



DECRETO CORRETTIVO DEL CODICE DELLA NAUTICA DA DIPORTO

Atto Governo n. 101

note 10.10.2019

Alla Spett.le Commissione Lavori Pubblici del Senato

Il **d.lgs. 3 novembre 2017, n. 229** ha riformato il Codice della nautica da diporto (d.lgs. 18 luglio 2005, n. 171) sulla base della legge delega 7 ottobre 2015, n. 167 che prevedeva (art. 1, comma 5) un termine di 18 mesi dall'entrata in vigore del d.lgs. di cui sopra per l'emanazione di un **decreto correttivo**, quindi con scadenza il 12 agosto 2019.

Non riuscendo ad adottare il provvedimento in tempo utile, i Gruppi parlamentari, con la legge 6 agosto 2019, n. 84 (primo firmatario Sen. Patuanelli), hanno modificato la legge delega prorogando i termini per l'adozione del correttivo del Codice della nautica diporto da 18 a 30 mesi.

Il decreto correttivo:

- è frutto del lavoro di confronto fra Ucina Confindustria Nautica – unica associazione riconosciuta come “associazione nazionale maggiormente rappresentativa” con decreto del MIT n.141/2019 – le rappresentative di Agenzie, Scuole nautiche, Federazioni sportive e la DG Trasporto marittimo del MIT
- è lo strumento imprescindibile per completare la semplificazione e lo snellimento burocratico introdotto dal d. lgs.229 del 2017, anche al fine di arginare la fuga delle unità da diporto italiane verso altre bandiere dell'Unione Europea, attualmente al ritmo di **2.000 cancellazioni l'anno dai registri nazionali**
- rappresenta l'occasione irripetibile di intercettare il flusso delle unità da diporto in libera uscita dai registri britannici (prima bandiera europea per consistenza della flotta da diporto di unità medio-grandi) a seguito della Brexit.

In particolare, al fine di completare la **semplificazione e lo snellimento burocratico** introdotto dal d.lgs. n. 229/2017, di **rendere maggiormente competitivo il sistema italiano** con ripercussioni favorevoli per un'ampia gamma di destinatari, quali cantieri costruttori e produttori di componentistica, società di gestione di attività di locazione e noleggio, scuole nautiche e centri di istruzione, mediatori, porti e approdi turistici, utenti privati, si riportano di seguito gli interventi ritenuti maggiormente qualificanti da UCINA Confindustria Nautica.

Artt. 2 e 22 - Si regola un'ulteriore tipologia di unità in uso commerciale, utilizzata per la somministrazione di cibo e bevande e per attività di commercio al dettaglio, una realtà economica emergente svolta in assenza di copertura normativa. In tal modo si colma una lacuna del Codice, da un lato, e si mira allo sviluppo di nuove PMI o ditte individuali, con conseguente aumento di offerta di lavoro stimate in 1500 nuove attività nel settore del turismo nautico, dall'altro.

Art. 3 - Si inserisce la previsione di una disciplina relativa ai droni, prodotto che si sta affacciando sul mercato, soprattutto nell'ambito del salvataggio marittimo.

Senza la norma in oggetto – che rimanda a una disciplina tecnica di attuazione – non sarebbe possibile assumere anche le necessarie cautele in tale ambito, poiché – come avvenuto con i droni aerei – attualmente la materia è priva di riconoscimento normativo.

Art. 4 - Si introduce una specifica licenza di navigazione semplificata dedicata alle navi destinate esclusivamente al noleggio per finalità turistiche, attualmente in parte disciplinate dal codice mercantile, che snellisce i tempi di rilascio del titolo abilitativo alla navigazione.

Tale norma è orientata alle bandiere UK in uscita a seguito della Brexit.

Vengono poi introdotte alcune semplificazioni amministrative relative ai libri e ai documenti di bordo per tale tipologia di navi. In particolare con la facoltà di sostituire: l'atto di nazionalità (di cui all'articolo 150 del Codice della navigazione) con un'apposita licenza di navigazione; il ruolo di equipaggio (di cui all'articolo 170 del Codice della navigazione) con il ruolino di equipaggio previsto per il diporto; il giornale nautico (previsto dall'articolo 173 del Codice della navigazione), articolato in diversi volumi, con un libro unico di bordo.

Art. 5 - Si prevede la possibilità di iscrizione delle unità nuove direttamente a nome del cantiere, mediante una dichiarazione sostitutiva dell'atto di notorietà in luogo del titolo di proprietà. Questa possibilità, fino ad oggi preclusa unicamente dalla bandiera italiana (in quanto il costruttore è per definizione privo di titolo di proprietà), consentirà al cantiere costruttore di un'unità da diporto, che per qualsiasi ragione non riesca a concluderne la vendita, di poterla immatricolare a proprio nome.

Questa previsione mira a favorire l'apertura di un nuovo mercato come è avvenuto nel settore automobilistico con la vendita a "km 0".

Art. 6 - Con riguardo al rilascio di nuove licenze di navigazione, si prevede che contestualmente all'iscrizione sono rilasciati la licenza provvisoria, il certificato di sicurezza e il ruolino equipaggio, al fine di rendere fin da subito operativa l'unità, in linea con gli standard dei più efficienti registri UE.

Tale norma è orientata sia allo snellimento burocratico sia all'attrattività per le bandiere UK in uscita a seguito della Brexit.

Art. 7 - Con riguardo al rinnovo della licenza di navigazione, il d.lgs. n. 229/2017 ha già previsto la validità della ricevuta di presentazione della domanda di rinnovo quale licenza provvisoria. A completamento della riforma, si prevede ora che tale licenza provvisoria (20 gg), sia valida anche ai fini del rilascio del ruolo e del ruolino di equipaggio e della licenza per l'apparato ricetrasmittente di bordo.

Tale norma mira a consentire l'immediata fruibilità dell'unità alla sua consegna e, oltre al mercato interno, è orientata alle bandiere UK in uscita a seguito della Brexit.

Art. 8 – Si consente il rilascio del certificato di idoneità al noleggio da parte dello Sportello Telematico del diportista (STED).

La misura digitalizza e accelera i tempi di ottenimento della documentazione da parte degli operatori professionali italiani e mira ad attrarre sotto bandiera italiana quelli esteri.

Art. 9 – Si prevede una regolamentazione unica nazionale dell'utilizzo di natanti per locazione e noleggio al fine di razionalizzare gli adempimenti amministrativi delle PMI e ditte individuali. Oggi tale attività è disciplinata con provvedimenti locali delle Capitanerie, a volte molto differenti fra loro, tanto da mettere in crisi gli operatori che hanno la base in un circondario marittimo, ma la cui clientela si reca nel circondario confinante.

La norma dovrebbe favorire un'implementazione di circa l'10-15% di dette attività.

Artt. 11 e 25 – Semplificazione delle procedure per l'annotazione sul ruolino di equipaggio degli sbarchi e imbarchi dei marittimi per le unità maggiori, anche con riguardo alle unità che si trovano in acque estere, alla luce delle modalità di comunicazione telematica.

La previsione elimina anche i principali elementi di non competitività del sistema italiano rispetto ad altre bandiere UE.

Art. 12 – Si prevedono patenti speciali per i portatori di disabilità o patologie ostative al rilascio delle patenti nautiche e si ridefinisce l'obbligo di patente nautica per la conduzione di motori fuoribordo a due tempi di potenza inferiore a 40,8 CV.

Sul secondo punto, molto delicato, UCINA Confindustria Nautica ha commissionato un'analisi comparativa tra un motore a due tempi a iniezione diretta, con cilindrata di 863 cc, e un motore a quattro tempi fuoribordo a iniezione diretta, di cilindrata 995 cc, entrambi nuovi e di potenza nominale di 40 CV, quindi inferiore al limite di potenza di 40,8 CV (oltre il quale ricorre l'obbligo di patente nautica). Il primo motore, in base al testo vigente del Codice della nautica da diporto, come modificato dal d.lgs. n. 229/2017, è oggi soggetto ad obbligo di patente nautica, mentre il secondo motore ne è esonerato.

All'esito delle prove al banco e in acqua:

- entrambi i motori hanno fornito potenze nominali pressoché sovrapponibili entro la curva dell'elica con WOT nominale (entro una media di 0,8 HP);
- entrambi i motori hanno raggiunto circa la stessa velocità massima entro la gamma del regime nominale;
- nessuno dei due motori ha ecceduto lo standard SAE J1228 per la potenza certificata dei motori fuoribordo;

Si aggiunga che, da un punto di vista di sicurezza della navigazione, nei 15 anni in cui i motori a due tempi a iniezione diretta di carburante, con cilindrata superiore a 750 cc, ma inferiore a 1000 cc, sono stati condotti senza patente, non sono stati comunicati alla Direzione generale sinistri marittimi, in cui fossero coinvolti tali motori, né problemi o segnalazioni di inconvenienti o criticità relative alla sicurezza della navigazione.

Dal punto di vista politico, il 15 aprile 2019, in audizione presso la IX Commissione Trasporti della Camera dei deputati, il Sottosegretario del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti Michele Dell'Orco, a nome del Governo, in risposta all'interrogazione n. 5-01828 presentata dall'On. Emanuele Scagliusi del Movimento 5 Stelle ha dichiarato: *"Il Governo è consapevole della necessità di superare definitivamente le criticità emerse a seguito della modifica introdotta dall'art. 39 del Codice della nautica e in tal senso sta lavorando. Infatti, nelle more di una rivisitazione generale della norma che possa favorire le attività nautiche delle piccole imbarcazioni da diporto, è intenzione del Governo individuare in tempi stretti la soluzione più idonea, proprio in considerazione dell'approssimarsi della stagione turistica"*. (Bollettino delle Giunte e delle Commissioni, Camera dei Deputati, 3 aprile 2019).

Proprio per evitare ingenti danni economici alle imprese del settore nautico e al settore della nautica da diporto nel suo complesso, la legge 21 settembre 2018, n. 108 ha disposto il differimento dell'applicazione dell'articolo 39, comma 1, lettera b), del codice della nautica da diporto, come modificato dal d.lgs. n. 229/2017, al 1° gennaio 2019, in considerazione del fatto che a decorrere dalla data di entrata in vigore del decreto legislativo n. 229/2017, si è determinato un obiettivo nocuo all'attività delle imprese di locazione, che avevano acquistato i propulsori in questione in ragione della possibilità di localarli a prescindere dal possesso della patente nautica da parte del locatario.

Differimento che si è rivelato troppo breve in relazione al periodo di ammortamento del costo di acquisto di un motore marino, e pertanto prorogato sino al 2020 con legge 24 luglio 2019, n. 73 nelle more che il decreto correttivo risolve definitivamente il problema. Comunque, la soluzione prospettata, che innalza a 900 cc il limite di cilindrata per i motori a due tempi a iniezione diretta di carburante ai fini dell'obbligo di patente nautica, conserva l'impianto del d.lgs. n. 229/2017, basato sulla conferma della differenza di cilindrata fra i propulsori fuoribordo a due tempi a iniezione diretta di carburante e i propulsori a quattro tempi a iniezione elettronica di carburante, sulla base di un principio di ragionevolezza fondato su elementi tecnici oggettivi.

La norma, elevando da 750 a 900 di cilindrata il limite per la conduzione senza patente di motori fuoribordo a 2 tempi, a iniezione diretta, di potenza inferiore a 40,8 CV, pur mantenendo il principio di una differenziazione con la cilindrata degli equivalenti motori a 4 tempi (1000 CC), cancella il danno prodotto ad utenti e operatori commerciali e della locazione che hanno acquistato l'unico marchio sotto i 40 CV oggi escluso dalla guida senza patente.

Art. 13 - Si introduce la previsione dell'annotazione del cambiamento di residenza/domicilio del titolare della patente nautica effettuata dal Centro elaborazione dati della Direzione generale per la motorizzazione (CED), analogamente a quanto previsto dal codice della strada (decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285).

La norma mira a ridurre le lungaggini amministrative.

Art. 14 - A fronte del consolidato mutamento delle modalità di offerta sul mercato che, oltre al noleggio dell'intera unità, vedono l'offerta di imbarchi "a la cabina", si prevede la regolamentazione di questo tipo di vendita, molto diffuso nel settore turistico fra le unità di minori e medie dimensioni, a oggi non ancora disciplinato.

Si sottolinea come la definizione giuridica vigente di noleggio nautico non viene in alcun modo modificata e la norma non apre in alcun modo a ipotesi, da taluno avvertite, del c.d. "boat and breakfast". Semplicemente viene dato riconoscimento all'affitto della sola cabina, oltre a quello dell'intera unità una delle modalità attualmente più utilizzate sul mercato del charter nautico.

Art. 15 – Si modifica la disposizione concernente il noleggio occasionale, introducendo il requisito della patente da almeno 5 anni per il proprietario della barca che effettua tale attività, in allineamento con l'anzianità di patente richiesta per fare l'istruttore.

A margine si evidenzia come, in accoglimento delle richieste UCINA per rendere trasparente e circoscrivere tale uso all'attività alla facoltà per il proprietario di coprire parte delle spese di acquisto e gestione della sua barca, sono già stati introdotti nella normativa vigente l'obbligo di contratto a bordo e l'invio di comunicazione preventiva all'Agenzia delle Entrate e alla Capitaneria di porto a ogni singolo noleggio. A sette anni dall'introduzione della norma nell'ordinamento, UCINA ha condotto un'indagine per verificare eventuali distorsioni sul mercato. Si è potuto riscontrare che l'attività di controllo da parte degli enti preposti è piuttosto intensa, come dimostrano alcune recenti notizie di stampa. Fra le molte reperibili si segnalano:

OLBIA: Olbia, gite 'abusive' a Tavolara, sequestrata imbarcazione

https://www.olbia.it/tavolara-gite-guardia-costiera-olbia-sequestro/?fbclid=IwAR1t3zjk3R-VM4vHRjVh3n6SqDXIPgwF44q5UCHay7odky89JrY_Z8q2ETg

NAPOLI: Controlli sulle barche da noleggio, anche occasionale

<https://www.napolitoday.it/cronaca/controlli-guardia-costiera-barche-noleggio.html?fbclid=IwAR2qk10DFS7EHXOhL2R6lJfDs1CoAaHCerJhc2TKF5E4nCZomgBjp1F0Y4>

PANTELLERIA: Giri dell'isola in barche abusive. A Pantelleria fioccano le multe

https://www.tp24.it/2019/08/25/cronaca/giri-dellisola-barche-abusive-pantelleria-fioccano-multe/138607?fbclid=IwAR2JMTPx0z3f0InE-rdV1V_FQ2PTZQVLxJ8nbLz4dRRVpSYXKnoL-9JfI4

La norma è finalizzata alla maggiore sicurezza dei trasportati e rappresenta un ulteriore limite ad eventuali speculazioni distorsive del mercato.

Artt. 16 e 17 - Viene riconfigurata la figura dell'istruttore professionale di vela, sottolineando la distinzione, con connesse conseguenze di carattere giuridico e fiscale, tra istruttore professionale di vela e istruttore di vela che opera in ambito sportivo e dilettantistico; conseguentemente si istituisce l'elenco nazionale degli istruttori professionali di vela.

In questo modo si tutela tutta l'attività di base svolta presso i circoli sportivi.

Artt. 18 e 19 – Si regola in modo più puntuale e sistematico la disciplina dell'attività di scuola nautica e dei centri di istruzione per la nautica.

Per quanto attiene alla disciplina dei centri di istruzione per la nautica senza scopo di lucro, il punto centrale della riforma è la previsione espressa del necessario preventivo riconoscimento da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Art. 20 – Vengono ridefinite le infrastrutture previste per i posti barca riservati ai disabili, modellate sulla base delle singole caratteristiche dei porti, una riforma necessaria al fine di consentire la realizzazione di accessi effettivamente utili a facilitarne la fruizione ai portatori di handicap.

Si supera così la rigidità della disciplina vigente che, tra l'altro, fissando una determinata altezza della banchina di accesso non tiene conto delle escursioni di marea.

Art. 25. Alla lett. b), si introduce, fra l'altro, il principio che l'indicazione dei mezzi di salvataggio - contenuta nel decreto attuativo del Codice – deve prevedere quelli idonei alla navigazione limitata all'area SAR (Search and Rescue) nazionale, ove abbinate alla presenza di dispositivi elettronici di geolocalizzazione.

In questo modo, limitatamente all'area di sicurezza nazionale vigilata dalle Capitanerie di porto, ove abbinate alla presenza di dispositivi di allarme e geolocalizzazione in grado di contattare direttamente la centrale operativa SAR, sarà possibile prevedere una graduazione delle misure di sicurezza ora indifferenziate per la navigazione da oltre le 12 miglia dalla costa a quella oceanica.

Tale disposizione, ritenuta essenziale stakeholder e utenza, è volta a fermare la fuga di imbarcazioni verso bandiere UE e a dare applicazione ai principi e criteri direttivi di cui alla legge delega 7.10.2015, n.167, art. 1, comma 2, di "migliorare l'effettiva concorrenzialità del settore nell'ambito europeo" e, lettera q), "revisione della disciplina in materia di sicurezza anche alla luce dell'innovazione tecnologica".

Alla lettera c), si modifica poi la disciplina dei requisiti per le patenti, prevedendo, fra l'altro, lo svolgimento delle visite mediche anche presso gabinetti medici privati, oltre che presso strutture pubbliche.

La norma mira a sburocratizzare l'accesso alla nautica per gli utenti.

Alla lettera f), infine, si prevede l'annotazione del ruolino equipaggio con modalità telematiche.

Art. 27 - Si prevede la possibilità di destinare parti del demanio marittimo a ricovero a secco per la nautica minore, con il conseguente l'inserimento dei "*dry storage*" quali strutture della nautica da diporto nella legge 8 gennaio 1994, n. 84

Tale previsione, in attuazione dei principi e criteri direttivi della legge delega 7.10.2015, n.167, art. 1, comma 2, let. h), mira a far nascere nuove piccole realtà imprenditoriali e a consentire l'accesso al diporto a nuove categorie di utenti oggi escluse per ragioni economiche.

* * *

Facendo riferimento a precedenti audizioni, anche presso l'altro ramo del Parlamento, si coglie l'occasione per alcune riflessioni sui natanti (unità <10m):

- a) la legge delega 7 ottobre 2015, n. 167, nei principi e criteri direttivi, prescrive la semplificazione degli adempimenti formali posti a carico dell'utenza (art. 1, comma 2, lett. a) e b)) la semplificazione del regime amministrativo. Circa i natanti, infatti, l'unico ambito di intervento indicato concerne la regolamentazione dell'attività di locazione dei natanti (art. 1, comma 2, lett. e))
- b) la non immatricolazione del natante, la "bicicletta" della nautica, è a fondamento del nostro sistema diportistico, prevista dalle prime leggi speciali sulla nautica da diporto e poi successivamente ampliato fino a 10 metri. Tutti i dati statistici degli ultimi venti anni dimostrano una bassissima incidentalità di questa fascia di utenza, in considerazione anche del fatto che, anche per i natanti, è prevista la patente per le motorizzazioni sopra i 40 cavalli
- c) solo una minoranza degli Stati membri dell'UE prevede l'immatricolazione dei natanti, la quale, se introdotta in Italia, determinerebbe una fuga dalla nautica stimata dall'Osservatorio nautico nazionale in circa il 50% dei diportisti proprietari di queste unità. Con un impatto negativo di molte volte superiore a quello causato dai provvedimenti del Governo Monti
- d) ai fini della sicurezza, l'articolo 49 (Identificativo SAR per i natanti da diporto) del Regolamento di attuazione del codice della nautica da diporto (146/2008) prevede che il proprietario ha la facoltà di contraddistinguere il natante da diporto con un numero identificativo preceduto dalla sigla «ITA», assegnato su domanda dal Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto ai fini delle attività di ricerca e soccorso. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti saranno disciplinate, secondo criteri di semplificazione, le caratteristiche, le modalità di richiesta e di assegnazione, la gestione informatizzata dei numeri identificativi dei natanti da diporto, nonché le comunicazioni relative alla proprietà e alle caratteristiche del natante
- e) ai fini dell'identificazione degli scafi, va ricordata l'introduzione della DCI (Dichiarazione di costruzione o importazione) prevista dal Sistema telematico centrale della nautica da diporto (SISTE), di recente entrata in vigore (DPR 152/2018), basata sui dati forniti dai costruttori e comunicati alla motorizzazione civile, sulla falsa riga di quanto avviene nel settore automobilistico.

Con riferimento alle patenti nautiche, la stragrande maggioranza dei sinistri – sia pur in numero assoluto molto contenuto – è causato da conduttori muniti di patente. Appare dunque opportuno aggiornare il database da somministrare ai candidati agli esami per conseguimento dell'abilitazione con rivisitazione degli attuali questionari, inserendo come principi cardine dell'esame le norme di condotta, la navigazione prudentiale in prossimità della costa e delle aree riservate ai bagnanti, le norme di tutela ambientale e le norme generali di navigazione, riducendo il più possibile la parte mnemonica alla conoscenza delle pubblicazioni ufficiali che si debbono consultare in navigazione.