

**PARERE DELLA 14<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE**  
**(Politiche dell'Unione europea)**

(Estensore: CARDINALI)

Roma, 18 settembre 2014

Su testo ed emendamenti riferiti al disegno di legge:

**(1167) Delega al Governo per la riforma del codice della nautica da diporto**

La 14<sup>a</sup> Commissione permanente, esaminato il disegno di legge in titolo, considerato che esso è composto da un solo articolo che fornisce la delega per un'organica riforma del quadro normativo concernente la nautica da diporto, costituito dal decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, che ha introdotto nell'ordinamento un codice della nautica da diporto e ha dato attuazione alla direttiva 2003/44/CE sull'armonizzazione delle discipline nazionali riguardanti le imbarcazioni da diporto;

ricordato che, in seguito all'entrata in vigore del predetto codice, si sono succeduti numerosi interventi normativi, diretti al rilancio del settore produttivo della nautica, a fronte dei pesanti effetti derivanti dal momento recessivo che caratterizza il mercato e la grave crisi economica e occupazionale che ha colpito la filiera dell'industria e del turismo nautico;

condivisa l'esigenza di procedere a una revisione organica della normativa in oggetto, coniugando il principio della semplificazione degli adempimenti burocratici posti a carico dell'utenza e degli operatori del settore, con la necessità di assicurare un adeguato controllo sui requisiti funzionali alla salvaguardia della sicurezza della vita umana e dell'ambiente;

condiviso, in particolare, il principio generale della "specialità" del settore della nautica da diporto, che richiede una disciplina specifica rispetto a quella della navigazione commerciale, e che richiede una maggiore flessibilità nella sua applicazione alla molteplicità di esigenze che caratterizza la vita dei diportisti;

considerato che, il 20 febbraio 2014, la Commissione europea ha presentato la nuova "Strategia europea per una maggiore crescita e occupazione nel turismo costiero e marittimo" (COM(2014) 86), che prospetta 14 azioni dell'UE volte ad aiutare regioni costiere e imprese a superare le sfide cui sono chiamate e a consolidare la posizione del settore quale motore essenziale della "economia blu" in Europa, in cui gli Stati membri sono invitati a elaborare e attuare strategie nazionali e regionali, a sfruttare i fondi disponibili e a scambiarsi le migliori pratiche,

considerato che il 17 gennaio 2014 è entrata in vigore la direttiva 2013/53/CE relativa alle imbarcazioni da diporto e alle moto d'acqua e che abroga la direttiva 94/25/CE, il cui termine di recepimento è fissato al 18 gennaio 2016, e che la scadenza del

---

Al Presidente  
della 8<sup>a</sup> Commissione permanente  
S E D E

termine per l'esercizio della delega legislativa recata dal disegno di legge in titolo è prevista entro 24 mesi dalla sua entrata in vigore,

formula, per quanto di competenza, parere favorevole sul testo, con la seguente condizione:

si ritiene necessario che nell'esercizio della delega legislativa il Governo tenga conto della normativa di cui alla direttiva 2013/53/CE, entrata in vigore il 17 gennaio 2014, e che la scadenza del termine di delega – prevista entro 24 mesi dall'entrata in vigore del provvedimento in titolo – sia uniformata alla scadenza del termine di recepimento previsto dalla direttiva, ovvero al 18 gennaio 2016. Resta impregiudicata la necessità di assicurare una delega al Governo ai fini del recepimento della citata direttiva 2013/53/CE, eventualmente mediante la futura legge di delegazione europea;

e con le seguenti osservazioni:

in relazione alla lettera *c)* dell'articolo 1, comma 2, si condivide il criterio della semplificazione da applicare ai casi di navigazione temporanea, necessaria a fini commerciali o di riparazione e assistenza, di imbarcazioni che si trovano momentaneamente non munite dei prescritti documenti abilitanti la navigazione;

si condivide, inoltre, il criterio di cui alla lettera *l)* dell'articolo 1, comma 2, relativo alla 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;

in relazione ai criteri di cui alle lettere *m)* ed *n)* dell'articolo 1, comma 2, in funzione del condivisibile principio della “graduazione delle sanzioni in funzione della gravità delle fattispecie, della frequenza e dell'effettiva pericolosità del comportamento”, e della finalità deterrente della sanzione, anziché aumentare tutte le sanzioni di un terzo, si ritiene più utile aumentare la forbice tra sanzione minima e sanzione massima, prevedendo un incremento della sola sanzione massima;

in considerazione dell'esigenza di attrarre diportisti provenienti da altri Stati europei, si ritiene opportuno prevedere che, nell'esercizio della delega sul riordino della disciplina sulla nautica da diporto, il Governo tenga conto dell'esigenza di armonizzare il settore con le rispettive discipline degli altri Stati membri dell'Unione europea, di valorizzare lo scambio delle migliori pratiche e di sfruttare i finanziamenti previsti da fondi europei, come previsto dalla citata comunicazione della Commissione europea del 20 febbraio 2014 “Strategia europea per una maggiore crescita e occupazione nel turismo costiero e marittimo” (COM(2014) 86).

La Commissione formula, inoltre, un parere favorevole sull'emendamento 1.100, mentre, in relazione all'emendamento 1.16, formula un parere non ostativo sui capoversi “*g-bis)*” e “*g-quater)*”, e un parere non ostativo sul capoverso “*g-ter)*”, invitando ad una riformulazione di quest'ultimo in cui si tenga conto che le operazioni commerciali a cui si riferisce la direttiva 2009/16/CE sul controllo dello Stato di approdo sono quelle di trasporto marittimo internazionale, che non rientrano tra le possibili operazioni commerciali delle unità da diporto previste dall'articolo 2 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171.

Valeria Cardinali