



## **SENATO DELLA REPUBBLICA**

8<sup>a</sup> Commissione (Lavori pubblici, comunicazioni)

AUDIZIONE IN 8<sup>a</sup> COMMISSIONE PER L'ATTO GOVERNO 101  
DI REVISIONE ED INTEGRAZIONE DEL CODICE DELLA NAUTICA DA DIPORTO

Roma, 1° Agosto 2019

Egregio Presidente, Sig. Relatore, Illustri Senatori,

nel ringraziare per la convocazione in titolo, e nel rilevare il notevole, nonché rimarchevole, lavoro degli Uffici competenti per la redazione dell'A.G. 101, c'è in calce una breve nostra scheda di presentazione. Ciò premesso, entriamo subito nel vivo dell'argomento esponendo poche considerazioni di settore, cominciando con i profili della formazione e dell'apprendimento al comando.

### **Scuole e patenti nautiche**

#### Articolo 12

Nel comma 6-bis dell'articolo 39 del D.Lgs. 171/2005 che verrebbe sostituito dalla lettera c) del comma 1 dell'articolo in epigrafe, al secondo periodo, dopo le parole "limitazioni relative alla tipologia di unità da diporto", aggiungere "**con programmi semplificati di apprendimento e conseguimento**", in modo tale, specificatamente, da individuare una sorta di *patentino*, soprattutto per le moto d'acqua, considerata la loro limitazione di esercizio ed il fatto di essere qualificate come una categoria a sé.

#### Articolo 16

Per l'istruttore professionale di vela, sorge la domanda del perché non gli si richieda anche il possesso della patente nautica, di almeno pari livello a quella che intende conseguire l'allievo.

#### Articolo 18

Si nutrono perplessità sull'eliminazione, per gli aspiranti titolari di scuola nautica, di una esperienza di docenza pregressa. In proposito sembrerebbe preferibile che tale esperienza venisse ripristinata, estendendola anche ai Centri di istruzione per la nautica, poiché la mancanza dello scopo di lucro di questi ultimi non giustificherebbe una diversa "capacità didattica", senza dimenticare che sovente nei centri stessi si ovvia ai costi e resa con contributi/tessere, anche giornalieri o all'occasione, a quanto pare.

In alternativa si potrebbe, per l'insegnamento, introdurre una specifica figura attraverso un corso (e se del caso un esame) con aggiornamenti periodici, statuendola nel decreto legislativo e rinviando il dettaglio a Regolamenti/Decreti, con oneri a carico del candidato, come già avviene per le autoscuole.

Inoltre un unico "responsabile didattico" per tre sedi non risulterebbe congruo, intanto perché – considerato che la disciplina viene sostanzialmente mutuata da quella delle autoscuole – nelle autoscuole ce n'è uno per sede, ancorché si verta nel medesimo ambito territoriale; parafrasando verrebbe piuttosto da considerarlo un "irresponsabile didattico".

Poi, si osserva che quanto disposto, sempre nell'articolo 18 dell'A.G. 101, come comma 13 del riformulato articolo 49-septies D.Lgs. 171/2005, l'idoneità psicofisica richiesta all'istruttore di pratica nautica si appalesa ridondante, dato che è lo stesso requisito richiesto all'istruttore di vela, per il quale la ratio è il carattere specialmente sportivo della disciplina, mentre un normale istruttore per unità a motore ha la sufficiente idoneità che gli deriva dal possesso della patente nautica. Considerato che sono in arrivo i quiz nazionali e che le sedi di esame pubbliche tendono a essere sempre più carenti di strumenti, carte etc... (anche per ragioni di budget e coperture), risulta sconsigliabile l'eliminazione della facoltà per le scuole nautiche di svolgere gli esami presso la propria sede in presenza di oltre 10 candidati, dovendo le scuole stesse essere costantemente aggiornate sulle dotazioni ed attrezzature.

E ancora, a differenza della Relazione illustrativa dell'A.G. 101 su questo articolo, la cadenza almeno triennale dei controlli da parte delle Amministrazioni provinciali sulle scuole nautiche, parrebbe essere stata espunta.

Infine, pure in correlazione con l'implementazione dell'Anagrafe Nazionale delle patenti nautiche, un istituto di "revisione patente nautica" analogo a quello automobilistico presenterebbe, legati ovviamente alla sicurezza, aspetti di un certo interesse.

## Quanto alla **Disciplina giuridica e amministrativa delle unità da diporto**

### Articolo 5

La previsione per cui il cantiere, per immatricolare a proprio nome l'unità da diporto da esso costruita, possa sostituire il "titolo di proprietà" con una dichiarazione sostitutiva di notorietà (di proprietà ovviamente) ex DPR 445/2000, viene nelle Relazioni all'A.G. 101 spiegata con la corrente *impossibilità* di ottenere una siffatta *autoimmatricolazione*.

Si deve rappresentare, non per contrarietà, ma semplicemente per chiarezza, che:

- 1) non consta la suddetta impossibilità, poiché l'immatricolazione avviene sulla base di una dichiarazione di proprietà con sottoscrizione autenticata e regolarmente registrata all'Ufficio dell'Agenzia delle Entrate, non essendo quindi possibile individuare la modifica come priva di (negativi) effetti finanziari
- 2) integrerebbe un vulnus all'articolo 2657 del Codice Civile, che, come è noto, ai fini dei beni iscritti in Pubblici Registri richiede un atto pubblico o una scrittura privata con sottoscrizione autenticata o giudizialmente accertata o, ancora, una sentenza, come peraltro richiamato all'articolo 10 del Regolamento di attuazione del Codice della nautica da diporto (decreto MIT 146/2008).

### Articolo 7

Oltre all'estensione della validità della ricevuta di avvenuta presentazione rilasciata dallo Sportello Telematico del Diportista (STED) "ai fini del rilascio del ruolo e del ruolino di equipaggio e della licenza dell'apparato ricetrasmittente di bordo", potrebbe essere opportuno, sia per l'articolo 24 del decreto legislativo 171/2005, sia per gli articoli 17 comma 2 del medesimo decreto legislativo, poiché detta ricevuta verrà rilasciata sempre attraverso il collegamento con il SISTE, introdurre uno e un solo rinnovo automatico per altri 20 giorni (constatabile da parte degli Organi di controllo attraverso le idonee connessioni informatiche), qualora per ragioni non imputabili allo STED medesimo - e nemmeno all'Utente - non sia possibile definire l'operazione richiesta nei 20 giorni prescritti.

### Articolo 8

Bene la previsione di rilascio del "certificato di idoneità al noleggio" da parte dello STED, tuttavia andrebbe precisato che tale certificato non sia rilasciabile in un momento diverso dall'immatricolazione (cioè successivamente o in sede di rinnovo) senza la certificazione tecnica dell'Ente notificato al controllo, mentre è – appunto – unicamente in sede di immatricolazione rilasciabile sulla scorta della marcatura CE dell'unità.

### Articolo 9

Questo è l'aspetto più delicato e stimolante, poiché proprio l'implementazione del Sistema Telematico Centrale della nautica da diporto permetterebbe finalmente di "sistematizzare" e razionalizzare i natanti, attraverso una loro **identificazione** analoga a quella dei ciclomotori in campo veicolistico (mantenendoli quindi quali beni mobili comuni e gestendoli amministrativamente, qui sì, tramite dichiarazioni sostitutive di proprietà ex DPR 445/2000), assai semplice e ben poco onerosa, rendendone obbligatorio – per il nuovo a partire da una certa data (ad esempio dal 1° gennaio 2021 per le immissioni in navigazione) e per le unità naviganti entro un termine ultimo (sempre ad esempio il 31 dicembre 2022) – l'identificativo SAR dell'articolo 49 del Regolamento di attuazione del Codice della nautica da diporto (decreto MIT 146/2008).

Le ragioni sono molteplici:

- in primis di sicurezza e tracciabilità
- statistiche
- tributarie, anche di livello UE
- assicurative
- a garanzia della proprietà/disponibilità, nonché per tutela del valore dell'unità
- di trasparenza e certezza

Naturalmente con riferimento alle unità da diporto di lunghezza superiore a 2,5 metri (non solo a remi e nemmeno se a vela senza motore, quantomeno, per queste ultime, fino a 7,5 metri di lunghezza), nonché alle moto d'acqua.

## Articolo 25

Al comma 1 dell'articolo 25 (che modificherebbe l'articolo 59 del D.Lgs. 229/2017), nella lettera c), in fine, i gabinetti medici potrebbero essere incardinati, per completezza e coerenza dello scenario normativo e di servizio, anche presso "le sedi autorizzate dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991 n. 264", vale a dire i consulenti automobilistici/nautici abilitati quali STED.

Nel ringraziare anche per l'attenzione e confidando nella Vostra sensibilità, restiamo a completa disposizione e porgiamo i migliori saluti e auguri di buon lavoro.

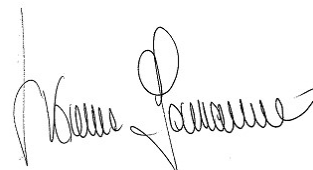
Il Segretario Nazionale Autoscuole  
Emilio Patella



Il Presidente  
Antonangelo Coni



Il Segretario Nazionale Studi  
Yvonne Guarnerio



L'UNASCA (Unione Nazionale Autoscuole e Studi di Consulenza Automobilistica) è associazione, fondata il 25 febbraio 1967, maggiormente rappresentativa a livello nazionale (D.M. Trasporti 9 febbraio 2004) delle categorie delle Autoscuole (art.123 del Codice della Strada) e Scuole Nautiche (Decreto Interministeriale 146/2008) e di quella delle Imprese di Consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto di cui alla legge 264/1991 (brevemente Studi di Consulenza Automobilistica).

Con ca. 3000 imprese iscritte, attraverso il settore Studi di consulenza svolge sul territorio l'80% circa delle formalità dei veicoli/imbarcazioni servendo 11/12 milioni di Utenti all'anno, mentre attraverso il settore Autoscuole si occupa del rilascio di circa 1 milione di patenti e circa 3 milioni di rinnovi all'anno, costituendo i due settori una realtà occupazionale intorno ai 30.000 addetti.

Inoltre da 20 anni è firmataria di specifico CCNL.

Le AUTOSCUOLE e le SCUOLE NAUTICHE si occupano della formazione e dell'aggiornamento dei conducenti dei veicoli e delle unità da diporto, per il conseguimento e il mantenimento di ogni tipo di patente di abilitazione alla guida o al comando di dette unità, compresi i corsi per recupero dei punti.

Gli STUDI di CONSULENZA AUTOMOBILISTICA, anche noti come "agenzie pratiche auto", svolgono consulenza professionale e assistenza amministrative su veicoli, unità da diporto e conducenti, per la circolazione stradale e la navigazione sia fisiche che giuridiche, ricoprendo soprattutto funzioni pubblicistiche, che si concretizzano nell'essere "Sportelli Telematici dell'Automobilista e del Diportista (STA e STED)", "Centri Servizi Motorizzazione", Pubblici Ufficiali autenticatori degli atti di compravendita e costituzione di diritti di garanzia per i beni mobili registrati e "agenti contabili" nella riscossione dei tributi statali e degli Enti locali legati ai richiamati beni. Hanno poi integrato, fin dal 1994, il primo esempio di partnership e di telematica pubblico-privato (denominato PRENOTAMOTORIZZAZIONE) e sono capillarmente incardinati sul territorio nazionale.

Viale di Val Fiorita,88 – 00144 ROMA Tel. 0654221986 Fax 065916542 – [unasca@unasca.it](mailto:unasca@unasca.it) – [www.unasca.it](http://www.unasca.it)