



N. 120 - luglio 2019

## A.S. n. 1401 - Modifiche di termini in materia di obbligo di patente nautica e di formazione al salvamento acquatico

### CONTENUTO

Il disegno di legge A.S. n. 1401, già approvato dalla Camera ([A.C. 1822](#)), consta di **due articoli**.

Con l'**articolo 1, comma 1**, si dispone il **differimento al 1° gennaio 2020** (rispetto al 1° gennaio 2019 attualmente previsto) del termine per l'applicazione della disposizione del Codice della nautica da diporto che prevede l'**obbligo della patente nautica per la conduzione di unità aventi motore di cilindrata superiore a 750 cc a iniezione a due tempi**.

Con il **comma 2 dell'articolo 1**, si prevede invece la **proroga al 31 ottobre 2020** (rispetto al 31 ottobre 2019) dell'entrata in vigore del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 29 luglio 2016, n. 206, per l'individuazione dei soggetti autorizzati alla **tenuta dei corsi di formazione al salvamento in acque marittime**, acque interne e piscine e al **rilascio delle abilitazioni all'esercizio dell'attività di assistente bagnante**, prorogando contestualmente alla medesima data le autorizzazioni all'esercizio di attività di formazione e concessione per lo svolgimento delle attività di salvamento acquatico, rilasciate entro il 31 dicembre 2011.

L'**articolo 2 disciplina l'entrata** in vigore della legge.

La disposizione a cui si fa riferimento nel **comma 1** è contenuta nell'articolo 39, comma 1, lettera *b*), del **Codice della nautica da diporto**, il [decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171](#), che prevede, nella formulazione attuale, l'obbligo della patente nautica per tutte le unità da diporto, di lunghezza non superiore a ventiquattro metri, nei seguenti casi:

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

Tale formulazione era stata recentemente modificata con il **decreto legislativo di revisione del Codice della nautica da diporto, il Decreto legislativo n. 229 del 2017**, introducendo tra l'altro, rispetto al regime giuridico precedentemente vigente, l'obbligo del conseguimento della

patente nautica anche per la conduzione di unità a bordo delle quali sia installato un motore di cilindrata superiore a 750 cc a **iniezione** a due tempi. Precedentemente alla riforma la patente nautica era necessaria, con riferimento alla **conduzione di unità con motori di cilindrata superiore 750 cc ma inferiore a 1000 cc**, solo per i motori a **carburazione a due tempi** mentre **non era necessaria per i motori ad iniezione**.

Sul richiamato articolo 39 del Codice era già intervenuto [l'articolo 4, comma 3](#) del decreto-legge n. 91 del 2018 (decreto di proroga dei termini legislativi), convertito, con modificazioni, dalla legge 21 settembre 2018, n. 108, **prevedendo il differimento al 1° gennaio 2019** dell'obbligo di titolarità della patente nautica per la conduzione di unità con installati gli stessi motori di cilindrata superiore a 750 cc a iniezione a due tempi.

Di tale termine si propone pertanto, con **l'articolo 1, comma 1**, della proposta in esame, **l'ulteriore differimento al 1° gennaio 2020**.

In proposito si ricorda che nel corso [dell'audizione svolta alla Camera dei deputati il 19 luglio 2018](#) presso le Commissioni riunite IX e XIV il rappresentante di UCINA – Confindustria nautica, nell'ambito dell'esame dell'[atto del Governo n. 31](#), in materia di requisiti tecnici per le unità navali adibite alla navigazione interna, ha segnalato incidentalmente le problematiche connesse all'entrata in vigore della disposizione sottolineando che il nuovo testo dell'articolo 39, comma 1, ha prodotto l'effetto di imporre a un significativo numero di titolari di piccole e piccolissime imbarcazioni dotate di motori fuori bordo l'obbligo di conseguire la patente nautica (secondo quanto affermato nel corso dell'audizione si tratta di circa 6000/8000 privati). Inoltre anche alcune centinaia di aziende che hanno acquistato motori della tipologia sopra indicata proprio al fine di utilizzarli per la locazione di piccole unità (evidentemente per soggetti non titolari di patente nautica) si sono trovate spiazzate dalla novità legislativa.

Nella relazione illustrativa della proposta di legge nel testo originario sono indicate le ragioni a sostegno dell'intervento, in particolare ivi si segnala come il differimento dell'entrata in vigore delle disposizioni concernenti i motori di cilindrata superiore a 750 cc ad iniezione fino al 1° gennaio 2019 "si è rivelato troppo breve in relazione al periodo di ammortamento del costo di acquisto di un motore marino che non può essere limitato a un anno". Il differimento - originariamente previsto al 1° gennaio 2021, poi ridotto al 2020 nel corso della lettura del provvedimento alla Camera - della disposizione "consentirebbe di evitare danni economici agli operatori del settore e di contribuire, al contempo, allo sviluppo del turismo nautico, in linea peraltro con le finalità della riforma del codice". Si precisa poi che "I motori in oggetto – infatti – sono circa 7.000. Molti di questi sono stati acquistati dalle 217 società italiane di locazione di piccoli natanti (...)".

Si ricorda che sia nel caso del differimento previsto dal D.L. 91/2018, che nel caso della presente proposta di legge, il **differimento** è riferito ai soli casi di **motori di cilindrata superiore a 750 cc a iniezione a due tempi**. L'obbligo della patente nautica rimane invece per gli altri casi contemplati dalla lettera b) del richiamato articolo 39 del Codice, non contemplati dalla disposizione in esame, in base a quanto previsto anche precedentemente alla riforma del Codice della nautica, cioè:

- motori di cilindrata superiore a 750 cc se a carburazione;
- motori a 1.000 cc se a carburazione o a iniezione a quattro tempi fuori bordo;
- motori a 1.300 cc se a carburazione o a iniezione a quattro tempi entro bordo;
- motori a 2.000 cc se a ciclo diesel non sovralimentato, o a 1.300 cc se a ciclo diesel sovralimentato, comunque con potenza superiore a 30 kW o a 40,8 CV.

Quanto alle **sanzioni nel caso di guida senza patente nautica**, si ricorda poi che l'articolo 53, comma 1, del Codice della nautica da diporto ([decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171](#)), come novellato dal decreto legislativo 3 novembre 2017, n. 229, prevede che "chiunque assume o ritiene il comando o la condotta ovvero la direzione nautica di un'unità da diporto **senza la prescritta abilitazione**, perché non conseguita o revocata o non convalidata per mancanza dei requisiti ovvero sospesa o ritirata, è soggetto

alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da 2755 euro a 11017 euro. La sanzione è raddoppiata nel caso di comando o condotta di una nave da diporto".

Nel testo originario della proposta di legge alla Camera il differimento era originariamente previsto fino al 2021, poi modificato al 2020 nel corso dell'esame presso l'altro ramo del Parlamento.

Si segnala che, nel corso dell'esame presso l'altro ramo del Parlamento, era stato posto all'attenzione il profilo della disciplina della **fase intercorrente tra il 1° gennaio 2019 e l'entrata in vigore del disegno di legge** in esame. In considerazione del fatto che – in questa fase intermedia – la guida senza patente nautica delle unità con cilindrata superiore a 750 cc a iniezione a due tempi resterebbe vietata, e considerati i tempi di discussione e approvazione della proposta di legge nei due rami del Parlamento, era stato infatti segnalato il rischio che all'avvio della stagione nautica il divieto potesse essere ancora in vigore, con conseguenti profili anche sul piano della irrogazione delle sanzioni. Al riguardo, era tuttavia stato segnalato ([seduta](#) del 28 maggio 2019 della Commissione Trasporti della Camera) che in relazione alla precedente proroga, disposta con il decreto-legge n. 91 del 26 luglio 2018 (quindi anch'essa intervenuta nel pieno della stagione nautica) a quanto risultante non vi era stata una significativa irrogazione di sanzioni per la violazione della citata disposizione. Per l'[iter Camera](#) e la relativa [documentazione](#) si veda l'A.C. 1822.

Con riferimento al **comma 2 dell'articolo 1**, questo prevede la **proroga al 31 ottobre 2020 dell'entrata in vigore del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 29 luglio 2016, n. 206**, per l'individuazione dei soggetti autorizzati alla tenuta dei corsi di formazione al salvamento in acque marittime, acque interne e piscine e al rilascio delle abilitazioni all'esercizio dell'attività di assistente bagnante, prorogando contestualmente alla medesima data le autorizzazioni all'esercizio di attività di formazione e concessione per lo svolgimento delle attività di salvamento acquatico, rilasciate entro il 31 dicembre 2011. Si **segnala che la proroga viene operata aggiornando il riferimento normativo contenuto all'articolo 9, comma 2, primo e secondo periodo, del decreto-legge 30 dicembre 2016, n. 244**, come da ultimo modificato dall'articolo 4, comma 2, del decreto-legge 25 luglio 2018, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 settembre 2018 n.108.

Si tratta di una ulteriore proroga di termini già disposta da precedenti norme di legge. Tale termine **era stato già prorogato infatti** al 31 luglio 2017, dal decreto-legge n. 210 del 2015 di proroga di termini previsti da disposizioni legislative; successivamente al 31 dicembre 2017 dall'art. 9, comma 2, del decreto-legge n. 244 del 2016, quindi al 31 ottobre 2018 dall'art. 1, comma 1136, lett. a), della legge 27 dicembre 2017, n. 205, che aveva modificato tale ultima disposizione, e, da ultimo, al 31 ottobre 2019 dal citato articolo 4, comma 2, del decreto-legge 25 luglio 2018, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 settembre 2018 n.108 che aveva anch'esso novellato l'articolo 9, comma 2, del decreto-legge n. 244 del 2016.

Si ricorda peraltro che si tratta della proroga del termine di applicazione delle misure contenute in un atto avente natura regolamentare, che era stabilito originariamente dal decreto ministeriale stesso, ma che è stato successivamente prorogato da atti normativi di rango primario.

A fini di inquadramento generale, si ricorda che il Codice della nautica da diporto (di cui al D.Lgs n. 171/2005 di attuazione della direttiva 2003/44/UE) è stato interamente revisionato dal decreto legislativo 3 novembre 2017 n. 229, in base a quanto previsto dalla legge delega 7 ottobre 2015, n. 167. Le principali novità introdotte nel Codice della nautica da diporto sono di seguito sinteticamente indicate: la revisione della classificazione delle unità da diporto (art. 3), in particolare con una suddivisione in tre categorie delle navi da diporto (unità superiori a 24 mt) e l'introduzione delle moto d'acqua; l'introduzione nel Codice delle unità da diporto utilizzate a fini commerciali (commercial yacht) e la definizione delle loro caratteristiche (art. 2), con l'introduzione della possibilità di svolgere l'assistenza all'ormeggio nelle strutture della portualità turistica e l'assistenza e traino in mare per i natanti e le

imbarcazioni; il rinvio all'applicazione delle norme specifiche del decreto legislativo n. 5/2016 per la progettazione, costruzione e immissione in commercio delle unità da diporto e delle moto d'acqua (comma 1-bis dell'art. 14); la semplificazione del regime amministrativo delle unità da diporto (artt. 15 e 17) con l'abolizione tra l'altro del riferimento ai registri cartacei, con l'adozione dell'Archivio telematico (ATCN) per gli atti inerenti la proprietà delle navi e delle imbarcazioni da diporto; la previsione dello Sportello Telematico (STED), che provvederà al rilascio dei documenti per la navigazione, tra cui la licenza di navigazione ed i suoi aggiornamenti (cambio proprietà, residenza, nomina di armatore, ipoteca, leasing, ecc.), prevedendosi un termine di 20 giorni per il rinnovo della licenza tramite STED (artt. 22, 23 e 24); l'obbligo di iscrizione delle navi (unità superiori a 24 mt) e delle imbarcazioni da diporto (unità tra 10 e 24 mt) nell'Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN), presentando allo Sportello telematico del diportista (STED) il titolo di proprietà, o la procura in caso di leasing, e il certificato di stazza (artt. 15-bis e 19), nonché la possibilità di iscrizione provvisoria di tali unità (art. 20); l'esclusione dei natanti da diporto (unità fino a 10 mt) commerciali dall'obbligo di iscrizione nell'Archivio telematico (art. 27); la possibilità di iscrizione nel registro internazionale delle navi da diporto destinate esclusivamente al noleggio turistico (art. 15-ter); la semplificazione procedimento di autorizzazione alla dismissione di bandiera (art. 21, co. 2-ter, 2-quater); la limitazione del noleggio occasionale alla bandiera nazionale con l'obbligo di avere il contratto a bordo (art. 49-bis); l'eliminazione delle procedure di imbarco e sbarco per la rotazione dei marittimi fra diverse unità della stessa impresa che esercita il noleggio; la rimozione del limite delle 1000 t per l'iscrizione nel Registro Internazionale; la modifica delle unità per le quali è richiesta la titolarità della patente nautica (articolo 39); l'istituzione dell'Anagrafe nazionale telematica delle patenti nautiche (art. 39-bis); l'aggiornamento dei requisiti psicofisici, con particolare riferimento a quelli visivi e uditivi, necessari per il conseguimento della patente nautica; l'introduzione di una disciplina per le scuole nautiche, soggette a vigilanza amministrativa e tecnica da parte delle province o delle città metropolitane o delle Province autonome (art. 49-septies) e dei centri di istruzione per la nautica (art. 49-octies); il riconoscimento della figura professionale dell'istruttore di vela, definito come chi insegna professionalmente, anche in modo non esclusivo e non continuativo, a persone singole e a gruppi di persone, le tecniche della navigazione a vela in tutte le loro specializzazioni, esercitate con qualsiasi tipo di unità, in mare, nei laghi e nelle acque interne, con il conseguente obbligo di iscrizione nell'elenco Nazionale (art. 49-quinquies e 49-sexies); l'istituzione della figura professionale del mediatore del diporto, che mette in relazione le parti per la conclusione di contratti di costruzione, compravendita, locazione, noleggio e ormeggio di unità da diporto e la definizione delle procedure e dei requisiti per lo svolgimento di tale attività (art. 49-quater); l'introduzione del nuovo titolo professionale nazionale quello di "ufficiale di navigazione del diporto di 2ª classe" specifico per il diporto e semplificato; lo snellimento dei controlli sulla navigazione, con il collegamento dei controlli in mare al registro Telematico ed all'Anagrafe telematica delle patenti per evitare ripetizioni dei controlli (art. 26-bis); l'aggiornamento della normativa sulla sicurezza della navigazione e per la salvaguardia della vita umana in mare con il rinvio ad un regolamento attuativo e con la previsione, per le navi da diporto in navigazione entro tre ore da una postazione medica, di una persona a bordo in possesso del first aid anziché del medico di bordo; le procedure per l'approvazione e l'installazione di sistemi di alimentazione con GPL (gas di petrolio liquefatto), metano e elettrici sulle unità da diporto di nuova costruzione o già immesse sul mercato; l'obbligo dei gestori delle strutture per il diporto di riservare alle unità in transito, a vela e a motore, alcuni spazi per l'accosto o il rifugio (art. 49-nonies) nonché di riservare ormeggi a soggetti diversamente abili; la possibilità di destinare parti del demanio marittimo non in concessione a ricoveri a secco (dry storage) per la nautica minore, quindi imbarcazioni e natanti fino a 12 mt (art. 49-undecies); la possibilità degli enti gestori delle aree marine protette di istituire campi boa e campi di ormeggio attrezzati (art. 49-decies); l'istituzione del servizio di assistenza e traino per le imbarcazioni e natanti da diporto, che può essere svolto da privati, singoli o associati, cooperative e gruppi ormeggiatori previa sottoscrizione di una polizza assicurativa (art. 49-duodecies); norme per la protezione dell'ambiente marino con l'introduzione del reato di danno ambientale e l'obbligo del bollino blu, valido per tutta la stagione balneare; l'istituzione della giornata del mare (art. 52) e l'inserimento della cultura del mare e dell'insegnamento dell'educazione marinara

nei piani formativi scolastici, nel rispetto dei principi costituzionali e della normativa vigente; la revisione e rimodulazione delle sanzioni amministrative, prevedendo sanzioni più severe a carico di coloro che conducono unità da diporto in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di stupefacenti; viene prevista la possibilità di pagamento ridotto entro 5 gg. Per l'applicabilità delle nuove disposizioni del Codice, l'art. 61 del D.L.gs. n. 229/2017, prevede che fino alla piena attuazione della disciplina applicativa del Sistema telematico centrale della nautica da diporto e all'adozione del decreto di fissazione delle tariffe applicabili, occorre riferirsi agli organismi e procedure preesistenti e continuano ad applicarsi le disposizioni vigenti.

**L'articolo 2 del disegno di legge prevede l'entrata in vigore della legge il giorno successivo a quello della sua pubblicazione in Gazzetta Ufficiale.**

*a cura di L. Iannetti.*

**L'ultima nota breve:**  
[Modifiche al codice della strada. A.C. 24 ed abb.- Documentazione per l'attività consultiva della Commissione parlamentare per le questioni regionali.\(n. 119 - luglio 2019\)](#)

**nota breve**  
sintesi di argomenti di attualità del Servizio Studi del Senato

I testi sono disponibili alla pagina:  
<http://www.senato.it> – leggi e documenti – dossier di documentazione. Servizio studi – note brevi

**www.senato.it**