

RIFORMA DEL CODICE DELLA NAUTICA DA DIPORTO

Il settore della nautica da diporto risulta particolarmente rilevante per l'economia italiana. Secondo i dati contenuti nell'ultimo Rapporto sull'economia del mare del CENSIS, il contributo al PIL del turismo nautico si aggira sui 5 miliardi di euro.

«La nautica da diporto è un settore industriale e quindi va aiutato con politiche industriali conseguenti», ha affermato l'onorevole Tiziano Arlotti nel corso di un Convegno, organizzato dai deputati Pd, svoltosi alla Camera dei deputati sul tema “Turismo nautico, ricchezza del paese” il 18 settembre 2015.

*Si tratta di un provvedimento atteso da anni in tutto il settore della nautica (armatori, assicurazioni, cantieristica, porti, lavoratori portuali, artigiani, tecnici, ricercatori, aziende turistiche) che **vale, complessivamente, oltre 40 miliardi di euro** – circa il 2,6% del Pil nazionale – con più di 480 mila occupati, che ha sofferto un forte ridimensionamento negli ultimi 5 anni. L'intervento di riforma è particolarmente utile anche in considerazione della crescita prevista per il 2016 per l'intero settore in misura superiore al 2% (stime Unione nazionale dei cantieri e delle industrie nautiche e affini).*

Il settore è attualmente anche oggetto di interesse da parte dell'Unione europea, nell'ambito della strategia europea per una maggiore crescita e occupazione nel turismo costiero e marittimo contenuta nella Comunicazione della Commissione europea COM(2014)86, presentata il 20 febbraio 2014. L'Unione europea ha inoltre recentemente approvato la direttiva 2013/53/UE relativa alle imbarcazioni da diporto e alle moto d'acqua; l'aggiornamento del codice alle previsioni della direttiva è previsto dal principio di delega di cui al comma 2, lettera bb) ed è inoltre in corso di esame da parte delle istituzioni UE la proposta di direttiva sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi.

Il codice oggetto di delega è stato emanato in attuazione della direttiva 2003/44/CE in materia di ravvicinamento delle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative degli Stati membri riguardanti le imbarcazioni da diporto. Le finalità della delega sono riconducibili, in particolare, all'introduzione nel codice della nautica da diporto di misure di semplificazione, sia della normativa sia dell'apparato sanzionatorio (per il quale si prevede anche un inasprimento delle sanzioni).

La delega interviene in una fase di particolare crisi del mercato interno: nel 2013 solo il 7% della produzione cantieristica nazionale è stata venduta in Italia (fatturato di 100 milioni di euro, -94% rispetto al 2008) con forti ripercussioni sui cantieri specializzati nel mercato interno. Un trend negativo del mercato interno, confermato anche nel 2014, compensato dalla straordinaria performance della cantieristica italiana destinata all'export, che fra il 2008 e il 2013 è aumentata di 40 punti, passando dal 53% al 93%. Quanto alla necessità

di potenziare il sistema dei porti specializzati nella nautica da diporto, basta considerare che il 75% delle imbarcazioni da diporto di tutto il mondo si muove nel Mediterraneo; di qui il rilievo strategico del provvedimento per il settore e per l'economia del paese.

Il provvedimento persegue la finalità principale di introdurre nel codice della nautica da diporto misure di semplificazione degli adempimenti. Dispone l'equiparazione a tutti gli effetti dei "marina resort" alle strutture turistico ricettive e una specifica attenzione è dedicata inoltre al potenziamento dei dispositivi di sicurezza e all'aggiornamento dei requisiti per il conseguimento della patente nautica, per assicurare una migliore formazione.

Il relatore, onorevole Mario Tullo (Pd), nel corso della discussione delle linee generali del provvedimento ha rilevato: «noi affrontiamo una legge delega sulle regole del codice della nautica, che riguardano il tema della sicurezza e del rispetto dell'ambiente, in una logica di sburocratizzazione, per rimetterci in linea con quanto avviene in Europa. Sicuramente alcune di queste misure, di sostegno di questo settore, possono essere fondamentali per la crescita complessiva del Paese».

I NUMERI DELLA NAUTICA IN ITALIA

Il compendio statistico [Il diporto nautico in Italia – Anno 2013](#), redatto dall'Ufficio statistico del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti riferisce di **147.804 posti** barca complessivi circa in Italia. **Liguria, Toscana, Friuli Venezia Giulia e Sicilia** sono le regioni con la maggiore disponibilità.

7.500 i km. di costa dell'Italia.

Più di **103.493 le imbarcazioni immatricolate**.

Quasi il **40,9 per cento** delle unità appartiene alla classe **fino a 10 metri** (quelli che il codice definisce natanti da diporto); **il 58,8 per cento** appartiene alla classe compresa tra i **10 e i 24 metri** (quelli che il codice definisce imbarcazioni da diporto) e solo lo **0,3 per cento è oltre i 24 metri** (quelli che il codice definisce nave da diporto). Nella serie storica si nota un aumento graduale e costante tra il 2008 e il 2011 sia delle unità da diporto sia dei posti barca, mentre nel 2012 si è rilevata una diminuzione di entrambi i dati confermata nel 2013.

6,20 miliardi di euro il record di **fatturato** dell'**industria nautica** italiana toccato nel 2007. In tre anni, a causa della crisi, il fatturato si è **dimezzato**, tornando nel 2013 ai **livelli del 2000** ([Istest](#))

2,5 miliardi di euro il fatturato 2014 dell'industria nautica, con una crescita del 2,1% rispetto al 2013 ([Ucina](#)).

1,32‰ il contributo della nautica al PIL italiano ([Il Sole24Ore](#)).

8° posto per valore nell'**export** ([Symbola](#)).

Oltre il **25%** della domanda internazionale dei prodotti della nautica è assorbito dal **Made in Italy**.

18.000 gli addetti, di cui la **metà** nella sola **cantieristica** nel settore nautico a livello nazionale. Il CENSIS calcola **1 posto** di lavoro ogni **3,8 barche**. Per ogni addetto alla costruzione si creano 6,5 posti di lavoro nell'indotto. Una Marina turistica in media impiega 70 persone.

Ogni 180 giorni in media i controlli in mare dei diportisti mentre per gli automobilisti un controllo ogni 5.400 ([Ucina](#)).

Per approfondimenti si rimanda ai [lavori parlamentari](#) del provvedimento “Delega al Governo per la riforma del codice della nautica da diporto” AC 2722 e ai [dossier](#) pubblicati dal Servizio Studi della Camera dei deputati.

LE MATERIE DI INTERVENTO DELLA DELEGA

La **delega ha una durata di ventiquattro mesi** e gli ambiti di intervento riguardano il **regime amministrativo e navigazione** delle unità da diporto; le attività di **controllo** in materia di sicurezza della navigazione da diporto; la revisione della **disciplina sanzionatoria** in relazione alla gravità e al pregiudizio degli interessi pubblici; l'aggiornamento dei **requisiti psicofisici** per il conseguimento della patente nautica e, infine, a seguito di un emendamento approvato al Senato, le procedure per **l'approvazione e l'installazione di sistemi di alimentazione con GPL**, metano ed elettrici sulle unità da diporto di nuova costruzione o già immesse sul mercato.

PRINCIPI E CRITERI DIRETTIVI

I decreti legislativi sono adottati in conformità con i criteri di semplificazione delle procedure, tali da consentire la revisione del codice della nautica da diporto, mantenendone fermi 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 una maggiore crescita e occupazione nel turismo costiero e marittimo (COM(2014)86), nel rispetto dei seguenti principi e criteri direttivi:

- a) **coordinamento e armonizzazione** della normativa in materia di nautica da diporto;
- b) **semplificazione del regime amministrativo** e degli adempimenti relativi alla navigazione da diporto, anche ai fini commerciali;
- c) revisione, secondo criteri di semplificazione, della disciplina in materia di **navigazione temporanea 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) previsione, nell'ambito delle strutture ricettive della nautica, di un numero congruo di **accosti riservati alle unità in transito**, con particolare attenzione ai posti di ormeggio per i portatori di *handicap*;
- g) regolamentazione puntuale, allo scopo di tutelare l'ecosistema e di vietare l'ancoraggio al fondale nelle aree marine protette all'interno del campo boa, dei **campi di ormeggio**

attrezzati, anche con l'impiego di tecnologie informatiche e telematiche, nelle zone di riserva generale (zone B) o di riserva parziale (zone C), per le unità da diporto autorizzate alla navigazione, prevedendo una riserva di ormeggi alle imbarcazioni a vela;

h) destinazione d'uso per la nautica minore delle strutture demaniali, pontili, arenili e piazzali, che presentino caratteristiche particolarmente idonee per essere utilizzate quali **ricovero a secco** (*dry storage*) di piccole imbarcazioni, garantendo comunque la fruizione pubblica delle medesime aree;

i) 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;

l) rivalutazione e semplificazione dei **requisiti psicofisici**, con particolare riferimento a quelli visivi e uditivi, per il conseguimento e il rinnovo delle patenti nautiche e revisione delle procedure di accertamento e certificazione degli stessi;

m) introduzione di una normativa semplificata della **mediazione nel diporto**;

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

o) previsione di criteri di razionalizzazione ed economia delle risorse istituzionali destinate all'**attività di controllo in materia di sicurezza della navigazione** e previsione, in tale ottica, del Corpo delle capitanerie di porto–Guardia costiera quale autorità alla quale competono in via esclusiva la pianificazione ed il coordinamento dei controlli, tenuto conto delle vigenti attribuzioni istituzionali in tale settore;

p) pieno adeguamento del [decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53](#), alla [direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009](#), in materia di **attività di controllo da parte dello Stato di approdo**, con particolare riguardo al corretto recepimento della definizione di «interfaccia nave/porto» e all'ambito di applicazione della normativa riguardante le imbarcazioni da diporto che si dedicano ad operazioni commerciali rispetto agli obiettivi fissati dalla direttiva;

q) revisione della disciplina in materia di **sicurezza delle unità e delle dotazioni** anche alla luce dell'adeguamento all'innovazione tecnologica;

r) equiparazione, a tutti gli effetti, alle strutture ricettive all'aria aperta, **delle strutture organizzate per la sosta ed il pernottamento di turisti all'interno delle proprie imbarcazioni** ormeggiate nello specchio acqueo appositamente attrezzato, secondo i requisiti stabiliti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentiti i Ministeri dei beni e delle attività culturali e del turismo e dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare¹;

¹ La principale conseguenza dell'equiparazione dei "marina resort" alle strutture ricettive turistiche all'aperto è l'applicazione alle prestazioni rese ai clienti alloggiati in questi spazi, dell'IVA agevolata al 10 per cento (concessa ai clienti delle strutture ricettive turistiche) invece dell'IVA al 22 per cento applicabile alla portualità turistica e ai servizi associati (agevolazione già prevista dalla legge di stabilità 2015 prorogata successivamente sino al 31 dicembre 2015).

s) 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 e l'istituzione della giornata del mare nelle scuole;

t) 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, prevedendo:

- l'istituzione di un elenco nazionale, aggiornato, degli istruttori professionali, nel sito istituzionale della Federazione italiana vela (FIV) e della Lega navale italiana (LNI) e nei siti dei comuni nel cui territorio sono presenti centri velici. Gli oneri derivanti dall'istituzione e dalla tenuta dell'elenco nazionale di cui al precedente periodo sono posti a carico degli iscritti;
- che gli istruttori di vela siano in possesso del brevetto della FIV, della Marina militare attraverso le proprie competenti articolazioni o della LNI, rilasciato nel rispetto del Sistema Nazionale di Qualifiche (SNaQ) dei tecnici sportivi del CONI e del Quadro europeo delle qualifiche–*European Qualification Framework* (EQF) dell'Unione europea;

u) 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;

v) **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 e prevedendo altresì l'inasprimento delle sanzioni relative all'inosservanza dei limiti di velocità, anche da parte delle imbarcazioni commerciali, negli specchi d'acqua portuali, nei pressi di campi boa, di spiagge e di lidi, nel passaggio vicino ad imbarcazioni alla fonda e nella navigazione all'interno degli specchi acquei riservati alla balneazione;

z) nell'ambito della revisione della disciplina sanzionatoria di cui alla lettera v), previsione di **sanzioni più severe a carico di coloro che conducono unità da diporto in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di stupefacenti**, nonché nei confronti di coloro che utilizzando unità da diporto causano danni ambientali, ovvero determinano una situazione di grave rischio per la salvaguardia dell'ambiente e dell'ecosistema marino, attraverso misure che, a seconda della gravità della violazione, vadano dal ritiro della patente al sequestro dell'unità da diporto;

aa) **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;

bb) adeguamento alla [direttiva 2013/53/UE](#) del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 novembre 2013;

cc) abrogazione espressa delle norme incompatibili.

ADOZIONE DEI DECRETI LEGISLATIVI E ITER PROCEDURALE

Gli schemi dei decreti legislativi sono adottati d'intesa con la Conferenza unificata e sono trasmessi alle Camere ai fini dell'espressione dei pareri da parte delle Commissioni parlamentari competenti per materia e per i profili finanziari. 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.

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 di nuovo entro venti giorni dalla data di trasmissione. Decorso tale termine, i decreti possono comunque essere emanati.

INTEGRAZIONI CORRETTIVE

Entro diciotto mesi dalla data di entrata in vigore dei decreti legislativi il Governo è autorizzato ad adottare uno o più decreti legislativi contenenti disposizioni correttive e integrative dei decreti legislativi medesimi.

Con uno o più decreti il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri interessati, modifica la disciplina prevista al fine di assicurare piena compatibilità con le innovazioni introdotte nell'esercizio della delega di cui alla presente legge.

Dai decreti legislativi 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. Qualora uno o più decreti attuativi determinino nuovi o maggiori oneri che non trovino compensazione al proprio interno, i decreti legislativi dai quali derivano nuovi o maggiori oneri sono emanati solo successivamente o contestualmente all'entrata in vigore dei provvedimenti legislativi che stanziino le occorrenti risorse finanziarie.

Post scriptum

PRIMA LETTURA SENATO

AS 1167

[iter](#)

PRIMA LETTURA CAMERA

AC 2722

[iter](#)

[Legge n. 167 del 7 ottobre 2015](#)

Delega al Governo per la riforma del codice della nautica da diporto
pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 245 del 21 ottobre 2015