



## **DISEGNO DI LEGGE**

**presentato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti (LUPI)**

**di concerto con il Ministro degli affari esteri (BONINO)**

**con il Ministro dell'economia e delle finanze (SACCOMANNI)**

**con il Ministro della salute (LORENZIN)**

**con il Ministro per la pubblica amministrazione e la semplificazione (D'ALIA)**

**con il Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca (CARROZZA)**

**con il Ministro dello sviluppo economico (ZANONATO)**

**con il Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo (BRAY)**

**e con il Ministro per gli affari regionali e le autonomie (DELRIO)**

**COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 15 NOVEMBRE 2013**

**Delega al Governo per la riforma del codice della nautica da diporto**

## INDICE

Relazione .....	Pag.	3
Analisi di impatto della regolamentazione (AIR).....	»	6
Analisi Tecnico-normativa .....	»	12
Relazione Tecnica.....	»	15
Disegno di legge.....	»	16

ONOREVOLI SENATORI. - A distanza di otto anni dall'entrata in vigore del codice della nautica, è avvertita l'esigenza di avviare un organico processo di rivisitazione della disciplina di settore che tenga conto dell'evoluzione del contesto economico e sociale con il quale gli operatori, l'utenza e le amministrazioni statali competenti si sono trovati a confrontarsi nel lasso di tempo frattempo trascorso.

Gli operatori professionali del diporto si trovano impegnati a fronteggiare i pesanti effetti del momento recessivo che caratterizza il mercato e la grave crisi economica e occupazionale che ha colpito la filiera dell'industria e del turismo nautico, anche in conseguenza della significativa flessione dei consumi da parte dell'utenza del diporto nautico, tradizionalmente svolto con unità medio-piccole.

A coronamento dei pur numerosi interventi settoriali promossi dal Governo, tanto nel corso della precedente che dell'attuale legislatura, ispirati dall'intento di offrire nuova linfa al settore produttivo della nautica, si pone dunque l'esigenza di promuovere un'organica riforma del quadro normativo costituito dal codice della nautica e dalla normativa secondaria di attuazione.

Nella prospettiva di tale intervento organico si colloca, prioritariamente, l'obiettivo di armonizzare la disciplina complessiva coordinando le riforme e le innovazioni parziali già introdotte, nello spirito che supporta gli interventi di codificazione e semplificazione già condotti in altri settori specialistici dell'ordinamento. Nella fattispecie, infatti, è ormai consolidata la considerazione della disciplina del diporto nautico come un settore specialistico del diritto della navigazione,

che peraltro investe, per un verso, un ambito produttivo ed economico-industriale di rilevanza strategica per il Paese e che, d'altra parte, ha ricadute dirette sia sull'industria turistica che sulla fruizione da parte del cittadino di beni collettivi di primario rilievo quali il litorale costiero e gli spazi marini.

Attesa la molteplicità e la delicatezza degli interessi complessivamente coinvolti e stante l'obiettivo prioritario di assicurare ai settori produttivi legati al diporto nautico una cornice di regole semplici che possano costituire un'opportunità di rilancio e non un ulteriore freno alla crescita, l'intervento di riforma appare necessario per adeguare la disciplina vigente alle mutate esigenze dell'utenza e degli operatori, nei termini descritti.

La forma della norma delegata è giustificata dalla complessità e dalle peculiarità tecniche della disciplina settoriale, ovvero dalle medesime circostanze che, nel 2005, motivarono l'originario intervento di codificazione.

Quanto all'oggetto dell'intervento normativo delegato, la norma precisa che la modifica del codice della nautica dovrà essere orientata, in particolare, alla revisione delle seguenti materie:

a) regime amministrativo e navigazione delle unità da diporto;

b) attività di controllo in materia di sicurezza della navigazione da diporto e di prevenzione degli incidenti in prossimità della costa con l'obiettivo della salvaguardia della vita umana in mare;

c) revisione della disciplina sanzionatoria in relazione alla gravità e al pregiudizio arrecato alla tutela degli interessi pubblici nonché alla natura del pericolo derivante da condotte illecite al fine di garantire co-

munque l'effettività degli istituti sanzionatori.

Avuto riguardo alla descrizione dei limiti che sovrintendono l'esercizio della potestà legislativa oggetto di delega, si rileva che essi traggono origine, oltre che dalle valutazioni tecniche degli uffici pubblici competenti, anche dalle istanze degli operatori dei settori economico produttivi legati al diporto nautico e degli utenti.

In dettaglio, al riguardo, si prevede che l'Esecutivo si attenga ai seguenti criteri e principi direttivi:

a) coordinamento e armonizzazione della normativa in materia di nautica da diporto e di iscrizione delle unità da diporto, coniugando la semplificazione degli adempimenti formali posti a carico dell'utenza e delle procedure amministrative e di controllo.

La finalità è quella di armonizzare ed includere gli interventi puntuali che sono stati attuati successivamente all'entrata in vigore del codice della nautica e sino all'attualità; in tale direzione i provvedimenti delegati sono altresì chiamati ad offrire soluzioni di snellimento delle procedure burocratiche che, tuttavia, permettano di assicurare un adeguato vaglio sui requisiti soggettivi, strutturali e documentali accomunati dall'essere funzionali a misure di salvaguardia della sicurezza del mezzo nautico e degli occupanti oltre che della sicurezza della navigazione circostante e dell'ambiente marino e costiero;

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

Il criterio risponde all'esigenza di rendere flessibili le procedure amministrative per la navigazione da diporto professionale, allo scopo di porre gli operatori del settore in grado di rispondere adeguatamente alle esigenze del mercato, incentivando, contestual-

mente e in via indiretta, gli investimenti nel settore della produzione dei *superyacht* che costituiscono, su scala globale, un settore di punta e di assoluta eccellenza dell'industria nautica nazionale;

c) revisione della disciplina in materia di navigazione temporanea, secondo criteri di semplificazione, di imbarcazioni e navi da diporto non abilitate e non munite di prescritti documenti ovvero abilitate e provviste di documenti di bordo ma affidate in conto vendita o in riparazione e assistenza ai cantieri navali.

Il fine è quello di conseguire un maggior livello di semplificazione e flessibilità per gli adempimenti amministrativi finalizzati al rilascio dell'autorizzazione alla navigazione di prova, utilizzata dagli operatori del settore della cantieristica e della rete di vendita;

d) semplificazione della procedura amministrativa per la dismissione di bandiera in relazione alla possibilità di rendere le procedure più snelle riducendo i tempi amministrativi per il completamento delle procedure;

e) regolamentazione dell'attività di locazione dei natanti, secondo criteri di semplificazione nel rispetto dei requisiti generali di sicurezza anche ai fini della salvaguardia delle persone trasportate.

Si punta a promuovere e a rendere organica la disciplina della locazione delle unità minori (natanti da diporto) in sintonia con i recenti interventi in tema di noleggior occasionale, finalizzati ad incentivare l'attività con un regime fiscale agevolato, utile a far emergere l'elevato numero di transazioni commerciali svolte in evasione di qualunque imposta e consentire tanto a privati proprietari di unità da diporto che alle società del settore di recuperare risorse per il mantenimento delle unità nell'arco dei mesi invernali di sostanziale inattività;

f) revisione della disciplina della mediazione nei contratti di costruzione, di compravendita, di locazione, di noleggior di navi e

nei contratti di trasporto marittimo al fine di adattarla alle specifiche esigenze e caratteristiche del settore della nautica da diporto che risultano di gran lunga differenti rispetto a quelle relative alle navi che effettuano traffici mercantili commerciali;

g) revisione dei titoli professionali del diporto in relazione all'introduzione di un titolo semplificato per lo svolgimento dei servizi di coperta per imbarcazioni da diporto allo scopo di rendere più agevole l'accesso al lavoro pur garantendo idonei requisiti di professionalità nella tutela della sicurezza della navigazione.

h) inserimento della cultura del mare e dell'insegnamento dell'educazione marinara nei piani formativi scolastici, nel rispetto dei principi costituzionali e della normativa vigente, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, anche attraverso l'attivazione di specifici corsi al fine di creare le basi per un paese a vocazione marittima nel rispetto dei principi costituzionali. La norma tende a rivitalizzare una previsione già contenuta nel codice della nautica da diporto;

i) istituzione della figura professionale dell'istruttore di vela nel rispetto dei principi generali della sicurezza nautica e della salvaguardia della vita umana in mare, fatte salve le prerogative costituzionali delle regioni, onde consentire a queste ultime di disciplinare un'attività che riveste importanza per un corretto e sostenibile uso del mare;

l) razionalizzazione delle attività di controllo delle unità e in materia di sicurezza della navigazione al fine di evitare sovrapposizioni di verifiche con lo scopo di ottenere economia di spesa a seguito di un'armonica attività di controllo;

m) revisione della disciplina sanzionatoria, aumentando l'entità delle sanzioni vigenti di un terzo, sia nel minimo che nel massimo edittale, relativamente alle viola-

zioni, commesse mediante l'utilizzo di un'unità da diporto, concernenti l'inosservanza di una disposizione di legge o di regolamento o di un provvedimento legalmente emanato dall'autorità competente in materia di uso del demanio marittimo, del mare territoriale e delle acque interne, ivi compresi i porti, ovvero l'inosservanza di una disposizione di legge o di un regolamento in materia di sicurezza della navigazione.

Lo scopo principale è quello di determinare l'effetto di una maggior deterrenza per tutte quelle violazioni che, soprattutto durante la stagione balneare, destano maggiore allarme sociale ed evitare quindi, in particolare, incidenti in mare, specie sottocosta, causati dal mancato rispetto di norme di sicurezza;

n) semplificazione dei procedimenti per l'applicazione e il pagamento delle sanzioni amministrative pecuniarie al fine di garantire l'efficacia del sistema sanzionatorio, in particolare prevedendo la graduazione delle sanzioni in funzione della gravità delle fattispecie, della frequenza e dell'effettiva pericolosità del comportamento, con l'introduzione anche di misure riduttive dell'entità delle sanzioni in caso di assolvimento dell'obbligo del pagamento in tempi ristretti, nonché l'ampliamento delle fattispecie incidenti nella materia della sicurezza nautica per le quali è prevista la sospensione e la revoca delle patenti nautiche. In particolare la norma tende, oltre a garantire una migliore efficacia del sistema sanzionatorio con la finalità di migliorare il sistema con caratteri diretti a prevenire comportamenti illeciti, quello di semplificare ed alleggerire il meccanismo di riscossione e il procedimento amministrativo di cui alla legge n. 689 del 1981;

o) abrogazione espressa delle norme incompatibili.

## ANALISI DI IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE (A.I.R.)

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

Il disegno di legge, composto da un unico articolo, prevede un'apposita delega al Governo, ai fini dell'adozione di decreti legislativi aventi ad oggetto il riordino delle disposizioni in materia di nautica da diporto.

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

L'intervento regolatorio mira, attraverso la semplificazione, a dare un rilancio al settore della nautica da diporto per fornire nuova linfa al suo sviluppo, anche alla luce della constatata forte concorrenza internazionale da parte dei Paesi confinanti quali soprattutto la Francia per l'area tirrenica e la Slovenia e Croazia per il versante adriatico. Quello della nautica da diporto è un settore economico che, anche in congiuntura con la crisi internazionale, ha fatto registrare sensibili flessioni delle economie legate agli specifici indotti, a favore di aree europee in cui vigono standard regolamentari maggiormente liberali.

Peraltro, nel corso degli ultimi anni si è assistito, nei settori oggetto di regolazione, a un rilevante numero di incidenti. Stante l'elevato rischio delle attività effettuate dalle unità da diporto in prossimità della costa, è emersa la necessità di una disciplina di settore specifica e più restrittiva, con la previsione di un'apposita delega al Governo ai fini della individuazione di un nuovo regime sanzionatorio.

La delega si rende necessaria al fine di armonizzare la disciplina contenuta nelle differenti normative di settore, adeguandola alle nuove esigenze di semplificazione al fine di creare le basi per uno sviluppo costante e graduale che possa assumere caratteri trainanti per l'economia nazionale.

Per l'elaborazione della proposta di delega sono state svolte indagini conoscitive anche alla luce dei dati dell'ultimo *Rapporto sull'economia del mare del Censis*, da cui si evince che il contributo al PIL del turismo nautico si aggira sui 5 miliardi di euro. Una filiera, questa, strettamente collegata con la produzione manifatturiera del comparto (che vede peraltro l'Italia leader mondiale con un fatturato di circa 3,2 miliardi di euro), capace di generare un moltiplicatore del reddito e dell'occupazione che non ha pari nel *cluster marittimo* - rispettivamente di 4,5 e 6,5 a fronte di una media di 2,5 e 1,8 - proprio grazie all'indotto generato

dall'uso diportistico delle imbarcazioni. Questa filiera negli anni 2011-2012 ha subito una crisi drammatica che ha comportato la perdita di 18.000 posti di lavoro nella produzione e 20.000 nell'indotto turistico.

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

Attraverso la revisione del Codice della nautica ed in particolare del regime amministrativo e della navigazione delle unità da diporto, si potrà tentare di valorizzare, nel breve medio periodo, le attività commerciali connesse al settore che saranno agevolate da adempimenti più snelli e semplificati.

La riaffermazione della previsione di inserimento dell'educazione marinara nei piani formativi scolastici, senza nuovi oneri a carico della finanza pubblica, già prevista dall'articolo 52 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n.171, consentirà una maggiore diffusione della cultura del mare. L'istituzione della figura professionale dell'istruttore di vela, inoltre, fornirà maggiori garanzie sulla formazione ai fini della salvaguardia della vita umana in mare e per l'effettiva conoscenza dei principi generali di sicurezza al fine di realizzare un corretto e sostenibile, anche dal punto di vista ambientale, uso del mare.

Con nuove disposizioni di carattere preventivo si tenterà, fermo l'obiettivo della salvaguardia della vita umana in mare, di attivare un processo di armonizzazione che miri allo sviluppo e miglioramento dei livelli di sicurezza nell'ottica di contenere e ridurre il numero di incidenti in prossimità della costa. Il miglioramento del regime delle attività di controllo in materia di sicurezza della navigazione, dovrà realizzare un sistema di verifiche più mirato anche per evitare duplicazioni.

L'intervento di revisione del regime sanzionatorio, poi, elaborato alla luce delle criticità emerse dall'emanazione del codice ad oggi e sulla base delle indicazioni fornite dal Ministero della Giustizia circa l'entità delle sanzioni al fine di garantirne l'equità e l'efficacia, consentirà nel lungo periodo di ottimizzare le risorse economiche riducendo i contenziosi in essere e quelli possibili futuri.

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

Gli indicatori del grado di raggiungimento degli obiettivi saranno costituiti dall'osservazione dell'aumento e ripresa delle attività commerciali legate al settore, quali numero di unità vendute, noleggiate, occupazione posti barca.

I dati esistenti prima dell'entrata in vigore dei decreti legislativi delegati, costituiranno un valido indicatore per valutare l'incremento ed il soddisfacimento dell'utenza attratta dalla velocizzazione delle procedure amministrative, che sarà verificabile attraverso l'analisi dei dati statistici relativi alle richieste dell'utenza stessa.

Ulteriori indicatori saranno rappresentati dai dati di riduzione degli incidenti, delle irregolarità accertate e del contenzioso e, per la diffusione della cultura del mare, costituirà indicatore l'adesione ai nuovi percorsi formativi.

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

Destinatari diretti delle emanande disposizioni sono il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nella sua articolazione centrale della Direzione generale per il trasporto marittimo e vie d'acqua interne e periferica individuabile, negli uffici del Corpo delle capitanerie di porto, della motorizzazione civile, nonché tutti gli operatori che operano nei settori interessati.

Tra i privati l'Unione nazionale dei cantieri e delle industrie nautiche (UCINA), l'Unione nazionale autoscuole e studi di consulenza (UNASCA).

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

Al fine dell'acquisizione degli elementi tecnici necessari alla predisposizione del disegno di legge delega sono state interessate le strutture tecniche del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (Direzione generale per il trasporto marittimo e per le vie d'acqua interne - Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto e alcune delle principali articolazioni periferiche prese quali polo di riferimento per l'avvio di fasi sperimentali conoscitive) e l'UCINA, organizzazione di riferimento del sistema confindustriale per il comparto della nautica da diporto, cui aderiscono le associazioni imprenditoriali interessate per i settori di rispettiva competenza, la quale si è fatta portavoce anche degli interessi delle associazioni che aderiscono all'Unione stessa.

La scelta dell'intervento regolatorio, dunque, è scaturita a seguito di un costruttivo confronto con le strutture tecniche del Ministero su citate, tenuto conto degli interessi delle categorie interessate rappresentati dall'UCINA. Si evidenzia che l'UCINA, già nel corso delle precedenti legislature aveva manifestato l'esigenza di avere una normativa più snella, maggiormente adeguata ai tempi e soprattutto più competitiva rispetto agli scenari europei.

In conclusione il testo dell'intervento regolatorio proposto è stato condiviso dalle parti.

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

L'opzione zero lascerebbe in vita delle regole per la gestione amministrativa delle unità da diporto spesso anacronistiche e soprattutto molto più burocratizzate rispetto agli standard europei ed internazionali e spesso indicate tra le concause della flessione del settore della nautica deducibile dai dati degli ultimi anni su citati.

Dal punto di vista della sicurezza l'opzione zero renderebbe impossibile l'adeguamento a nuovi e più efficaci standard per la salvaguardia della vita umana in mare e manterrebbe in vita un sistema di controlli ove sono frequenti le sovrapposizioni, cui solo di recente si è cercato di trovare rimedio attraverso il rilascio, da parte delle forze di polizia che operano i controlli, del cosiddetto "bollino blu".

Da ultimo la mancata revisione della disciplina sanzionatoria non permetterebbe, per la mancanza della norma primaria, di elaborare nuove e più efficaci fattispecie cui ricondurre l'applicazione delle sanzioni penali o amministrative in presenza di inosservanza degli obblighi imposti dal legislatore, con la conseguenza che non si opererebbe una evoluzione nel campo della prevenzione degli incidenti.



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

Non sono state studiate specifiche opzioni alternative attesa l'impossibilità di utilizzare lo strumento regolamentare per definire il raccordo tra la normativa generale e quella speciale afferente ai singoli comparti del settore. Il ricorso alla delega legislativa, infatti, è apparso da subito il più efficace per il raggiungimento degli obiettivi migliorativi delle regole che disciplinano la nautica da diporto.

Nel merito dei principi e criteri direttivi della delega, dunque, non sono di fatto emerse possibilità di soluzioni alternative praticabili, in ragione dei principi ordinamentali e in relazione alle esigenze rappresentate in sede di consultazione con i rappresentanti delle categorie interessate.

La delega rispetta i principi di sussidiarietà e proporzionalità ed origina dalla necessità di assicurare al settore della nautica nuove regole per una partecipazione al gioco della concorrenza al pari degli altri *competitors* di mercato internazionali, tenendo conto delle esigenze riconducibili agli interessi delle medie e piccole imprese del settore e delle libertà individuali.

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

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

Il nuovo intervento regolatorio non determina svantaggi, ma, al contrario, tende a modificare le vigenti disposizioni in materia di regime amministrativo e navigazione delle unità da diporto allo scopo di introdurre una disciplina più idonea rispetto a quella previgente, soprattutto sotto il profilo dei controlli a tutela della vita umana in mare. I vantaggi dell'intervento regolatorio sono quelli derivanti principalmente dalla riduzione del numero degli incidenti e, indirettamente, dal miglioramento della salute sociale nonché una maggiore rapidità nella gestione dei rapporti tra autorità preposte ed utenti finali con auspicate positive ricadute anche in termini economici.

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

Il metodo e l'analisi per la valutazione degli effetti sono stati assunti a livello europeo nella parte ascendente della direttiva che ha dato origine al decreto legislativo n. 171 del 2005 (c.d. Codice della nautica da diporto). Pertanto non si è proceduto ad un'analisi aprioristica per la valutazione degli effetti della stessa.

Effetti della nuova disciplina si riscontrano nell'uniformità della materia, derivante dalla comune applicazione in sede europea della normativa di settore. Inoltre, il processo di semplificazione potrà consentire la crescita di imprese di piccole e medie dimensioni allo stato operanti in un settore il cui livello di formalità burocratiche risulta particolarmente elevato ed in alcuni casi percepito come freno allo sviluppo del comparto.

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

Non sono previsti obblighi informativi a carico dei destinatari diretti e indiretti in quanto la delega non prescrive obblighi ulteriori rispetto a quelli strettamente necessari per l'applicazione delle norme vigenti in materia di nautica da diporto, già individuati nel decreto legislativo n.171 del 2005. Inoltre, non sono rilevabili, a seguito dell'intervento regolatorio, oneri informativi a carico di cittadini o imprese connesse alla raccolta, elaborazione, trasmissione, conservazione e produzione di informazioni.

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

L'intervento regolatorio non ha una valenza di novità e, pertanto, le strutture esistenti sono già in grado di garantire, dal punto di vista delle risorse umane e strumentali in dotazione, di dare corso alle procedure previste senza ulteriori oneri per lo Stato. Inoltre, la revisione delle sanzioni e delle metodologie di riscossione potrebbe incidere positivamente sui saldi di finanza pubblica, riducendo indirettamente i contenziosi futuri.

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

L'intervento regolatorio non comporta effetti negativi sul corretto funzionamento concorrenziale del libero mercato e sulla competitività complessiva delle economie legate al settore della nautica da diporto. Le semplificazioni che potranno essere adottate, al contrario, potranno facilitare ed agevolare la competitività dei settori interessati, attraverso l'elaborazione di un sistema più efficace che consentirà di predisporre una disciplina più armonizzata nel settore della nautica da diporto che possa tener conto soprattutto della specialità e delle peculiarità del settore.

Il livello di regolazione imposto, peraltro, è in linea con altri modelli esistenti nell'Unione europea, non essendo prevista l'introduzione e il mantenimento di livelli di regolazione superiore a quelli minimi richiesti dalle disposizioni europee.

L'effetto sulla competitività nazionale si concretizzerà con l'esercizio della delega e consentirà di superare il gap esistente con i sistemi giuridici dei Paesi vicini del Mediterraneo.

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

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

L'attuazione dell'intervento regolatorio è affidata all'iniziativa del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e riguarderà anche l'attività delle articolazioni periferiche del Corpo della capitanerie di porto e le motorizzazioni civili.

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

Le azioni specifiche per la pubblicità e per l'informazione dell'intervento si concretizzano, antecedentemente all'avvio dell'iter per l'approvazione dello schema di decreto legislativo delegato, nell'attività istruttoria e di concertazione dei meccanismi di snellimento e semplificazione che i

competenti servizi del Dicastero delle infrastrutture e dei trasporti condurranno, congiuntamente ai soggetti esponenziali delle categorie professionali e delle associazioni di utenti interessati. Successivamente alla conclusione dell'iter approvativo del decreto si darà corso all'inserimento nelle pertinenti pagine *web* del sito istituzionale del Ministero e degli altri portali tematici istituzionali.

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

Saranno posti in essere gli ordinari strumenti di controllo e di monitoraggio effettuati dai competenti organi di amministrazione attiva periferica dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (autorità marittime territoriali ed uffici della motorizzazioni per gli aspetti ricadenti nelle rispettive attribuzioni di ciascun ufficio).

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

La norma di delega prevede, al comma 5, che, entro il termine di diciotto mesi dall'entrata in vigore del decreto legislativo delegato, possa precedersi alla revisione della disciplina introdotta con appositi provvedimenti correttivi da adottarsi con le medesime modalità. Sul piano della prassi applicativa, saranno posti in essere gli ordinari strumenti di controllo e di monitoraggio effettuati dai competenti organi di amministrazione attiva periferica dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (autorità marittime territoriali ed uffici della motorizzazioni), degli organi sanitari locali (aziende sanitarie locali) ed autorità portuali, per gli aspetti ricadenti nelle rispettive attribuzioni di ciascun ufficio.

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

A cura del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sarà effettuata la prevista verifica dell'impatto della regolamentazione a cadenza biennale, nella quale saranno presi in considerazione i vantaggi che sono scaturiti dalla nuova regolamentazione, in particolare la verifica del maggior grado di raggiungimento dell'obiettivo di semplificazione delle procedure e della riduzione degli oneri burocratici per gli operatori professionali e l'utenza, che si potranno valutare con riferimento ai dati esistenti al momento dell'emanazione dei successivi decreti legislativi.

Inoltre, con riferimento agli indicatori specificati nella lettera C) della sezione uno, sarà verificato il raggiungimento delle finalità sottese alla legge delega e sarà attuata una fase di monitoraggio degli effetti derivanti dai decreti legislativi. I principi e criteri direttivi della delega stessa, costituiscono il fondamento e il limite delle norme delegate nonché il criterio interpretativo delle stesse, il tutto tenendo conto del complessivo contesto normativo e delle finalità che ispirano la delega.

## ANALISI TECNICO NORMATIVA (A.T.N.)

**PARTE I. ASPETTI TECNICO-NORMATIVI DI DIRITTO INTERNO.****1) Obiettivi e necessità dell'intervento normativo. Coerenza con il programma di Governo.**

Il disegno di legge, composto da un unico articolo, prevede un'apposita delega al Governo, ai fini dell'adozione di decreti legislativi aventi ad oggetto il riordino delle disposizioni in materia di disciplina del diporto nautico.

La delega si rende necessaria al fine di armonizzare la disciplina contenuta nelle differenti normative di settore, adeguandola ai principi ed ai criteri dettati per conferire organicità al corpus delle norme di settore, in linea con le finalità generali di semplificazione e snellimento. La norma di delega, inoltre, punta al coordinamento tra la disciplina recata dal decreto legislativo oggetto della riforma e la normativa speciale contenuta nel regolamento di esecuzione del codice della nautica.

Il disegno di legge costituisce coerente attuazione del programma di Governo relativamente alla necessità di dettare una disciplina funzionale alla promozione ed al rilancio del diporto nautico, che tenga in debita considerazione la circostanza che si tratta di un settore oggi afflitto dalla nota congiuntura economica generale benché dotato di significative potenzialità legate alla qualità del comparto industriale e produttivo di mezzi nautici di fascia alta ed alla tradizionale vocazione socio economica del terziario in termini di offerta turistica di beni e servizi.

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

Il quadro normativo nazionale di rango primario di riferimento si compone dei seguenti provvedimenti legislativi:

- decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, codice della nautica;
- decreto ministeriale 29 luglio 2008, n. 146, regolamento di attuazione del codice della nautica;

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

Il disegno di legge non incide di per sé sulla normativa primaria di settore in ogni caso l'incidenza delle norme sottese alla legge delega sarà valutata a seguito dell'emanazione dei discendenti decreti legislativi, in quanto i principi e criteri direttivi della delega stessa costituiscono il fondamento e il limite delle norme delegate nonché il criterio interpretativo delle stesse, tenendo conto del complessivo contesto normativo e delle finalità che ispirano la delega.

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

Non si rilevano profili di incompatibilità con i principi costituzionali, essendo, viceversa, le disposizioni in esame dirette a garantire l'uniformità della disciplina di settore.

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

Le norme contenute nel testo disciplinano materie di competenza statale ai sensi dell'articolo 117, secondo comma, lettere h) e m), della Costituzione ferma restando comunque la garanzia della leale collaborazione fra i diversi livelli di governo attuata con la disposizione di cui al comma 3 del testo che prevede l'intesa con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28

agosto 1997, n. 281. Non si rilevano a tal riguardo profili di incompatibilità con le competenze e le funzioni delle regioni ordinarie e a statuto speciale nonché degli enti locali. Per il miglior raccordo con le prerogative delle Regioni, rileva in particolare la previsione del punto h) dei criteri e principi direttivi, che, sul tema della valorizzazione della cultura del mare, fissa un quadro di principi fondamentali per la legislazione regionale ai sensi dell'articolo 117, terzo comma, della Costituzione avuto riguardo allo specifico settore della formazione professionale e dell'istruzione.

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

Non si rilevano profili di incompatibilità con i principi di sussidiarietà, differenziazione e adeguatezza sanciti dall'articolo 118, primo comma, della Costituzione.

**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 e, inoltre, l'impossibilità di operare attraverso lo strumento regolamentare deriva dalla necessità di introdurre modifiche ad un settore interessato da ampio ricorso a normazione primaria, non tutte modificabili con il solo ricorso ad uno strumento regolamentare governativo di delegificazione.

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

Non sussistono, allo stato, all'esame del Parlamento, progetti di legge disciplinanti materia analoga.

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

Non sussistono giudizi pendenti innanzi alla Corte costituzionale sul medesimo o analogo oggetto né una casistica giurisprudenziale sulla materia.

**PARTE II. CONTESTO NORMATIVO DELL'UNIONE EUROPEA E INTERNAZIONALE.**

**10) *Analisi della compatibilità dell'intervento con l'ordinamento dell'Unione europea.***

Le disposizioni del provvedimento non si pongono in contrasto con la normativa comunitaria.

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

Non esistono procedure di infrazione da parte della Commissione europea sul medesimo o analogo oggetto. Presumibilmente, il mancato esercizio della delega, e conseguentemente il mancato adeguamento del quadro normativo nazionale, potrebbe determinare l'avvio da parte della Commissione europea di procedure di infrazione derivanti dai livelli *sub standard* dei settori oggetto di intervento.

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

Il provvedimento non presenta profili di incompatibilità con gli obblighi internazionali.

**13) *Indicazione delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte di giustizia dell'Unione europea sul medesimo o analogo oggetto.***

Non sussistono giudizi pendenti innanzi alla Corte di giustizia dell'Unione europea sul medesimo o analogo oggetto.

**14) *Indicazione delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte europea dei diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.***

Non sussistono giudizi pendenti innanzi alla Corte europea dei diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.

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

Non sussistono indicazioni sulle linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo o analogo oggetto da parte di altri Stati membri dell'Unione europea.

**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.**

Il provvedimento non introduce nuove definizioni normative.

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

I riferimenti normativi contenuti nel provvedimento sono corretti.

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

Il provvedimento prevede l'abrogazione di disposizioni vigenti, da attuare con i decreti legislativi delegati.

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

Le norme contenute nel testo non prevedono effetti abrogativi impliciti.

**5) Individuazione 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.

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

Non sussistono altre deleghe aperte aventi il medesimo oggetto del provvedimento in trattazione

**7) Indicazione degli eventuali atti successivi attuativi; verifica della congruità dei termini previsti per la loro adozione.**

Si prevede l'adozione di uno o più decreti legislativi, da sottoporre all'esame delle competenti Commissioni parlamentari.

**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 tecnica della sostenibilità dei relativi costi.**

Sono stati utilizzati dati statistici già in possesso dell'amministrazione delle infrastrutture e dei trasporti, in particolare, derivanti dalle proprie articolazioni periferiche (Capitanerie di porto ed Uffici della motorizzazione civile) oltre quelle fornite dalla principale associazione di settore (UCINA - Unione nazionale dei cantieri e delle industrie nautiche) e, pertanto, non si è ravvisata la necessità di commissionarne ulteriori.

## RELAZIONE TECNICA

Il disegno di legge si prefigge di conferire al Governo apposita delega legislativa per ridefinire la disciplina applicabile al diporto nautico, già contenuta nel decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, (codice della nautica da diporto) e nel relativo regolamento di attuazione (decreto ministeriale 29 luglio 2008, n. 146), tenuto conto delle criticità emerse e della grave congiuntura economica che le imprese del settore stanno attraversando.

Scopo dell'intervento normativo è altresì l'introduzione di una normativa organica e semplificata che includa e coordini le norme successive all'anno 2005, conferendo certezza agli operatori del mercato ed all'utenza e semplificando i profili burocratici e gli adempimenti amministrativi correlati alla compravendita, alla proprietà ed all'utilizzazione, anche a fini commerciali, delle unità da diporto. Ciò anche allo scopo di determinare positive ricadute sul mercato, con effetti positivi in termini di aspettativa di crescita delle entrate tributarie.

Si tratta, pertanto, di una norma che è priva di effetti negativi sulla finanza pubblica, in termini di maggiori spese o minori entrate, in quanto di carattere ordinamentale e che, in ogni caso, reca l'espressa previsione, al comma 7, volta a conferire neutralità finanziaria anche ai decreti legislativi delegati.

In relazione alla previsione di cui al comma 2, lettera h), 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, non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica in considerazione che il Ministero dell'Istruzione, dell'università e della ricerca (ex articolo 52, del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171) già potrebbe porre in essere l'inserimento, nell'ambito dei piani formativi scolastici di ogni ordine e grado dell'insegnamento della cultura nautica.

Tale citato intervento normativo, attuabile senza nuovi o maggiori oneri, è integrato dall'implementazione delle attività didattiche, così come definite nella delega, con la finalità di accrescere una cultura marinaresca in base a modalità operative già predisposte e già disciplinate.

L'avvallimento di soggetti che istituzionalmente mirano alla diffusione della cultura nautica costituisce ulteriore elemento per definire la norma neutrale rispetto agli effetti sulla finanza pubblica.

L'incremento delle sanzioni di un terzo, sia nel minimo che nel massimo edittale, di cui al comma 2, lettera m), determina effetti positivi in relazione alle maggiori entrate derivanti dalle sanzioni applicate alle quali potranno sommarsi gli effetti favorevoli sulla gestione di cassa derivanti dalla semplificazione e dalle forme di pagamento agevolate.

## DISEGNO DI LEGGE

---

### Art. 1.

1. Il Governo è delegato ad adottare, entro ventiquattro mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, uno o più decreti legislativi, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con i Ministri degli affari esteri, per gli affari europei, dell'economia e delle finanze, della salute, per la pubblica amministrazione e la semplificazione, della giustizia, dell'istruzione, dell'università e della ricerca, dello sviluppo economico e dei beni e delle attività culturali e del turismo, di 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, e per la disciplina delle seguenti materie:

*a)* regime amministrativo e navigazione delle unità da diporto;

*b)* attività di controllo in materia di sicurezza della navigazione da diporto e di prevenzione degli incidenti in prossimità della costa con l'obiettivo della salvaguardia della vita umana in mare;

*c)* revisione della disciplina sanzionatoria in relazione alla gravità e al pregiudizio arrecato alla tutela degli interessi pubblici nonché alla natura del pericolo derivante da condotte illecite al fine di garantire comunque l'effettività degli istituti sanzionatori.

2. I decreti legislativi di cui al comma 1 sono adottati in conformità con i criteri di semplificazione delle procedure, tali da consentire la revisione del codice della nautica da diporto, mantenendone fermo l'assetto e



il riparto delle competenze nonché al fine di migliorare le condizioni di effettiva concorrenzialità del settore nell'ambito della Strategia europea per il turismo costiero e marino, nel rispetto dei seguenti principi e criteri direttivi:

a) coordinamento e armonizzazione della normativa in materia di nautica da diporto e di iscrizione delle unità da diporto, coniugando la semplificazione degli adempimenti formali posti a carico dell'utenza e delle procedure amministrative e di controllo;

b) semplificazione del regime amministrativo e degli adempimenti relativi alla navigazione da diporto, anche ai fini commerciali;

c) revisione della disciplina in materia di navigazione temporanea, secondo criteri di semplificazione, di imbarcazioni e navi da diporto non abilitate e non munite dei prescritti documenti ovvero abilitate e provviste di documenti di bordo ma affidate in conto vendita o in riparazione e assistenza ai cantieri navali;

d) semplificazione della procedura amministrativa per la dismissione di bandiera;

e) regolamentazione dell'attività di locazione dei natanti, secondo criteri di semplificazione nel rispetto dei requisiti generali di sicurezza anche ai fini della salvaguardia delle persone trasportate;

f) revisione della disciplina della mediazione nei contratti di costruzione, di compravendita, di locazione, di noleggio di navi e nei contratti di trasporto marittimo al fine di adattarla alle specifiche esigenze e caratteristiche del settore della nautica da diporto;

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

h) eventuale inserimento della cultura del mare e dell'insegnamento dell'educazione marinara nei piani formativi scolastici, nel rispetto dei principi costituzionali e della

normativa vigente, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, anche attraverso l'attivazione di specifici corsi;

*i)* istituzione della figura professionale dell'istruttore di vela nel rispetto dei principi generali della sicurezza nautica e della salvaguardia della vita umana in mare, fatte salve le prerogative costituzionali delle regioni;

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

*m)* revisione della disciplina sanzionatoria, aumentando l'entità delle sanzioni vigenti di un terzo, sia nel minimo che nel massimo edittale, relativamente alle violazioni, commesse mediante l'utilizzo di un'unità da diporto, concernenti l'inosservanza di una disposizione di legge o di regolamento o di un provvedimento legalmente emanato dall'autorità competente in materia di uso del demanio marittimo, del mare territoriale e delle acque interne, ivi compresi i porti, ovvero l'inosservanza di una disposizione di legge o di un regolamento in materia di sicurezza della navigazione;

*n)* semplificazione dei procedimenti per l'applicazione e il pagamento delle sanzioni amministrative pecuniarie al fine di garantire l'efficacia del sistema sanzionatorio, in particolare prevedendo la graduazione delle sanzioni in funzione della gravità delle fattispecie, della frequenza e dell'effettiva pericolosità del comportamento, con l'introduzione anche di misure riduttive dell'entità delle sanzioni in caso di assolvimento dell'obbligo del pagamento in tempi ristretti, nonché l'ampliamento delle fattispecie incidenti nella materia della sicurezza nautica per le quali è prevista la sospensione e la revoca delle patenti nautiche;

*o)* abrogazione espressa delle norme incompatibili.

3. Gli schemi dei decreti legislativi di cui al comma 1 sono adottati d'intesa con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281.

4. Gli schemi dei decreti legislativi di cui al comma 1 sono trasmessi alle Camere ai fini dell'espressione dei pareri da parte delle Commissioni parlamentari competenti per materia. I pareri sono resi entro venti giorni dalla data di trasmissione e indicano specificamente le eventuali disposizioni ritenute non conformi ai principi e criteri direttivi di cui al presente articolo. Il Governo, esaminati i pareri, ritrasmette alle Camere, con le sue osservazioni e con le eventuali modificazioni, il testo per il parere definitivo delle competenti Commissioni parlamentari, da esprimere entro venti giorni dalla data di trasmissione. Decorso tale termine, i decreti possono comunque essere emanati.

5. Entro diciotto mesi dalla data di entrata in vigore dei decreti legislativi di cui al comma 1, nel rispetto dei principi e criteri direttivi previsti dal comma 2 e con le modalità di cui al presente articolo, il Governo è autorizzato ad adottare uno o più decreti legislativi contenenti disposizioni correttive e integrative dei decreti legislativi medesimi.

6. 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, modifica la disciplina prevista dal regolamento di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 29 luglio 2008, n. 146, al fine di assicurare piena compatibilità con le innovazioni introdotte nell'esercizio della delega di cui alla presente legge.

7. Dai decreti legislativi di cui al comma 1 non devono derivare nuovi o maggiori oneri o diminuzioni di entrate a carico della finanza pubblica ed essi non devono comportare aggravio di spese per i cittadini.

