

SENATO DELLA REPUBBLICA
8^a COMMISSIONE (Lavori pubblici, comunicazioni)

Esame dello schema di decreto legislativo di revisione e integrazione del Codice della nautica da diporto (A.G. 461) e dello schema di d.P.R. concernente il Regolamento per l'attuazione del sistema telematico centrale della nautica da diporto (A.G. 448).

*Audizione del Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto
C.V. (CP) A. Agostinelli, C.V. (CP) A. Raiola, C.F. (CP) D. Santisi*

Roma, 5 ottobre 2017

Rivolgiamo, a nome del Comandante generale, Ammiraglio Ispettore Capo Vincenzo Melone, e del personale del Corpo delle Capitanerie di porto, un deferente saluto a Lei, Presidente, ed a tutti gli Onorevoli parlamentari componenti la 8^a Commissione del Senato della Repubblica.

Siamo grati per l'opportunità concessa di offrire il nostro contributo all'esame dello schema di decreto legislativo di revisione e integrazione del Codice della nautica da diporto, nonché dello schema di d.P.R. concernente il Regolamento recante norme per l'attuazione del sistema telematico centrale della nautica da diporto.

Alla redazione dei due schemi il Comando generale ha partecipato con propri rappresentanti in sede di tavoli tecnici istituiti presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Iniziando dal primo dei due provvedimenti, sappiamo che a distanza di dieci anni dall'entrata in vigore del Codice della nautica, è stata avvertita l'esigenza di una rivisitazione della disciplina di settore, soprattutto in considerazione dell'evoluzione subita dal contesto economico e sociale.

Il Codice del 2005 ha segnato un reale passo in avanti per la nautica italiana, venendo a realizzare il tanto atteso “*testo unico*” in materia di navigazione da diporto.

In questi dieci anni vi erano stati interventi normativi settoriali sul Codice¹, ma l’esigenza avvertita dal Legislatore della legge delega 167/2015 è stata quella di promuoverne un’organica riforma.

1. Entrando nel merito ed analizzando i profili di più stretta competenza del Corpo, l’oggetto della delega al Governo ha riguardato, tra le altre, la materia dei **controlli di sicurezza della navigazione sulle unità da diporto**. Infatti, l’articolo 19 dello schema mira alla razionalizzazione delle attività di controllo, al fine di evitare inutili duplicazioni di verifiche.

Attualmente la materia è regolata dall’articolo 9 della legge n. 172/2003, che afferma che tale tipo di controlli rientra nella preminente competenza del Corpo delle Capitanerie di porto e che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti indica con proprie direttive i criteri per lo svolgimento di detti controlli.

In realtà, nonostante annualmente il Signor Ministro emanasse tali direttive, si verificava che le forze operanti in mare attuassero due o anche più controlli sulla stessa unità nel corso della medesima giornata.

¹ D.L. 30/12/2008, n. 207 convertito in legge 27/2/2009, n. 14, recante “Proroga di termini previsti da disposizioni legislative e disposizioni finanziarie urgenti”, il cui articolo 24 riguarda il **comando di unità da diporto in stato di ubriachezza o sotto l’effetto di sostanze inebrianti o stupefacenti**;

D.L. 13/5/2011, n. 70 convertito in legge 12/7/2011, n. 106, recante “Semestre europeo. Prime disposizioni urgenti per l’economia”, il cui articolo 3 riguarda la **navigazione da diporto commerciale**;

D.L. 24/1/2012, n. 1 convertito in legge 24/3/2012, n. 27, recante “Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività”, il cui articolo 59 ter ha introdotto il **noleggio occasionale** e l’articolo 60 ha innovato il **regime doganale delle unità da diporto**;

D.Lgs. 6/8/2012, n. 147, recante “Disposizioni integrative e correttive del D.Lgs. 26/3/2010, n. 59 recante attuazione della direttiva 2006/123/CE relativa ai servizi nel mercato interno”, il cui articolo 18 **ha soppresso l’attività di mediatori per le unità da diporto**;

D.L. 21/6/2013, n. 69 convertito in legge 9/8/2013, n. 98, il cui articolo 23 **ha modificato la disciplina del noleggio occasionale**.

A ciò si è tentato di ovviare sin dal 2013 con l'introduzione, a cura del Comando generale, del c.d. "***bollino blu***": bollino autoadesivo da applicare sull'unità controllata (anche in banchina) e rilasciato all'utente insieme al verbale della verifica effettuata, attestante il possesso e la regolarità della documentazione di bordo nonché la presenza dei mezzi di salvataggio e delle dotazioni di sicurezza prescritte.

Nel 2016, durante la stagione estiva, sono state controllate con esito positivo e quindi con conseguente rilascio del bollino, **11.070** unità da diporto. I dati parziali relativi all'anno in corso vedono un totale di **9.217** unità controllate con esito positivo.

L'iniziativa descritta ha sicuramente contribuito a migliorare notevolmente la situazione, consentendo di destinare le risorse risparmiate sui controlli di *routine*, al contrasto di quelle condotte illecite che destano maggior allarme sociale e penalizzano la nautica italiana, nonché il comportamento virtuoso del diportista medio.

L'intervento a livello legislativo sui controlli, contenuto nell'articolo 19, si avvale del percorso già tracciato, tenendo presente che, ben presto, con l'avvento dell'archivio telematico centrale delle unità da diporto e dell'anagrafe nazionale delle patenti nautiche, sarà possibile per le forze operanti in mare collegarsi a detti archivi e accertare se, quando e con quale esito una determinata unità è stata controllata, nonché tutto ciò che attiene ai titolari di patente nautica, ivi compresi rinnovi, sospensioni e revoche del titolo abilitativo, violazioni commesse ed eventi straordinari in cui sono stati coinvolti.

Sempre l'articolo 19, in attuazione dell'articolo 1, comma 2, lettera o), della legge delega, attribuisce al Corpo la competenza esclusiva per la pianificazione, la direzione ed il coordinamento dei controlli in materia di

sicurezza della navigazione da diporto, in tal modo riconoscendo l'esperienza centenaria e la professionalità del Corpo nel comparto della sicurezza della navigazione.

2. Connesso con il precedente argomento è quello dell'istituzione, in virtù dell'articolo 29 dello schema, dell'**anagrafe nazionale delle patenti nautiche**.

La disposizione, oltre a soddisfare l'esigenza di avere un archivio centralizzato delle patenti con evidenti vantaggi (*a titolo di esempio, oggi per rinnovare una patente nautica occorre presentare domanda presso e solo presso l'ufficio che la ha rilasciata*), si pone l'obiettivo di consentire una verifica "in tempo reale" dei requisiti di validità delle patenti nautiche e, attraverso un sistema di archiviazione delle violazioni commesse, di applicare l'istituto della recidiva anche rispetto alle infrazioni nel settore nautico.

L'istituenda anagrafe opererà esclusivamente con strutture informatiche esistenti, ricevendo i dati dagli uffici della motorizzazione civile, dalle competenti Autorità marittime e dalle compagnie di assicurazione.

Allo scopo sarà utilizzato anche il progetto *Banca dati Patenti nautiche*, realizzato dal Comando generale del Corpo nell'ambito delle attività del Programma Operativo Nazionale "*Sicurezza per lo sviluppo*", in virtù del quale è stato costituito un Sistema informatico di analisi investigativa (S.I.A.I.) per la prevenzione ed il controllo delle attività illegali in ambito portuale, esteso a tutti i Comandi territoriali del Corpo.

3. Altra materia oggetto di delega è stata quella della **navigazione da diporto esercitata a fini commerciali** ed, in particolare, la semplificazione del connesso regime amministrativo, così da permettere

agli operatori del settore di rispondere adeguatamente alle esigenze del mercato non solo interno, ma soprattutto internazionale.

Infatti, l'articolo 1 dello schema, modificando l'articolo 1 del Codice, dà il giusto risalto e riconoscimento alla navigazione da diporto commerciale, ponendola sullo stesso piano di quella lusoria senza fini di lucro.

Ed, ancora, l'articolo 3 introduce nel nostro ordinamento la dizione e il concetto di “*commercial yacht*”, categoria che altri Paesi europei e soprattutto gli inglesi possiedono da tempo.

In tale contesto si inseriscono le norme relative alle navi da diporto iscritte nel registro internazionale. Si tratta delle navi destinate esclusivamente al noleggio per finalità turistiche ed adibite alla navigazione internazionale, altrimenti note come *superyacht*, introdotte nel nostro ordinamento dall'articolo 3 della legge n. 172/2003.

Grazie all'iscrizione nel registro internazionale, tali navi possono beneficiare di importanti sgravi fiscali e contributivi². Lo scopo: riportare sotto bandiera italiana tali navi, i cui armatori, per motivi di convenienza fiscale, avevano fatto immatricolare o transitare sotto bandiere estere molto più “appetibili”.

Il settore, però, non è mai decollato causa l'equiparazione di dette navi alle navi commerciali quanto al regime amministrativo.

Dopo la novella - *introdotta dalla legge n. 106/2011* - dell'articolo 1 del Codice della nautica, non vi è dubbio che esse rientrino nell'ambito della navigazione da diporto e che non sia più ammissibile un loro

² Gli armatori beneficiano dei seguenti sgravi fiscali e contributivi:

- il reddito derivante dall'utilizzo di navi iscritte nel registro internazionale concorre solo in misura pari al 20% a formare il reddito complessivo assoggettabile all'imposta sul reddito;
- è attribuito un credito d'imposta pari all'imposta sul reddito dovuta sui corrispettivi versati al personale di bordo, da far valere ai fini del versamento delle ritenute alla fonte relative a tali corrispettivi;
- non è dovuto il versamento di contributi previdenziali ed assistenziali per il personale italiano o comunitario.

inquadramento nella categoria delle navi commerciali *tout court* regolate dal codice della navigazione³.

Da qui l'esigenza, programmata nello schema agli articoli 1, 13, 44 e 52, di una disciplina più snella, in grado di coniugare le semplificazioni contenute nel Codice della nautica (*ad esempio in tema di immatricolazione, documenti di bordo e formalità di arrivo e partenza*) con le peculiarità proprie dei *superyacht*.

E', infine, da evidenziare l'ampliamento della categoria di navi in esame, grazie alla cancellazione del limite delle 1000 tonnellate di stazza lorda (articolo 52 dello schema), limite previsto nel 2003, ma diventato ormai anacronistico ed ingiustamente penalizzante per il settore.

In tema di navi da diporto, poi, si rileva con soddisfazione l'estensione ad esse di una semplificazione già esistente dal 2005 per le imbarcazioni, quella dell'iscrizione provvisoria (articolo 11 dello schema). Tale istituto consente di immatricolare il mezzo nautico con la semplice fattura di acquisto, in luogo del previsto titolo di proprietà perfezionato e registrato, per la durata di 6 mesi.

Ed, ancora, gli articoli 2 e 20 dello schema individuano criteri generali per l'uso commerciale dei natanti da diporto, rendendo in tal modo organiche le materie della locazione/noleggio/*diving*/scuola-nautica effettuate con le unità da diporto minori, oggi regolamentate con le 106 ordinanze delle Autorità marittime.

Infine, l'articolo 16 dello schema, in linea con il nuovo risalto dato all'uso commerciale delle unità da diporto, introduce la disciplina dell'armatore

³ Artt. 150 e 152 cod. nav. (atto di nazionalità e passavanti provvisorio), art. 170 cod. nav. (ruolo equipaggio), artt. 179 e 181 cod. nav. (formalità di arrivo e partenza da un porto).

del diporto, in tal modo svincolando ulteriormente la navigazione da diporto dal codice della navigazione.

4. Un cenno a parte merita la materia della **disciplina sanzionatoria**.

Nel 2005, con il Codice della nautica da diporto, è sorto un vero e proprio “sistema” sanzionatorio dedicato al settore, totalmente depenalizzato, un sistema che ha escluso il rapporto di sussidiarietà con le norme incriminatrici del codice della navigazione, motivo per il quale le norme sanzionatorie contenute nel titolo V del Codice della nautica si considerano oggi prevalenti rispetto a quelle penali e depenalizzate del codice della navigazione.

Attualmente il comma 3 dell’articolo 53⁴ del Codice della nautica ricomprende ogni tipo di illecito - commesso con unità da diporto - in materia di uso del demanio marittimo e di sicurezza della navigazione.

Soprattutto per la parte relativa alla sicurezza della navigazione, però, la norma appare assai generica e prevede sanzione identica (*da 207 a 1033 euro*) per condotte illecite eterogenee, alcune delle quali avrebbero meritato sanzione più grave. E’ evidente che tale norma andasse revisionata e specificata, per meglio adattarsi alla realtà. Ciò soprattutto in presenza di fattispecie infrattive socialmente più gravi e allarmanti costituite dalla navigazione sotto costa o oltre i limiti di velocità, idonee a compromettere la sicurezza dei bagnanti e dei subacquei.

Premesso quanto detto, si condivide appieno lo scopo della legge delega 167/2015, che è quello di determinare l’effetto di una maggiore deterrenza per tutte quelle violazioni che destano maggiore allarme sociale.

⁴ Art. 53 (Violazioni commesse con unità da diporto)

3. Salvo che il fatto costituisca violazione della normativa sulle aree marine protette, chi nell'utilizzo di un'unità da diporto non osserva una disposizione di legge o di regolamento o 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 non osserva una disposizione di legge o di regolamento in materia di sicurezza della navigazione è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da duecentosette euro a milletrantatré euro. Se il fatto è commesso con l'impiego di un natante da diporto la sanzione è ridotta alla metà.

Sulla base del descritto criterio direttivo, gli articoli da 35 a 41 dello schema provvedono a:

- aumentare di un terzo l'entità delle sanzioni vigenti in tema di uso del demanio marittimo e di sicurezza della navigazione;
- introdurre due specifiche violazioni, con sanzioni inasprite, per l'inosservanza dei limiti di velocità e per il trasporto di persone a titolo oneroso con unità da diporto;
- introdurre l'aggravante per danno o pericolo di danno all'ambiente;
- prevedere sanzioni pecuniarie e accessorie più severe in caso di comando di unità sotto l'influenza dell'alcool o di sostanze stupefacenti;
- ampliare le ipotesi, incidenti sulla sicurezza nautica, per le quali sono previste la sanzione accessoria della sospensione della licenza di navigazione o quelle della sospensione e revoca della patente nautica.

A quest'ultimo riguardo, basti pensare che attualmente la patente nautica può essere soltanto sospesa⁵ - *e non revocata* - nei casi di comando in stato di ubriachezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti, oppure di atti di imprudenza che compromettano l'incolumità pubblica.

5. Si condividono pienamente gli ulteriori obiettivi perseguiti dallo Schema in esame, quali:

- la semplificazione della procedura amministrativa per la **dismissione di bandiera** (articolo 12), tesa a risolvere le attuali gravi difficoltà in relazione alle vendite all'estero di barche usate italiane. Al riguardo, infatti, la norma dello schema prevede la cancellazione dai registri nazionali qualora decorra inutilmente il termine di 30 giorni senza che l'INPS si sia pronunciato sull'assenza di crediti contributivi;

⁵ Art. 40 del Regolamento di attuazione del Codice della nautica da diporto.

- l'introduzione di un **titolo professionale semplificato per il diporto** (*ufficiale di navigazione del diporto di 2° classe*), che, pur assicurando idonea professionalità, preveda requisiti di accesso meno stringenti e selettivi e contestualmente limiti di navigazione/operatività;
- l'istituzione (*rectius* il riconoscimento, perché nella prassi già esistenti) di due nuove figure professionali specifiche del diporto, **il mediatore del diporto e l'istruttore di vela** (articolo 31 dello schema), nonché del **servizio di assistenza e traino per imbarcazioni e natanti** da diporto in mare, a cura di privati (articolo 33 dello schema);
- la disciplina unificata a livello nazionale delle **scuole nautiche** (articolo 32 dello schema), attualmente normate dalle singole Province con propri regolamenti;
- la previsione, nell'ambito delle strutture ricettive della nautica, di un congruo numero di **ormeggi riservati** alle unità in transito o che approdano per rifugio, nonché alle unità condotte da persone diversamente abili o con persone diversamente abili a bordo; la promozione di progetti di infrastrutturazione leggera, a cura degli Enti gestori, nelle aree marine protette (zone B e C) con **campi boa attrezzati**; la destinazione alla nautica minore di aree demaniali non in concessione per il **ricovero a secco** (*dry storage*) - di pubblica fruizione - di unità da diporto fino a 12 metri (articolo 33 dello schema).

Al riguardo, riteniamo che la nautica possa crescere solo assieme alle infrastrutture e agli ormeggi ad essa dedicati, soprattutto per il naviglio minore, garantendo sempre il basso impatto ambientale.

6. In occasione di una riforma così rilevante del Codice della nautica, **ci sia consentito concludere** affermando che lo sviluppo di un comparto economico è in gran parte determinato dalla chiarezza, dalla semplicità e

dall'efficacia delle norme che lo regolano, nonché dall'efficienza del servizio reso dagli organi che lo amministrano.

Consapevole di ciò, il Corpo, sin dalla legge n. 50 del 1971, partecipa con propri rappresentanti allo studio e all'elaborazione della normativa di questo settore e allo stesso tempo i nostri uffici periferici sanno bene che i tempi brevi del servizio e lo snellimento amministrativo sono fattori determinanti, che inducono l'utenza a mantenere o scegliere la bandiera italiana, nella precipua intenzione di rendere il comparto sempre più affidabile, perché solo un comparto affidabile è volano di crescita e di sviluppo.

Il **secondo provvedimento** che oggi ci occupa riguarda l'informatizzazione e la digitalizzazione nella tenuta dei registri navali del diporto.

I Registri in uso nel nostro Paese hanno, infatti, consistenza cartacea e comportano, come è facilmente intuibile, un notevole dispendio di energie lavorative per le Conservatorie. Sappiamo bene che il sistema vigente non dà affidamento alle banche che effettuano *leasing*, né alla proprietà delle barche.

Ecco perché la legge di stabilità 2013 è intervenuta, istituendo nell'ambito del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il Sistema telematico centrale della nautica da diporto (SISTE), che si compone di:

- un Archivio telematico centrale presso il Ministero stesso;
- l'Ufficio di conservatoria centrale delle unità da diporto⁶;
- gli Sportelli telematici del diportista.

⁶ Aggiunto dall'art. 32 del D.L. 12/9/2014, n. 133 (c.d. decreto Sblocca Italia), convertito in legge 11/11/2014, n. 164.

L'archivio telematico sarà una banca dati centralizzata contenente i dati delle unità da diporto immatricolate (che oggi ammontano a **101.055** unità), cioè tutti quei dati riportati nelle undici sezioni previste negli attuali registri cartacei.

Gli Sportelli telematici del diportista (*che dovranno essere attivati presso le Capitanerie di porto, gli Uffici circondariali marittimi, gli Uffici della motorizzazione civile, nonché gli Studi di consulenza ed i raccomandatari marittimi che ne faranno richiesta e saranno abilitati dal Ministero/CED*) hanno lo scopo, come recita la legge, di “semplificare il regime amministrativo concernente l’iscrizione e l’abilitazione alla navigazione” delle imbarcazioni e navi da diporto. Quindi, tramite essi l'utente potrà accedere alle immatricolazioni, alle cancellazioni dai registri, al rilascio delle licenze di navigazione, alle trascrizioni dei passaggi di proprietà e di ogni altro atto soggetto a pubblicità.

Lo Sportello sarà l’interfaccia tra utenza della nautica e Amministrazione, per quanto attiene le pratiche amministrative svolte oggi presso gli Uffici marittimi e della motorizzazione.

Al riguardo, il Comando generale ritiene che i vantaggi di un archivio unico informatizzato siano evidenti: certezza dei dati e possibilità della loro interconnessione per una fruizione rapida, sicurezza tecnico-giuridica, tutela del credito e del *leasing*, armonizzazione delle procedure, maggiori efficacia ed efficienza dell’azione amministrativa nel delicato settore della pubblicità navale.

Quanto allo STED, non v’è dubbio che rappresenti uno strumento di snellimento dei flussi procedurali inerenti all’amministrazione della navigazione da diporto.

Pertanto, il Comando generale, quale organo di raccordo tra Uffici marittimi periferici e la competente Direzione generale, promuoverà e coordinerà ogni sforzo utile al raggiungimento dell'obiettivo finale, in vista della completa digitalizzazione del comparto nautico.

Grazie per l'attenzione.
