta da tutte le Associazioni di settore⁷ e accolto al tavolo tecnico.

Art. 31

Il testo del D.lgs, radicalmente modificato rispetto al testo condiviso, **svuota di ogni significato l'intento di individuare una figura semplificata unitaria per tutte le attività di intermediazione del diporto**, sganciandola dalla previsione del Codice della navigazione mercantile, così come previsto dalla Legge delega.

Il complesso della nuova normativa è del tutto inefficace nel suo scopo di sburocratizzare la figura del mediatore del diporto.

Circa **il nuovo art. 50** introdotto al D.lgs. 171/2005,

a) al comma 2, si amplia la previsione ai contratti di locazione finanziaria, che sono disciplinati da normativa speciale che qui non può essere derogata.

⁷Testo della norma validata dalla Direzione MIT

< *Articolo 39-ter (Scuole nautiche e centri di istruzione per la nautica)*

1. *Le scuole per l'educazione marinaresca, l'istruzione e la formazione dei candidati agli esami per il conseguimento delle patenti nautiche sono denominate "scuole nautiche".*

2. *Gli enti e le associazioni nautiche a livello nazionale per la gestione delle scuole per il conseguimento delle patenti nautiche, riconosciuti con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, assumono la denominazione di "centri di istruzione per la nautica".*

3. *La disciplina delle scuole nautiche e dei centri di istruzione per la nautica è adottata con il regolamento di attuazione del presente codice.*

4. *Ai sensi dell'articolo 105, comma 3, lettera a) del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112 sono attribuite alle province e alle città metropolitane le funzioni relative all'autorizzazione e alla vigilanza amministrativa e tecnica sull'attività svolta dalle scuole nautiche, ivi compresa l'applicazione di sanzioni. Le predette funzioni sono svolte sulla base della disciplina, di cui al comma 3 del presente articolo, nel rispetto dei principi legislativi e in modo da assicurare l'uniformità della vigilanza tecnica sull'insegnamento. >*

5. *Al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono attribuite le funzioni relative all'autorizzazione e alla vigilanza amministrativa e tecnica sui centri di istruzione per la nautica.*

6. *L'istruzione o la formazione dei candidati agli esami per il conseguimento delle patenti nautiche impartita in forma professionale o, comunque, a fine di lucro al di fuori di quanto disciplinato nel presente codice e nel suo regolamento di attuazione costituisce esercizio abusivo dell'attività di scuola nautica. Chiunque esercita o concorre ad esercitare abusivamente l'attività di scuola nautica è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da 10.890 euro a 16.335 euro.*

7. *Chiunque gestisce una scuola nautica senza la dichiarazione di inizio attività o i requisiti prescritti è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da 10.890 euro a 16.335 euro e alla sanzione accessoria dell'immediata chiusura della scuola nautica e della cessazione della relativa attività.*

8. *Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti può esercitare funzioni ispettive nelle materie di cui ai precedenti commi anche per il tramite delle sue strutture periferiche.»*

b) al contempo, con l'introduzione, al comma 3, della **disposizione che vieta al mediatore di essere anche dealer**, si rende la norma inapplicabile alle fattispecie proprie del diporto.

Circa il **nuovo art. 51** introdotto al D.lgs. 171/2005,

occorre prevedere per i mediatori marittimi di potersi iscrivere come mediatori del diporto senza sostenere l'esame di cui al comma 3) lettera d), avendo già sostenuto un esame di abilitazione.

Circa il **nuovo art. 51ter** introdotto al D.lgs. 171/2005,

si introduce una normativa complicata e farragিনosa per la figura dell'istruttore di vela, incluso l'inspiegabile vincolo dei 23 anni per l'inizio dell'attività (per il mediatore ne sono sufficienti 18) e quella della durata di 6 anni dell'iscrizione all'Albo.

Anche **la previsione di una assicurazione obbligatoria**, nel caso delle Scuole Nautiche che utilizzano le unità da diporto ad uso commerciale **si sovrappone all'esistente obbligo di assicurazione sulla responsabilità civile già previsto dalla Legge 990/69 che copre i trasportati**, e andrebbe correttamente previsto solo agli istruttori che si avvalgono di unità da diporto esenti dell'assicurazione obbligatoria (ad esempio derivate, windsurf, kitesurf ecc.).

Art. 32

Circa il **nuovo art. 51quater** introdotto al D.lgs. 171/2005,

in merito alle scuole nautiche, viene **cancellata la sanzione pecuniaria per l'attività esercitata in forma abusiva**.

In generale, oltre alla estrema farraginosità della regolamentazione, si segnala **l'inopportunità di cristallizzare in un testo di legge di una normativa di così assoluto dettaglio**.

Circa il **nuovo art. 51quinquies** introdotto al D.lgs. 171/2005,

in merito ai **centri di istruzione per la nautica**, si segnala l'inopportunità di cristallizzare in un testo di legge una normativa di così assoluto dettaglio;

in particolare, al comma 10, si segnala l'assoluta inopportunità che alla **Lega Navale Italiana** sia consentito di essere, ex lege, sia centro di istruzione per la nautica, sia collaboratore del Ministero per la definizione dei parametri di esame per il conseguimento delle patenti nautiche, anche in evidente disparità di trattamento con le rappresentative di settore.

Art. 33

Circa il **nuovo art. 51sexies** introdotto al D.lgs. 171/2005,

si burocratizza e **ingessa la disciplina del transito delle unità da diporto**, cristallizzando in una disposizione di legge il quantitativo di ormeggi minimo, **senza tenere conto delle specificità delle diverse aree geografiche del Paese**.

Tali obblighi sono imposti ai soli concessionari privati, mentre nulla è detto nel caso degli altri beni del demanio marittimo la cui materia è disciplinata localmente con ordinanza del Capo del circondario marittimo competente.

Si segnala che detta disciplina, alla luce delle recenti pronunce del Consiglio di Stato e della Corte Costituzionale, in merito alla illegittimità di una generalizzata applicazione retroattiva di nuovi oneri in capo ai concessionari, è passibile di impugnativa.

Tale impostazione, peraltro già respinta nella discussione ai tavoli tecnici istituiti dalla Direzione, proprio per la sua rigidità è fortemente avversata da Assomarinas, Assonat e Ucina Confindustria Nautica.

In particolare:

- a) al comma 2, **viene fissato per legge un quantitativo di posti barca riservati al transito, imm modificabile, valido indistintamente per tutto il territorio nazionale;**
- b) al comma 3, **viene fissato per legge un quantitativo di posti barca riservati ai disabili che appare assolutamente sproporzionato alle reali esigenze;**
- c) al comma 8, si burocratizza e **ingessa la regolamentazione stabilendo che le richieste degli accosti devono essere annotate in un registro tenuto dall'Autorità marittima;**
- d) al comma 11, **si prevedono nuove competenze per il Capo del Circondario marittimo**
- e) al comma 13, si prevede che se un diportista occupa abusivamente l'ormeggio di un disabile e rifiuta di liberarlo, **al concessionario del porto turistico è revocata la concessione demaniale!**

Circa il nuovo **art. 51-septies** introdotto al D.lgs. 171/2005,

in tema di **campi di ormeggio attrezzati, si detta una normativa che si sovrappone con quella della Legge 394 sulle aree marine protette generando confusione.**

Circa il nuovo **art. 51-octies** introdotto al D.lgs. 171/2005,

in tema di **ricovero a secco per natanti e imbarcazioni da diporto**, la previsione viene sostanzialmente svuotata di ogni incisività rispetto alla previsione contenuta nella bozza validata dalla Direzione:

< (Ricovero a secco per natanti e piccole imbarcazioni da diporto)

1. I porti pubblici o gestiti da soggetti a maggioranza pubblica riservano a natanti e piccole imbarcazioni da diporto strutture demaniali, pontili, arenili e piazzali, che presentino caratteristiche idonee all'alaggio e al ricovero a secco delle unità e dei carrelli per il trasporto, garantendone la fruizione pubblica, secondo le condizioni da stabilirsi con regolamento approvato dalla competente autorità.

2. L'individuazione delle aree, di cui al comma precedente, nonché le modalità di fruizione delle stesse sono assoggettate a disciplina da adottarsi con successivo decreto in conformità all'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400. >.

Circa il nuovo **art. 51 nonies** introdotto al D.lgs. 171/2005,

svuota la nuova figura del traino e assistenza in mare, con:

- l'inserimento, al comma 2, di **un rimando al Codice della Navigazione mercantile che vanifica l'intento di semplificazione** voluto dalla Legge delega;
- al comma 4, **un'elencazione di dettaglio, ma non esaustiva, delle riparazioni** che è possibile effettuare;
- restringendo l'operatività, al comma 5, **introducendo limiti del traino che non trovano giustificazione tecnico giuridica** e che possono anche essere pericolosi per la navigazione (come l'obbligo di rotta verso il porto più vicino, che non è detto sia il più idoneo o sicuro).

Artt. 35-43

Il tema delle **sanzioni** meriterebbe una trattazione a parte. L'entità e la sproporzionatezza rispetto alle corrispondenti sanzioni del Codice della strada sono ben evidenziate dai numeri:

- fino a 4.524 euro, e fino a **9.050 euro** se lo scafo è superiore a 24 m, oltre al sequestro dell'unità per la guida con assicurazione scaduta
- fino a **11.000 euro** se, utilizzando la targa prova, si naviga al di fuori delle prescrizioni previste
- fino a **11.000 euro** per la guida senza patente, anche nel solo caso di documento esistente, ma non convalidato, e fino a 22.000 euro per le unità maggiori di 24 metri
- fino a **15.000 euro** per guida sotto l'influenza di alcool, aumentati della metà (22.500 euro) se il fatto avviene di notte.
- fino a **17.215 euro** per chi sconfinava navigando a motore in un'area protetta.

Art. 44

La novella in tema di **procedure di arrivo e partenza** risulta un arretramento rispetto a quanto già applicato in funzione delle Circolari della DG Porti del MIT, rappresentando di fatto la cancellazione di semplificazioni amministrative esistenti. Si chiede il recepimento della formulazione validata dalla direzione MIT:

«Modifiche all'art. 19 del d.lgs. n. 171/2005

1. L'articolo 19 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, è sostituito dal seguente:

Art. 59 (Arrivi e partenze delle unità da diporto)

1. Le unità da diporto di qualsiasi bandiera, se non adibite ad attività commerciale, sono esenti dall'obbligo di presentazione della nota di informazioni all'autorità marittima all'arrivo in porto e dal rilascio delle spedizioni prima della partenza dal porto stesso.

2. Alle unità da diporto di bandiera nazionale e comunitaria adibite ad attività commerciale, ivi comprese le navi di cui all'articolo 3 della legge 8 luglio 2003, n. 172 si applicano le disposizioni di cui al precedente comma 1.

3. Le unità da diporto di bandiera extracomunitaria adibite ad attività commerciale e di lunghezza superiore a 24 metri sono tenute a espletare le formalità di arrivo presso l'autorità marittima del primo porto di approdo nazionale con

rilascio delle spedizioni per mare aventi validità di un anno, nonché ad espletare le formalità di partenza quando lasciano l'ultimo porto nazionale con rilascio delle spedizioni per l'estero. Le formalità possono essere espletate per via telematica anche tramite il locale raccomandatario marittimo, il quale inoltra alla competente autorità la lista dei componenti l'equipaggio e la lista dei passeggeri sottoscritta dal comandante.»

Art. 46

La novella accomuna erroneamente le **motorizzazioni elettriche alle motorizzazioni gas/metano**, la regolamentazione delle prime andrebbe assolutamente separata.