Unione Nazionale Autoscuole
Studi Consulenza Automobilistica

# CAMERA DEI DEPUTATI

IX Commissione (Trasporti, Poste e Telecomunicazioni)

DOCUMENTO (7 pagine + APPENDICE con allegati) PER AUDIZIONE IN IX COMMISSIONE SU L'ATTO GOVERNO 101 DI REVISIONE ED INTEGRAZIONE DEL CODICE DELLA NAUTICA DA DIPORTO

Roma, 10 settembre 2019

Egregio Presidente, Sig. Relatore, Illustri Onorevoli,

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
(Modifiche all'articolo 39 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171)

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
(Modifiche all'articolo 49-quinquies del decreto legislativo 18 luglio 2005, n.171)

Riguardo al novello articolo 49 quinquies – istruttore professionale di vela, completamente riscritto, alla fine del comma 2 si legge: **l'istruttore professionale di vela istruisce anche ai fini della preparazione dei candidati agli esami per il conseguimento delle patenti nautiche**.
Nel successivo articolo 17 (che modifica l'art. 49 sexies – elenco nazionale degli istruttori di vela) si nota che, per ottenere l'iscrizione nell'elenco nazionale, tra i requisiti dell'istruttore di vela non c'è il possesso della patente nautica.
E' palese che nell'attività di insegnamento effettuata su unità da diporto, per le quali è obbligatorio il possesso della patente nautica, l'istruttore professionale di vela debba assumerne egli stesso il comando.
La nostra proposta è che si preveda il requisito del possesso della patente nautica in corso di validità di categoria almeno pari a quella che i candidati aspirano a conseguire, nel caso in cui l'attività professionale di insegnamento delle tecniche della navigazione a vela sia mirata alla preparazione dei candidati agli esami per il conseguimento delle patenti nautiche.
Aggiungendo detto requisito, sarebbe anche di più chiara interpretazione la fine del comma 12 dell'art. 18 (che modifica l'art. 49 septies – scuole nautiche) nel quale si dispone che **l'attività di istruzione pratica delle tecniche di base della navigazione a vela è svolta dall'istruttore professionale di vela di cui all'articolo 49-quinquies**.
Non si comprende, infatti, se il requisito del possesso della patente nautica da almeno cinque anni, previsto nel già citato comma 12 per i soggetti che svolgono attività di istruzione pratica al comando di unità da diporto presso le scuole nautiche, sia riferito anche all'istruzione pratica delle tecniche di base della navigazione a vela.

Articolo 18
(Modifiche all'articolo 49-septies del decreto legislativo 18 luglio 2005, n.171)

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 giornaliere 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.

Più nel dettaglio, nel comma 4, tra i requisiti dei soggetti che possono presentare la SCIA per l'esercizio di una scuola nautica, è stato abrogato quello dell'esperienza di insegnamento di durata almeno biennale, maturata nei cinque anni precedenti (tale requisito riprendeva quanto disposto dall'art. 123 del Codice della strada per la titolarità di autoscuola).
Nella relazione illustrativa si giustifica tale abrogazione con "problemi applicativi" e "limitazione della libertà d'impresa".
In effetti i "problemi applicativi" nell'ambito delle scuole nautiche potrebbero scaturire dal fatto che non esista una figura professionale come in quello *terrestre* dove il titolare di autoscuola, oltre all'esperienza biennale di insegnamento, deve possedere le abilitazioni di insegnante di teoria ed istruttore di guida previste dal D.M. 26.01.2011, n. 17.
Non si intravede però una "limitazione della libertà di impresa" ma l'imprescindibilità da un'adeguata preparazione didattica e professionale del soggetto che diventerà titolare di un'attività formativa così importante, soprattutto in relazione alla sicurezza della navigazione e della salvaguardia della vita umana in mare.
La nostra proposta è quindi creare una nuova figura professionale in possesso di un attestato di idoneità, prevedendo un decreto applicativo che stabilisca i requisiti (tra questi, indispensabile il possesso della patente nautica) e le modalità di esame per il relativo conseguimento.
Così come è stato fatto per la disciplina delle scuole nautiche, simile a quella delle autoscuole, si suggerisce di trarre nuovamente ispirazione dall'ambito *terrestre* in cui esiste un attestato di idoneità professionale per ottenere l'autorizzazione all'esercizio dell'attività di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto (art. 5 Legge 8 agosto 1991, n. 264).

Parimenti, sempre nello stesso articolo, al comma 7, anche per la figura del responsabile didattico (nell'art. 123 Codice Stradale deve possedere la stessa esperienza di insegnamento ed abilitazioni richieste al titolare di autoscuola), che invece non necessiterebbe nella nautica di alcuna esperienza di insegnamento e di qualsiasi altro titolo che gli conferirebbe un'adeguata preparazione didattica e professionale.
Continuando a confrontare quest'articolo con la ratio dell'art. 123 del Codice della strada, il responsabile didattico può sostituire il titolare di autoscuola solo per un'ulteriore sede, mentre per la scuola nautica lo stesso soggetto può rappresentarne addirittura tre. Ciò ne comporterebbe sicuramente una scarsa capacità di gestione ed il loro possibile appiattimento.

Nel comma 11, sarebbe opportuno che, riguardo al requisito del possesso della patente nautica per svolgere l'attività di insegnamento teorico, la prevista anzianità di patente da almeno 5 anni corrisponda all'abilitazione pari a quella che i candidati che frequentano i relativi corsi aspirano a conseguire.
Infatti esistono scuole nautiche che preparano candidati al solo conseguimento del titolo entro 12 miglia dalla costa, altre che preparano candidati anche per la patente senza limiti dalla costa, altre ancora che preparano pure al conseguimento della patente nautica per nave da diporto.

Nel comma 13 alla lettera d) si dispone che gli istruttori pratici siano in possesso di certificato di idoneità psico-fisica rilasciata dai medici della federazione medico-sportiva italiana, al pari dell'istruttore professionale di vela. L'insegnamento pratico della condotta di unità a motore, che non rientra sicuramente tra le attività sportive (tipiche del "velista" e che ne giustifica la rigorosità dei requisiti psicofisici), dovrebbe essere considerato simile a quello dell'istruttore di guida in ambito *terrestre*. Si tratta di previsione ridondante, mentre il fatto che l'esercizio di detta attività comporti il possesso della patente nautica in corso di validità già sottintende l'idoneità psico-fisica al comando di unità da diporto.

Ultima considerazione: verrebbe abrogato il comma 16 dell'art. 49-septies del decreto legislativo 18 luglio 2005, n.171. Detto comma 16 attualmente prevede la possibilità dello svolgimento delle sedute d'esame con un numero di candidati non inferiore a 10 presso le sedi delle scuole nautiche.

L'abrogazione penalizzerebbe pesantemente la nostra categoria; nello specifico, lo spostamento delle unità da diporto per lo svolgimento della prova pratica presso le sedi delle Capitanerie di Porto e Motorizzazioni Civili comporterebbe un ingente aumento dei costi di gestione. La soppressione non si giustifica con un risparmio per la Pubblica Amministrazione, in quanto si rammenta che le spese di viaggio e di missione per i componenti delle commissioni di esame sono attualmente a carico dei richiedenti. Inoltre va considerato che sono in arrivo i quiz nazionali e che le sedi di esame pubbliche tendono ad essere sempre più carenti di strumenti, carte etc…….. (anche per ragioni di budget e coperture), mentre le scuole nautiche devono essere costantemente aggiornate sulle dotazioni ed attrezzature.

Per concludere, si rileverebbe che, 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.

Articolo 19
(Modifiche all'articolo 49-octies del decreto legislativo 18 luglio 2005, n.171)

Nel comma 6, per la figura del responsabile didattico dei Centri di istruzione per la nautica, al pari del titolare o del responsabile didattico di scuola nautica, non è richiesto alcun titolo che assicuri una preparazione adeguata al ruolo che dovrebbe rivestire. Proponiamo, anche per questa figura, il possesso di un appropriato titolo professionale, prevedendo un decreto applicativo che stabilisca i requisiti (tra questi, indispensabile il possesso della patente nautica) e le modalità di esame per il relativo conseguimento.

---

Infine la nostra associazione ha manifestato, nelle varie occasioni di confronto con la Pubblica Amministrazione, ulteriori proposte, tra cui le seguenti, che cogliamo l'occasione in questa sede di rappresentare di seguito.

**1) Categoria di patente nautica specifica per il comando di moto d'acqua**
Le moto d'acqua, come disposto dal comma 5 dell'art. 9 dell'atto del Governo n. 101 (modifiche all'art. 27 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171), possono navigare entro un miglio dalla costa; l'abilitazione necessaria per il comando di moto d'acqua è attualmente la patente nautica di categoria A.
Sarebbe opportuno prevedere una categoria specifica di patente nautica che abiliti al comando delle moto d'acqua con programmi ed esame semplificati (inutile, ad esempio, la prova scritta di carteggio nautico) nonché con il limite massimo di distanza dalla costa pari a un miglio. Una ipotesi è quella che si propone più sopra per l'art. 12 dell'A.G. 101.

**2) Revisione della patente nautica**
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** (°), con riferimento ai seguenti articoli dell'A.G. 101.

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.

**A parte APPENDICE di approfondimento**

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, così come è già per il Codice della Strada.

(°) Gli studi di consulenza automobilistica e nautica (legge 264/1991) sono il trait d'union tra e per gli Utenti (Cittadini ed Imprese) e la P.A., in un contesto di terzietà (art. 1, comma 1-ter, legge 241/1990, cioè privati che svolgono attività amministrativa secondo i canoni costituzionali di imparzialità e indipendenza), operando per fornire sicurezza e certezza fisico-giuridica nella negoziazione, gestione e circolazione dei mezzi di trasporto.

Sono più volte contemplati nel Codice della Strada, così come nella normativa sulla nautica da diporto, inoltre, fin dal 2010, l'Unasca si è fatta parte diligente nel segnalare i fenomeni delle esterovestizioni dei veicoli e delle intestazioni temporanee e fittizie (i cosiddetti prestanome per queste ultime), in particolare durante l'Audizione sempre in 8^ Senato nel 2015 per il DDL S1638 di delega per la riforma del Codice della Strada, che hanno poi trovato traduzione normativa negli articoli del Codice della Strada stesso 93 (per l'esterovestizione, con il DL Sicurezza 2018, ancorché in maniera parzialmente differente dalla nostra proposta), 94, comma 4-bis (per le intestazioni temporanee), 94-bis (per le intestazioni fittizie), nonché per l'istituzione degli Sportelli Telematici dell'Automobilista (STA, ex dPR 358/2000) e del Diportista (STED, ex dPR 152/2018) e, infine, dell'Archivio Nazionale elettronico delle patenti nautiche e della disciplina delle scuole nautiche.

Per completezza, la nostra associazione è stata pure promotrice del Documento Unico del veicolo, in introduzione dall'1/1/2020 con il D.Lgs. 98/2017.

---

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 | Il Presidente | Il Segretario Nazionale Studi |
|---|---|---|
| Emilio Patella | Antonangelo Coni | Yvonne Guarnerio |

**SHEDA PRESENTAZIONE UNASCA**

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.

**APPENDICE** al documento di Audizione in IX Commissione Camera il 10-09-2019 su A.G. 101 per nautica diporto
**Relativamente all'identificazione dei natanti**

V'è da ulteriormente precisare che:

- la normativa unionale sull'IVA prevede il controllo dell'assolvimento di tale tributo per le imbarcazioni di lunghezza superiore a 7,5 mt (si accompagna – Allegato 1 - alla presente la disciplina italiana di recepimento di cui al DDL 331/1993 conv. dalla legge 427/1993)
- in Francia è prevista la registrazione di tutti i natanti oltre 2,5 mt di lunghezza e della "francisation" per le unità da 7 mt in su (per appunto i controlli fiscali tra cui l'IVA), e in accompagnamento c'è uno stralcio della disciplina transalpina (Allegato 2, di cui al link https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/Immatriculation-francisation-navires-de-plaisance_4p_DEF_Web.pdf, Allegato 3 e Allegato 4)
- la Convenzione Italo-Svizzera del 1992 per la navigazione nei Laghi Maggiore e di Lugano (Allegato 5, in stralcio per le parti di interesse, mentre il link al documento completo è il seguente https://www.admin.ch/opc/it/classified-compilation/19983325/201203010000/0.747.225.1.pdf), postula altrettanto un contrassegno identificativo per i natanti oltre 2,5 mt, e anche qui si forniscono i riferimenti normativo-applicativi (Allegato 6, Allegato 7, Allegato 8, e 8-bis per immagine/esempio di contrassegni per la navigazione dei natanti). I contrassegni sono ottenibili, oltre che sul lato Svizzero, anche presso alcuni dei Comuni lacuali o viciniori (Novara, Arona, Verbano-Cusio-Ossola) e presso l'Autorità di bacino lacuale dei Laghi Maggiore, Comabbio, Monate e Varese
- la mancata identificazione dei natanti crea una macroscopica discrasia nelle disposizioni di accesso al reddito di cittadinanza (RDC), poiché, come è noto, tra i beni che non si devono possedere, ci sono gli aeromobili, le navi e le imbarcazioni, ma queste ultime sono appunto solo le unità da oltre 10 mt, mentre quelle al di sotto (che possono valere anche fino a 350.000 euro) non sono individuabili
- la Commissione parlamentare di vigilanza sull'Anagrafe tributaria, nel documento finale del luglio 2009 sulla "Indagine conoscitiva sull'Anagrafe tributaria nel contrasto all'evasione fiscale", osserva come sia auspicabile un archivio dei natanti (di tale documento si acclude uno stralcio – Allegato 9 - ponendo l'attenzione, specialmente, sulle parti evidenziate)
- l'implementazione del SISTE (Sistema Telematico Centrale della Nautica da Diporto) e dei correlati STED non consente più l'alibi della sottrazione dei natanti al loro censimento/attribuzione causa l'esistenza di registri cartacei e la ragione di alleviare i detentori da adempimenti burocratici, pure perché non si verte sulla immatricolazione, bensì, si ripete, sull'identificazione SAR (Search And Rescue) di cui all'articolo 49 del Decreto 148/2006 di Regolamento al Codice della nautica da diporto, in regime di bene mobile comune e con un sistema semplicissimo e minimamente oneroso analogo a quello dei ciclomotori
- in aggiunta la sicurezza in mare non vale solo per passeggeri dei natanti, ma anche per gli altri soggetti che incrociano siffatte unità. In caso di incidenti occorre "riconoscibilità" con l'apprensione del "numero di targa" e agevole individuazione del responsabile dell'unità medesima (non per nulla si fa riferimento all'assegnazione della sigla ITA seguita da un numero, di Ricerca e Soccorso o Salvataggio, che dir si voglia); sono peraltro unità che hanno ingombro, massa e inerzia affatto trascurabili, sovente con motori molto potenti. Si risolverebbero inoltre "clausole" e difficoltà assicurative, non sottacendo che si ostacolano i furti (è molto più facile sottrarre un bene privo di "generalità" e risultante all'apparenza di chi lo detiene …….)
- d'altronde non si può nascondere che qualunque altra obiezione all'identificazione dei natanti, quale, principalmente, "costituirà un ostacolo alle vendite", si appaleserebbe come una singolare volontà di continuare ad occultare un elemento di capacità contributiva, in un quadro di negata trasparenza e di negata sicurezza di navigazione, e altrettanto di mancata presunzione della disponibilità, e sarebbe per giunta l'anteporre l'interesse economico a quello pubblico. Vengono alla mente casi analoghi di paventato danno economico-commerciale, poi rivelatisi infondati e in ogni caso inaccettabili, casi quali, appunto, l'introduzione del casco per le moto e della targa e certificato di circolazione, nonché della patente, per i ciclomotori.

Unione Europea

Si sente la mancanza di una disciplina unionale della nautica, quantomeno per il comando: annessi gli stralci degli unici, per quanto a conoscenza (che tuttavia non hanno trovato seguito) cenni istituzionali, segnatamente COM(2014)86 – Allegato 10 - e Comitato delle Regioni – Allegato 11 - su tale documento COM.

Allegato 1

**DECRETO-LEGGE**
**30 agosto 1993, n. 331**
**(G.U. n. 203 del 30.8.1993)**

***convertito, con modificazioni, nella***

**LEGGE**
**29 ottobre 1993, n. 427**
**(G.U. n. 255 del 29.10.1993)**

**Armonizzazione delle disposizioni in materia di imposte sugli oli minerali, sull'alcole, sulle bevande alcoliche, sui tabacchi lavorati e in materia di IVA con quelle recate da direttive CEE e modificazioni conseguenti a detta armonizzazione, nonché disposizioni concernenti la disciplina dei Centri autorizzati di assistenza fiscale, le procedure dei rimborsi di imposta, l'esclusione dall'ILOR dei redditi di impresa fino all'ammontare corrispondente al contributo diretto lavorativo, l'istituzione per il 1993 di un'imposta erariale straordinaria su taluni beni ed altre disposizioni tributarie.**

Omissis

**TITOLO II**
**ARMONIZZAZIONE DELLA DISCIPLINA**
**DELL'IMPOSTA SUL VALORE AGGIUNTO**

*omissis*

**Capo II**
**Disciplina temporanea delle operazioni intracomunitarie**
**e dell'imposta sul valore aggiunto**

**Art. 37**
***Operazioni intracomunitarie***

**1. Fino a quando non entra in vigore il regime definitivo degli scambi con gli altri Stati membri della Comunità economica europea l'imposta sul valore aggiunto si applica anche alle operazioni intracomunitarie secondo le disposizioni di cui al presente titolo.**

**Art. 38**
***Acquisti intracomunitari***

**1. L'imposta sul valore aggiunto si applica sugli acquisti intracomunitari di beni effettuati nel territorio dello Stato nell'esercizio di imprese, arti e professioni o comunque da enti, associazioni o altre organizzazioni di cui all'articolo 4, quarto comma, del decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633, soggetti passivi d'imposta nel territorio dello Stato.**

**2. Costituiscono acquisti intracomunitari le acquisizioni, derivanti da atti a titolo oneroso, della proprietà di beni o di altro diritto reale di godimento sugli stessi, spediti o trasportati nel territorio dello Stato da altro Stato membro dal cedente, nella qualità di soggetto passivo d'imposta, ovvero dall'acquirente o da terzi per loro conto.**

**3. Costituiscono inoltre acquisti intracomunitari:**

a) la consegna nel territorio dello Stato, in dipendenza di contratti d'opera, d'appalto e simili, di beni prodotti, montati o assiemati in altro Stato membro utilizzando in tutto o in parte materie o beni spediti dal territorio dello Stato, dal committente, ivi soggetto passivo d'imposta, o, comunque spediti, da terzi per suo conto;

b) la introduzione nel territorio dello Stato da parte o per conto di un soggetto passivo d'imposta di beni provenienti da altro Stato membro. La disposizione si applica anche nel caso di destinazione nel territorio dello Stato, per finalità rientranti nell'esercizio dell'impresa, di beni provenienti da altra impresa esercitata dallo stesso soggetto in altro Stato membro;
c) gli acquisti di cui al comma 2 da parte di enti, associazioni ed altre organizzazioni di cui all'articolo 4, quarto comma, del decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633, non soggetti passivi d'imposta;
d) l'introduzione nel territorio dello Stato da parte o per conto dei soggetti indicati nella lettera c) di beni dagli stessi in precedenza importati in altro Stato membro;
**e) gli acquisti a titolo oneroso di mezzi di trasporto nuovi trasportati o spediti da altro Stato membro, anche se il cedente non è soggetto d'imposta ed anche se non effettuati nell'esercizio di imprese, arti e professioni.**

**4. Agli effetti del comma 3, lettera e), costituiscono mezzi di trasporto le imbarcazioni di lunghezza superiore a 7,5 metri,** gli aeromobili con peso totale al decollo superiore a 1.550 kg, e i veicoli con motore di cilindrata superiore a 48 cc. o potenza superiore a 7,2 Kw, destinati al trasporto di persone o cose, esclusi le imbarcazioni destinate all'esercizio di attività commerciali o della pesca o ad operazioni di salvataggio o di assistenza in mare e gli aeromobili di cui all'articolo 8-bis, primo comma, lettera c), del decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633; i mezzi di trasporto non si considerano nuovi alla duplice condizione che abbiano percorso oltre seimila chilometri e la cessione sia effettuata decorso il termine di sei mesi dalla data del provvedimento di prima immatricolazione o di iscrizione in pubblici registri o di altri provvedimenti equipollenti, ovvero navigato per oltre cento ore, ovvero volato per oltre quaranta ore e la cessione sia effettuata decorso il termine di tre mesi dalla data del provvedimento di prima immatricolazione o di iscrizione in pubblici registri o di altri provvedimenti equipollenti.

Omissis

**Art. 53**

***Disposizioni relative ai mezzi di trasporto nuovi***

1. Per le cessioni a titolo oneroso, effettuate da soggetti non operanti nell'esercizio di imprese, di arti e professioni, nei confronti di soggetti residenti in altri Stati membri, di mezzi di trasporto nuovi ai sensi dell'articolo 38, comma 4, spediti o trasportati nei suddetti Stati dallo stesso cedente, dall'acquirente o per loro conto, compete il rimborso, al momento della cessione, dell'imposta compresa nel prezzo di acquisto o assolta o pagata per la loro acquisizione o importazione. Il rimborso non può essere superiore all'ammontare dell'imposta che sarebbe applicata se la cessione fosse soggetta all'imposta nel territorio dello Stato.
2. Con decreto del Ministro delle finanze sono stabiliti le modalità ed i termini della liquidazione e del versamento dell'imposta dovuta a norma dell'articolo 38, comma 3, lettera e), nonché le prescrizioni, le modalità ed i termini da osservare per le cessioni di cui al comma 1, anche agli effetti del rimborso previsto nello stesso comma.
**3. I pubblici uffici non possono procedere all'immatricolazione, all'iscrizione in pubblici registri o all'emanazione di provvedimenti equipollenti relativi a mezzi di trasporto nuovi, di cui all'articolo 38, comma 4, oggetto di acquisto intracomunitario, se gli obblighi relativi all'applicazione dell'imposta non risultano adempiuti. I pubblici uffici cooperano con i competenti uffici dell'Amministrazione finanziaria per il reperimento degli elementi utili ai fini dell'accertamento dell'imposta sul valore aggiunto dovuta, della spettanza del rimborso, della repressione delle violazioni nonché ai fini dell'accertamento della sussistenza dei requisiti che qualificano come nuovi i mezzi di trasporto.**

Omissis

## Où s'adresser ?

Vous trouverez les coordonnées des services des douanes compétents en matière de navigation sur **www.douane.gouv.fr** ou en contactant **Infos Douane Service** au 0 811 20 44 44 (coût d'un appel local selon votre opérateur) pour la métropole ou au +33 1 72 40 78 50 hors métropole ou à l'étranger.

Les coordonnées des services des affaires maritimes figurent sur le site internet **www.ecologique-solidaire.gouv.fr/politiques/plaisance-et-loisirs-nautiques**, rubrique Plaisance et loisirs nautiques/Présentation/coordonnées des services/Coordonnées des services pour l'immatriculation d'un navire de plaisance pour une navigation dans les eaux maritimes.

DICOM/DGITM – 26a – Juin 2017

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

MINISTÈRE CHARGÉ DES TRANSPORTS

DOUANES & DROITS INDIRECTS



Direction générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer

Direction générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer

Juin 2017

PLAISANCE

# L'immatriculation et la francisation

**Les navires de plaisance** dont **la longueur est supérieure à 7 m** ou dont **la puissance du moteur est égale ou supérieure à 22 CV** (puissance administrative) et **les véhicules nautiques à moteur** (type scooter des mers, Jet-Ski) **dont la puissance moteur est égale ou supérieure à 90 kW** doivent être immatriculés par les affaires maritimes et francisés par la douane.

Tout navire français de plus de 2,50 m naviguant en mer doit être immatriculé. La première immatriculation permet à l'administration de s'assurer que le navire est conforme aux règles essentielles de sécurité. Elle permet surtout d'identifier le navire sans ambiguïté, notamment pour les secours. La francisation permet de battre pavillon français.

Pour pouvoir être immatriculé en France, un navire ou un véhicule nautique à moteur doit appartenir pour moitié au moins à un ressortissant d'un des États membres de l'Union européenne ou à des sociétés ou associations y ayant leur siège.

Le titre de navigation du navire, document commun douane et des affaires maritimes, porte le numéro d'immatriculation.

**Attention :** tout changement de l'un des éléments constitutifs de l'immatriculation de votre navire ou VNM (propriété, domicile, motorisation) doit, dans le délai d'un mois, faire l'objet d'une demande de modification du titre de navigation auprès d'un service des affaires maritimes et d'un service des douanes pour ce qui concerne la francisation.

**Ne vous mettez pas en infraction,**
**cela peut être lourd de conséquences !**

Par exemple, à défaut d'accomplissement des formalités de transfert de propriété, le vendeur reste redevable du droit annuel de francisation des navires (DAFN).

## Navires de plaisance

Vous devez d'abord effectuer les formalités de francisation auprès du bureau de douane à compétence navigation de votre choix, puis celles d'immatriculation par les affaires maritimes, auprès de la délégation à la mer et au littoral de la direction départementale des territoires et de la mer (DDTM).
Au terme de vos démarches, un acte de francisation et titre de navigation, document commun douane et affaires maritimes, vous sera délivré.

| Documents à fournir | Première immatri-culation | Changement de propriétaire d'un navire déjà francisé (vente d'un navire) | Changement de moteur | Changement de domicile du propriétaire | Sortie de la flotte de plaisance |
|---|---|---|---|---|---|
| **Navire de moins de 24 mètres** | | | | | |
| Demande de francisation[1] (Cerfa 12810*01) | X | | | | |
| Fiche plaisance[2] (imprimé d'imma-triculation au nom de l'acheteur) | X | X | X | X | X |
| Original et copie de la facture ou de l'acte de vente du navire ou des moteurs[2] | X | X | X | | |
| Original de la déclaration d'insubmersibilité (si existante) | X | | | | |
| Certificat fiscal :<br>- navires de plus de 7,5 m achetés dans un État membre de l'UE autre que la France | X | | | | |
| - navires de 7,5 m et plus, acquis hors de France | X | | | | |
| Navires CE : original de la déclaration écrite de conformité | X | | | | |
| Originaux de l'acte de francisation et du titre de navigation | | X | X | X | X |
| **Propriétaire** | | | | | |
| **Particuliers :** pièce nationale d'identité (CNI ou passeport) | X | X | | | |
| Justificatif de domicile ou attes-tation d'élection de domicile en France pour les ressortissants UE résidant moins de 6 mois en France (Cerfa14501*01) | X | X | | X | |
| **Sociétés :** photocopie du Kbis ou de la carte professionnelle | X | X | | | |
| **Associations :** photocopie de l'acte d'enregistrement en préfecture | X | X | | | |

**Bon à savoir :** en cas de changement de propriétaire d'un navire de plaisance avec équipage salarié, l'acte de vente doit être visé par les affaires maritimes.

## Véhicules nautiques à moteur (type scooter des mers, Jet-Ski...)

Vous devez en premier lieu immatriculer votre VNM auprès d'un service des affaires maritimes qui vous délivrera une carte de circulation et vous fournira un formulaire de demande de francisation (Cerfa 14617*05)[1]. Vous devez ensuite effectuer les formalités de francisation auprès d'un bureau de douane.

| Documents à fournir | Première immatriculation | Première francisation | Changement de propriétaire | Changement de moteur |
|---|---|---|---|---|
| **Navire** | | | | |
| Demande de francisation[1] (Cerfa 14617*05) | | X | X | X |
| Fiche plaisance[2] (imprimé d'immatriculation au nom de l'acheteur) | X | | | |
| Original de la facture d'achat du navire (le cas échéant du ou des moteurs) | X | | | |
| Original de l'acte de vente du navire (le cas échéant du ou des moteurs) | X | | | |
| Original de la déclaration écrite de conformité | X | | | |
| Attestation d'identification | X | | | |
| Acte de francisation de la douane | | | | X |
| Carte de circulation des affaires maritimes | | X | X | X |
| **Propriétaire** | | | | |
| **Particuliers :** Pièce nationale d'identité (CNI ou passeport) | X | X | X | X |
| Justificatif de domicile ou attestation d'élection de domicile en France pour les ressortissants UE résidant moins de 6 mois en France (Cerfa14501*01) | X | X | X | |
| **Sociétés :** photocopie du Kbis ou de la carte professionnelle | X | X | X | |
| **Associations :** photocopie de l'acte d'enregistrement en préfecture | X | X | X | |

[1] Disponible sur le site internet de la douane **www.douane.gouv.fr**
[2] Disponible sur le site internet **www.ecologique-solidaire.gouv.fr/politiques/plaisance-et-loisirs-nautiques** rubrique Plaisance et loisirs nautiques/réglementation maritime/plaisance/Immatriculation et marques extérieures

Allegato 3

http://www.douane.gouv.fr/articles/a10817-francisation-d-un-navire-et-droit-annuel-de-francisation-et-de-navigation-dafn

# Francisation d'un navire et Droit annuel de francisation et de navigation (DAFN)

**Publié le :** mercredi 21 janvier 2015 |

## La publicité de la propriété des navires francisés (DAFN) est confiée aux bureaux de douane.

# La brochure d'information « La douane et la plaisance »

La brochure « la douane et la plaisance » [PDF - 986 Ko] vous présente les points essentiels des diverses formalités douanières que vous devrez effectuer à l'occasion de l'achat, de l'utilisation ou de la revente de votre bateau.

# Les formalités douanières à accomplir

Les navires de plaisance ou de sport destinés à être utilisés en mer, d'une longueur de coque supérieure ou égale à 7 mètres ou d'une longueur de coque inférieure à 7 mètres mais dotés d'une motorisation égale ou supérieure à 22 chevaux administratifs, sont francisés par la douane puis immatriculés par les affaires maritimes.

Les navires de plaisance de moins de 7 mètres et dotés d'une motorisation de moins de 22 CV (puissance administrative) peuvent être dispensés de la francisation, mais doivent être immatriculés auprès des affaires maritimes. Seuls les navires francisés peuvent naviguer dans les eaux internationales ou être grevés d'une hypothèque maritime (hors cas des navires en construction).

De même, les embarcations mues exclusivement par l'énergie humaine, quelle que soit leur longueur de coque, ne sont pas francisées et sont seulement immatriculées par les affaires maritimes.

Le titre prendra la forme de l'un des documents suivants :

- une **carte de circulation** délivrée par les affaires maritimes, si le navire a une longueur de coque inférieure à 7 mètres et une motorisation inférieure à 22 chevaux administratifs.
- un **acte de francisation et titre de navigation** (document commun à la douane et aux Affaires Maritimes ), si le navire a une longueur de coque supérieure ou égale à 7 mètres, ou une longueur de coque inférieure à 7 mètres et une motorisation supérieure ou égale à 22 chevaux administratifs. Le carnet orange précédemment délivré a été supprimé au profit d'un acte simplifié.

La longueur de coque est définie par la norme NF EN ISO 8666-2002. Elle figure sur la déclaration écrite de conformité (DEC) des navires marqués «CE».

Pour les autres navires, non soumis à la production d'une DEC, le propriétaire doit fournir une attestation sur l'honneur reprenant la longueur de coque (Consulter la définition pratique de la longueur de la coque).

Depuis le 1er janvier 2013, **les véhicules nautiques à moteur, dénommés « VNM », ou scooters des mers/jets skis,** dont la puissance des moteurs est égale ou supérieure à 90 kW doivent être francisés auprès d'un service des douanes. Ils sont donc assujettis, selon le cas, au DAFN ou au droit de passeport.
Ces VNM soumis à l'obligation de francisation se voient délivrer deux documents : une carte de circulation établie par les affaires maritimes, et un acte de francisation établi par la douane.

## Les Conditions de la francisation

Pour pouvoir être francisé, le navire ou le VNM doit répondre aux conditions suivantes :

- Appartenir pour moitié au moins :
  - soit à des ressortissants d'un Etat membre de l'Union européenne (UE) ou d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen (EEE) ayant leur résidence principale en France ou y ayant fait élection de domicile,
  - soit à des sociétés dont le siège social est situé en France, dans un autre Etat membre de l'UE ou dans un Etat partie à l'EEE.
- Avoir été construit dans l'UE, ou y avoir acquitté les droits et taxes exigibles ;
- Avoir fait l'objet d'un contrôle de sécurité.

Ces conditions sont explicites dans le tableau des conditions de francisation [PDF - 47 Ko].

## La francisation d'un navire acheté en France, neuf ou d'occasion

1. **Navire neuf**
   Pour franciser et immatriculer votre bateau ou votre VNM, vous devez adresser un dossier comportant un certain nombre de documents au service des douanes du port d'attache de votre choix.

2. **Navire d'occasion**
   Si vous achetez un navire ou un VNM d'occasion déjà francisé, l'acte de francisation doit être modifié par le bureau de douane du port d'attache dans un délai d'un mois à compter de la vente.

Les pièces que vous devrez fournir en tant qu'acheteur sont indiquées dans les tableaux suivants (colonne de droite «Mutation de propriété») : tableau pour les navires de plaisance ou tableau pour les VNM.

Consultez également la rubrique Les modifications de la situation juridique de votre bateau.

**Important :** en tant qu'acheteur, vous êtes invité, avant tout achat, à vous informer de la situation hypothécaire du navire : vous pouvez en faire la demande par écrit, auprès du service des douanes.

## Formulaires de demande de francisation

- Attestation d'élection de domicile en France pour la francisation des navires - Cerfa n°14501 (formulaire PDF-DGME)
- Demande de francisation d'un navire - Cerfa n°12810 (formulaire PDF-DGME)
- Demande de francisation d'un véhicule nautique à moteur (VNM) - Cerfa n°14617 (formulaire PDF-DGME)
- Demande de changement de port d'attache : Cerfa n°12811 (formulaire PDF-DGME)

## Les cas particuliers

**1. Les navires de pêche passés en plaisance :**
Pour les bateaux de pêche convertis à la plaisance, vous devez :

- acquitter la TVA sur la valeur « d'occasion » du bateau auprès de la douane ;
- faire procéder au changement d'armement du navire auprès des affaires maritimes et de la douane ;
- produire une DEC (sauf si vous êtiez pêcheur professionnel et que vous conservez votre navire pendant 5 ans ; pour plus d'informations, consultez votre quartier des affaires maritimes de rattachement).

**2. La copropriété :**
Les copropriétaires d'un bateau doivent déposer une seule déclaration par navire en précisant leur identité et la part que chacun détient.

**3. Les navires inscrits sur le registre RIF :**
Pour les navires immatriculés au registre international français, les dossiers doivent être déposés auprès du guichet unique.

- Voir les informations sur le site www.rif.mer.developpement-durable.gouv.fr

**4. Les navires de commerce ou de pêche :**
Une procédure particulière est prévue pour les navires de commerce ou de pêche.

- Voir la circulaire du 6 février 2018 relative à la procédure de délivrance du titre unique de francisation et d'immatriculation des navires de commerce et de pêche

# Le droit annuel de francisation et de navigation (DAFN)

Les navires francisés de 7 mètres et plus, ou d'une longueur de coque inférieure à 7 mètres dotés d'une motorisation égale ou supérieure à 22 chevaux administratifs, ainsi que les véhicules nautiques à moteur (VNM), ou scooters des mers/jets skis, dont la puissance des moteurs est égale ou supérieure à 90 kW, sont soumis à un droit annuel de francisation et de navigation (DAFN) perçu par la douane et dû par le propriétaire.

## Calcul du DAFN

- **pour les navires francisés de 7 mètres et plus, motorisés ou non :**
  paiement d'un droit calculé en fonction de la longueur de coque du navire et, le cas échéant, de la puissance administrative de ses moteurs (taxation à partir de 6 CV administratifs) .
  Une taxation spécifique existe pour les navires de 30 mètres et plus et d'une puissance réelle de moteurs de 750 Kw et plus depuis le 1er janvier 2018.

- **pour les navires francisés de moins de 7 mètres mais dotés d'une motorisation égale ou supérieure à 22 CV administratifs :**
  paiement d'un droit calculé en fonction de la puissance administrative de ses moteurs (taxation à partir du 6ème CV administratif).
- **pour les VNM d'une puissance supérieure ou égale à 90 kW :**
  - jusqu'à 90 kW exclus : pas de taxation ;
  - de 90 kW à 159 kW : 3 € par kW ou fraction de kW, à partir du premier kW ;
  - à partir de 160 kW : 4 € par kW ou fraction de kW, à partir du premier kW.

### Des exonérations sont prévues en faveur de certains navires

Sont exonérés :

- les embarcations appartenant à des écoles de sports nautiques qui relèvent d'associations agréées par le ministre chargé des sports ;
- les embarcations mues principalement par l'énergie humaine ;
- les bateaux classés monument historique ;
- les bateaux d'intérêt patrimonial ;
- les navires de commerce ;
- les navires de pêche.

Les navires taxés bénéficient d'abattements pour vétusté, applicables aussi bien à la coque qu'au moteur, dont les taux sont les suivants :

- 33 % pour les bateaux dont l'âge au 1er janvier 2019 est supérieur à 11 ans et égal ou inférieur à 21 ans ;
- 55 % pour les bateaux dont l'âge au 1er janvier 2019 est supérieur à 21 ans et égal ou inférieur à 26 ans ;
- 80 % pour les bateaux dont l'âge au 1er janvier 2019 est supérieur à 26 ans.

L'abattement s'applique à partir du 1er janvier de l'année suivant l'année de construction du navire.

**Attention :** les navires équipés de moteurs ayant une puissance administrative égale ou supérieure à 100 CV sont soumis à **une taxe spéciale qui ne bénéficie d'aucun abattement pour vétusté**.

### Le droit annuel de francisation et de navigation en Corse

En Corse, certains navires peuvent être assujettis à un droit annuel de francisation et de navigation réduit dont le taux est fixé par la collectivité territoriale de Corse.

Il s'agit des navires dont le port d'attache est situé en Corse et pour lesquels la preuve aura pu être apportée qu'ils ont stationné dans un port de Corse au moins une fois au cours de l'année écoulée.

**Bénéficiaire** : le droit est perçu au profit de la collectivité territoriale de Corse.

## Le paiement du droit annuel

### Au moment de la francisation :

Un droit est dû en fonction du temps qu'il reste à courir jusqu'à la fin de l'année (un mois entamé = un mois entier).

Ainsi, à titre d'exemple, pour un bateau francisé en juin, la somme à payer sera de 7/12 du droit annuel.

**Chaque année** :
Un avis de paiement vous est adressé au moins un mois avant la date limite de paiement, qui est fixé au 1er avril de l'année considérée.

## En savoir plus

- Attestation d'élection de domicile en France pour la francisation des navires - Cerfa n°14501
- Demande de francisation - Cerfa n°12810
- Formulaires cerfa relatifs à la plaisance et à la navigation
- Le RIF (Registre International Français)
- Modification de la situation juridique du bateau

**Auteur :** Fiscalité douanière

https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/acheter-vendre-immatriculer-des-navires-plaisance

# Acheter, vendre, immatriculer des navires de plaisance

Le Mercredi 9 novembre 2016

**Tout navire de plaisance français naviguant en mer doit être immatriculé par les Affaires maritimes (auprès d'une direction départementale des territoires et de la mer, au sein des délégations à la mer et au littoral – DDTM - DML). Les engins de plage ne sont pas immatriculés.**

**Définition des engins de plage :** Embarcations ou engins possédant les caractéristiques suivantes :

- Les embarcations ou engins de moins de 2,50 m de longueur de coque, à l'exception de celles propulsées par une machine d'une puissance supérieure à 4,5 kW.
- Les embarcations ou engins propulsés par l'énergie humaine dont la longueur de coque est inférieure à 3,50 m ou qui ne satisfont pas aux conditions d'étanchéité, de stabilité et de flottabilité de l'article 245-4.02.

*Pour les engins de plage qui effectuent des navigations diurnes n'excédant pas 300 mètres de la côte, le matériel de sécurité est libre.*

## Les formalités d'immatriculation

Pour effectuer les formalités d'immatriculation, le propriétaire doit produire des documents différents, selon qu'il s'agit d'une première immatriculation ou d'une modification de celle-ci (vente d'un navire) et selon qu'il est soumis ou non à la francisation.

**Tout changement de l'un des éléments constitutifs de l'immatriculation (propriété, domicile, motorisation, sortie de la flotte de plaisance) doit, dans le délai d'un mois, faire l'objet d'une demande de modification du titre de navigation auprès d'une direction départementale des Affaires maritimes, (art. 6 de l'arrêté du 30 novembre 1999), soit une direction départementale des territoires et de la mer à ce jour.**

**Ces informations sont essentielles pour le bon déroulement des opérations de sauvetage et d'assistance.**

## L'immatriculation en mer des navires de plaisance de moins de 7 mètres

Les documents suivants doivent être renseignés et retournés par correspondance auprès d'une direction départementale des territoires et de la mer - délégation à la mer et au littoral (DDTM - DML) selon qu'il s'agit :

### D'une première immatriculation d'un navire :

- renseigner l’imprimé d’immatriculation d’un navire en eaux maritimes « fiche Plaisance »,
- l’original de la facture d’achat du navire ou
- l’original de l’acte de vente du navire
- l’original de la déclaration écrite de conformité pour les navires et embarcations marqué(e)s CE) mais aussi une attestation d’identification pour les véhicules nautiques à moteur (VNM), type scooters des mers ou
- l’original de la déclaration écrite de conformité (navire et embarcation hors CE) ou
- la fiche de renseignements pour les navires d’occasion non marqués CE, d’origine intracommunautaires)
- l’original de la déclaration d’insubmersibilité (éventuellement) la photocopiie de la carte d’identité ou du passeport (seules pièces d’identité acceptées)
- pour les sociétés : extrait du registre du commerce (modèle Kbis) ou photocopie de la carte professionnelle.
- pour les associations : photocopie de l’acte d’enregistrement à la préfecture

## Documents à renseigner pour une première immatriculation d'un navire de plaisance et à retourner aux services plaisance

- Coordonnées des services plaisance : immatriculation des navires
- Modèle d'acte de vente d'un navire de plaisance (RTF - 32.07 Ko)
- Fiche plaisance (PDF - 143.14 Ko)

## D’un changement de propriétaire. Vente d’un navire :

- renseigner l’imprimé d’immatriculation d’un navire en eaux maritimes « fiche Plaisance »,
- l’original de la facture d’achat du navire ou
- l’original de l’acte de vente du navire
- l’original de la carte de francisation ou de la carte de circulation
- la photocopie de la carte d’identité ou du passeport (seules pièces d’identité acceptées)
- pour les sociétés : extrait du registre du commerce (modèle Kbis) ou photocopie de la carte professionnelle.
- pour les associations : photocopie de l’acte d’enregistrement à la préfecture

## Documents à renseigner pour un changement de propriétaire et à retourner aux services plaisance

- Coordonnées des services Plaisance : immatriculation des navires de plaisance
- Fiche plaisance (PDF - 143.14 Ko)
- Modèle d'acte de vente d'un navire de plaisance (RTF - 32.07 Ko)

## D’un changement de moteur

- renseigner l’imprimé d’immatriculation d’un navire en eaux maritimes « fiche Plaisance »,
- l’original de la facture d’achat du moteur ou
- l’original de l’acte de vente du moteur
- l’original de la carte de francisation ou de la carte de circulation

### Documents à renseigner pour un changement de moteur et à retourner aux services plaisance

- Coordonnées des services Plaisance : immatriculation des navires de plaisance
- Fiche plaisance (PDF - 143.14 Ko)
- Modèle d'acte de vente d'un navire de plaisance (RTF - 32.07 Ko)

## D’un changement de domicile du propriétaire ou d’une sortie de la flotte de plaisance

- renseigner l’imprimé d’immatriculation d’un navire en eaux maritimes « fiche Plaisance »,
- l’original de la carte de francisation ou de la carte de circulation

### Document à renseigner pour un changement de domicile ou pour une sortie de la flotte de plaisance et à retourner aux services plaisance

- Coordonnées des services Plaisance : immatriculation des navires de plaisance
- Fiche plaisance (PDF - 143.14 Ko)

## La carte de circulation

Le numéro d’immatriculation est porté sur le titre de navigation du navire, c’est-à-dire la carte de circulation - modèle simplifié. Ce document est délivrée par les Affaires maritimes (DDTM - DML).

En cas de mutation de propriété (changement de propriétaire) d’un navire de plaisance avec équipage salarié, l’acte de vente doit être visé par la DDTM - DML.

### Pour plus d'informations, consulter la fiche

- Immatriculation en mer des navires de plaisance de moins de 7 mètres (PDF - 164.86 Ko)

### Pour des renseignements, entrer en contact avec les Services Accueil des plaisanciers

- Entrer en contact avec les Services Accueil des plaisanciers

# L’immatriculation et la francisation des navires de plaisance

Les navires de plaisance dont **la longueur est supérieure à 7 m ou dont la puissance du moteur est égale ou supérieure à 22 CV (puissance administrative) et les véhicules nautiques à moteur (type scooter des mers, Jet-Ski) dont la puissance moteur est égale ou supérieure à 90 kW doivent être immatriculés** par les Affaires maritimes (auprès d’une direction départementale des territoires et de la mer - délégation à la mer et au littoral (DDTM - DML).

Les documents doivent être renseignés et retournés par correspondance auprès d’une DDTM - DML. Ces documents sont différents selon qu’il s’agit d’un navire de moins de 24 mètres ou d’un véhicule nautique à moteur. Il convient de renseigner la "fiche plaisance".

Le numéro d’immatriculation est porté sur un document commun douanes/Affaires maritimes valant acte de francisation et titre de navigation (carte de circulation). Il est d’abord délivré par les douanes puis renseigné par les Affaires maritimes (DDTM - DML)

### Pour plus d'information,

- Pour tout renseignement, entrer en contact avec les servcices Accueil des plaisanciers au sein des directions départementales des territoires et de la mer, délégations à la mer et au littoral (DDTM-DML)
- L'immatriculation et la francisation des navires de plaisance (PDF - 187.54 Ko)
- Fiche plaisance (PDF - 143.14 Ko)
- Douanes.gouv.fr / plaisanciers, le bon interlocuteur pour vos démarches

## Marques d’identification des navires de plaisance

Les marques d’identification sont internes et externes.

La marque interne permet à tout navigateur en difficulté de donner son identification par radio VHF aux secours. Cette marque, obligatoire depuis le 1er janvier 2012, est constituée du numéro d’immatriculation visible à proximité du poste de pilotage ou à l’intérieur du cockpit.

**Liste des initiales des ports d'immatriculation concernant tout type de navire**

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Ajaccio | AJ | Fécamp | FC | Rouen | RO |
| Arcachon | AC | La Rochelle | LR | Saint-Brieuc | SB |
| Audierne | AD | Le Guilvinec | GV | Saint-Malo | SM |
| Auray | AY | Le Havre | LH | Saint-Nazaire | SN |
| Bayonne | BA | Les Sables d'Olonne | LS | Sète | ST |
| Bastia | BI | Lorient | LO | Toulon | TL |
| Boulogne-sur-Mer | BL | Marennes | MN | Vannes | VA |
| Bordeaux | BX | Marseille | MA | Yeu | YE |
| Brest | BR | Martigues | MT | Cayenne | CY |
| Caen | CN | Morlaix | MX | Fort-de-France | FF |
| Camaret | CM | Nantes | NA | Point-à-Pitre | PP |
| Cherbourg | CH | Nice | NI | La Réunion | RU |
| Concarneau | CC | Noirmoutier | NO | Dzaoudzi | DI |
| Dieppe | DP | Oléron | IO | Saint-Barthélémy | BY |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Douarnenez | DZ | Paimpol | PL | Saint-Pierre-et-Miquelon | SP |
| Dunkerque | DK | Port-Vendres | PV | | |

Tout navire ou bâtiment de mer ayant l'obligation de disposer de marques extérieures d'identité doit rendre visible, dans les conditions prévues par la réglementation en vigueur, **les deux lettres identifiant son port d'immatriculation** définies à l'article 1er suivies du numéro d'immatriculation qui leur aura été attribué par l'autorité compétente (arrêté du 21 octobre 2016).

Depuis 2009 les marques d'identification des navires de plaisance en mer ont été modifiées afin d'apporter deux innovations importantes :

- Une **marque d'identification interne** qui permet de mieux identifier les navires et embarcations notamment en cas de recherche et de sauvetage. Cette marque est obligatoire pour tous les navires depuis le 1er janvier 2012.
- Une **prise en compte d'embarcations spécifiques** telles que les véhicules nautiques à moteur, les embarcations mues exclusivement ou principalement par l'énergie humaine ainsi que les annexes.

## Marque d'identification interne.

Cette marque permet à tout navigateur en difficulté de donner son identification par VHF aux secours, mais aussi l'identification aisée des navires ou des épaves en montant à leur bord. Elle est constituée par le numéro d'immatriculation visible à proximité du poste de pilotage ou à l'intérieur du cockpit, les dimension sont libres.

## Marque d'identification externe

| **flotteur** | **composition et emplacement** |
|---|---|
| **Navires à voile** | Nom du navire et initiales du service d'immatriculation à la poupe |
| **Navires à moteur** | Numéro d'immatriculation sur les deux côtés de la coque ou de la superstructure |
| **Véhicules nautiques à moteur (VNM)** | Numéro d'immatriculation visible et navigation sur les deux côtés de la coque |
| **Annexes** | AXE + marques du navire porteur |
| **Embarcations propulsées à l'énergie humaine *(port volontaire)*** | Immatriculation non obligatoire pour une navigation à moins de 2 milles d'un abri |

**Caractéristiques des marques d'identification externes :**

**Embarcation mue principalement ou exclusivement à l'énergie humaine**

Une démarche volontaire mais un standard obligatoire : Dimensions libres sans être inférieures à 4 cm de hauteur et 1,5 cm de largeur réservée à chaque caractère Épaisseur du trait : 0,5 cm mini.

**Véhicule nautique à moteur**

| | |
|---|---|
| Moins de 7 mètres | Dimensions libres sans être inférieures à 4 cm de hauteur 1,5 cm de largeur réservée à chaque caractère Épaisseur du trait : 0,5cm mini. |
| Entre 7 et 12 mètres | Dimensions libres sans être inférieures à 7 cm de hauteur 3 cm de largeur réservée à chaque caractère Épaisseur du trait : 0,8 cm mini. |
| Plus de 12 mètres | Dimensions libres sans être inférieures à 12 cm de hauteur 5 cm de largeur réservée à chaque caractère Épaisseur du trait : 1,5 cm mini. |

**Navires à voile**

| | |
|---|---|
| Moins de 7 mètres | Pas d’obligation de marques extérieures |
| Entre 7 et 12 mètres | Dimensions libres sans être inférieures à 4 cm de hauteur et 1,5 cm de largeur réservée à chaque caractère Épaisseur du trait : 0,5 cm mini. |
| Plus de 12 mètres | Dimensions libres sans être inférieures à 7 cm de hauteur 3 cm de largeur réservée à chaque caractère Épaisseur du trait : 0,8 cm mini. |

## Voir la fiche d'information

- Les marques d'identification des navires de plaisance en mer (PDF - 136.63 Ko)

*Testo originale*

**0.747.225.1**

# Convenzione fra la Svizzera e l'Italia per la disciplina della navigazione sul lago Maggiore e sul lago di Lugano

Conclusa il 2 dicembre 1992
Approvata dall'Assemblea federale il 16 dicembre 1993[1]
Entrata in vigore mediante scambio di note il 1° giugno 1997

(Stato 1° marzo 2012)

*Il Consiglio federale svizzero*
*e*
*il Governo della Repubblica italiana,*

qui di seguito denominati Stati contraenti,

nell'intento di adeguare la regolamentazione della navigazione sul lago Maggiore e sul lago di Lugano alle nuove esigenze e all'evoluzione del traffico e della tecnica,

*hanno convenuto quanto segue:*

## Capitolo I: Disposizioni generali

### Art. 1 Principi

1 La navigazione sui laghi Maggiore e di Lugano è libera subordinatamente all'osservanza delle norme contenute nella presente Convenzione e nel Regolamento annesso.

2 Sulle acque di entrambi i laghi non è obbligatorio esporre bandiere nazionali.

### Art. 2 Vigilanza

Gli Stati contraenti esercitano l'alta sorveglianza in materia di navigazione sulle acque comprese nei propri confini politici, vigilando sul rispetto delle norme della presente Convenzione e del Regolamento ed in particolare su quelle riguardanti la sicurezza della navigazione.

### Art. 3 Protezione dell'ambiente

1 Ferma restando l'osservanza delle convenzioni esistenti o future in materia di protezione dell'ambiente, i Governi degli Stati contraenti possono adottare le misure adeguate per la salvaguardia dell'ambiente nell'ambito delle attività comunque connesse con la navigazione, tenuto conto delle esigenze della navigazione stessa.

RU **2000** 1958; FF **1993** II 663

1 RU **2000** 1957

2 Eventuali particolari misure in materia formeranno oggetto di decisione da adottarsi di comune accordo fra i Governi degli Stati contraenti, sentita la Commissione mista.

3 Gli Stati contraenti, limitatamente alle acque situate nel proprio ambito territoriale e ai propri natanti, potranno adottare, nel caso in cui le condizioni locali lo esigano, misure che deroghino al Regolamento, nell'interesse della protezione dell'ambiente.

Il provvedimento dovrà essere comunicato tempestivamente alla Commissione mista.

## Capitolo II: Disposizioni concernenti i natanti

### Art. 4 Documenti e contrassegni

1 Ai fini della presente Convenzione per natanti si intendono: i battelli, i galleggianti e simili, come meglio definiti nel Regolamento, ad esclusione dei mezzi militari.

2 Le costruzioni, le attrezzature, l'equipaggio e tutto quanto concerne le ispezioni, le visite e le prove per l'accertamento dell'idoneità tecnica, le condizioni di sicurezza e il loro mantenimento nel tempo, dovranno essere conformi alle prescrizioni del Regolamento e della normativa nazionale vigente nel luogo d'iscrizione del natante o, in mancanza, in quello del suo stazionamento abituale.

3 Per la navigazione nelle acque territoriali dei due Stati contraenti i natanti di lunghezza superiore a metri 2,50 devono essere muniti dei documenti di bordo e contrassegni secondo i relativi articoli del Regolamento, fatte salve le eccezioni in esso previste.[2]

4 I documenti ed i contrassegni rilasciati da ciascuno degli Stati contraenti sono validi senza restrizioni su ambedue i laghi.

5 Per i natanti che non stazionano abitualmente né in Svizzera né in Italia, lo Stato competente in materia è quello del luogo in cui il natante è messo in acqua.

6 In caso di cambiamento del luogo di stazionamento abituale del natante dal territorio di uno degli Stati contraenti al territorio dell'altro Stato, sono necessari nuovi documenti e contrassegni da rilasciare dalle competenti autorità del rispettivo Stato secondo la legislazione nazionale.

### Art. 5 Assicurazione

1 Nel caso di natanti a motore il rilascio dei documenti e dei contrassegni di cui al punto 3° comma secondo dell'articolo precedente è subordinato alla stipulazione di un'assicurazione per la responsabilità civile che copra i danni che possono derivare dall'impiego del natante e dall'eventuale rimorchio di attrezzature sportive.

2 In ogni altro caso si applica la normativa vigente dello Stato di appartenenza.

2 Nuovo testo giusta lo Scambio di note dei 23 lug./ 24 set. 2010, approvato dall'AF il 15 giu. 2010, in vigore dal 1° mar. 2012 (RU **2012** 835 833; FF **2009** 5053).

3 Gli Stati contraenti si impegnano a riconoscere reciprocamente i certificati rilasciati dalle compagnie d'assicurazione autorizzate ad esercitare questo ramo d'attività secondo la legislazione nazionale di ciascuno Stato.

## Capitolo III: Disposizioni concernenti i conduttori

### Art. 6

1 In materia di abilitazione, il conduttore e i membri dell'equipaggio, se previsto, sono sottoposti alle disposizioni della legislazione nazionale dello Stato contraente sul cui territorio essi hanno la propria residenza. In mancanza di tale residenza, la competenza spetta allo Stato contraente sui cui territorio il natante è immatricolato o staziona abitualmente.

2 Per la navigazione nelle acque territoriali dell'altro Stato contraente con natanti di potenza superiore a 30 kW il permesso di condurre è richiesto in ogni caso. Le persone residenti in Stati terzi devono soddisfare i requisiti fissati dal relativo articolo del Regolamento.[3]

3 Il conduttore di un natante motorizzato deve aver compiuto il 14° anno di età per i motori fino a 6 kW di potenza e i 18 anni per potenze superiori, salvo che non sia prescritta un'età minima maggiore di questa nei casi previsti dal Regolamento.

4 I permessi di condurre sono validi senza restrizioni su entrambi i laghi, salvo che si tratti di permessi rilasciati al personale di natanti adibiti al trasporto professionale e pubblico di persone; in questo caso gli stessi sono validi soltanto sul lago per il quale sono stati rilasciati.

5 Il rilascio, l'aggiornamento o il ritiro del permesso sono disciplinati nel Regolamento.

6 L'aggiornamento, la modifica o il ritiro del permesso sono di competenza dello Stato contraente che ha rilasciato il documento.

7 Qualora il conduttore cambi la residenza trasferendosi sul territorio dell'altro Stato, egli deve provvedere, entro un anno dal trasferimento, a sostituire il permesso di condurre senza che sia necessaria l'effettuazione di un esame.

## Capitolo IV: Disposizioni concernenti la circolazione

### Art. 7

1 La circolazione dei natanti è sottoposta alle disposizioni della presente Convenzione e del Regolamento.

Gli Stati contraenti possono stabilire regole particolari per la navigazione dei natanti destinati a un servizio dello Stato.

3 Nuovo testo giusta lo Scambio di note del 23 lug./ 24 set. 2010, approvato dall'AF il 15 giu. 2010, in vigore dal 1° mar. 2012 (RU **2012** 835 833; FF **2009** 5053).

## Capitolo XI: Clausola d'arbitrato

**Art. 20**

Le divergenze fra gli Stati contraenti concernenti l'interpretazione o l'applicazione della presente Convenzione che non possono essere composte dalla Commissione consultiva mista sono sottoposte, se gli Stati contraenti non dispongono altrimenti e su richiesta di uno di essi, ad un tribunale arbitrale. La composizione, le funzioni e le regole di procedura del tribunale arbitrale sono stabilite in un allegato alla presente Convenzione.

## Capitolo XII: Disposizioni finali

**Art. 21** Entrata in vigore

1 La presente Convenzione ed il Regolamento entrano in vigore il primo giorno del terzo mese che segue la reciproca comunicazione formale dell'avvenuto perfezionamento delle procedure costituzionali richieste in ciascuno dei due Stati contraenti.

2 Ogni Stato contraente può denunciare in qualsiasi momento la presente Convenzione che comunque rimarrà in vigore per un anno a decorrere da tale data.

3 La presente Convenzione abroga la Convenzione del 22 ottobre 1923[4] fra la Svizzera e l'Italia per la navigazione sul lago Maggiore e sul lago di Lugano.

Fatto sul lago Maggiore il 2 dicembre 1992 in due esemplari in lingua italiana.

Per il
Consiglio federale svizzero:

Adolf Ogi

Per il Governo
della Repubblica italiana:

Giancarlo Tesini

4 [CS 13 344]

# Regolamento internazionale per la navigazione sui laghi Maggiore e di Lugano

Visto l'articolo 1 della Convenzione del 2 dicembre 1992 tra la Svizzera e l'Italia relativa alla navigazione sul lago Maggiore e sul lago di Lugano vengono emanate le disposizioni seguenti:

## Capitolo 1: Disposizioni generali e definizioni

### Art. 1

Nel presente regolamento:

a. il termine *«natante»* indica un battello, un'imbarcazione, un galleggiante mobile o un impianto destinato a spostarsi sull'acqua;

b. il termine *«battello a motore»* indica un natante a propulsione meccanica;

c. il termine *«battello a vela»* indica un natante concepito per la navigazione a vela. Un battello a vela che naviga a motore con o senza vela issata, ai sensi delle prescrizioni concernenti le regole di rotta, è considerato come un battello a motore;

d. il termine *«battello a remi»* indica un natante mosso soltanto mediante i remi. Sono assimilati ai battelli a remi quelli azionati soltanto dalla forza umana, ad esempio i «pedalo»;

e. il termine *«battello in servizio regolare di linea»* indica un natante adibito al servizio di trasporto passeggeri esercitato da un'impresa di navigazione titolare di concessione rilasciata dai due Stati contraenti;

f. il termine *«battello per il trasporto di merci»* indica un natante destinato esclusivamente al trasporto merci;

g. il termine *«battello in stazionamento»* indica un natante che si trova direttamente o indirettamente all'ancora o ormeggiato alla riva, o incagliato;

h. il termine *«battello in navigazione»* indica un natante che non è in stazionamento (all'ancora, ormeggiato a riva), né incagliato;

i. il termine *«imbarcazione da diporto»* indica un natante utilizzato per scopi sportivi e ricreativi senza fini di lucro;

k. il termine *«tavola a vela»* indica un corpo galleggiante avente uno scafo chiuso sul quale è fissato a snodo un albero munito di vela ruotabile su 360° e sprovvisto di timone;

l. il termine *«impianto galleggiante»* indica un natante attrezzato, quale una draga, un pontone, una gru, adibito ad effettuare lavori in acqua;

m. il termine *«impianto fisso galleggiante»* indica qualsiasi costruzione galleggiante destinata normalmente a rimanere ferma (stabilimenti balneari, imbarcatoi, rimesse per battelli e simili);

n. il termine *«notte»* indica il periodo di tempo compreso fra il tramonto e il sorgere del sole;

o. il termine *«giorno»* indica il periodo di tempo compreso fra il sorgere e il tramonto del sole;

p. il termine *«luce intermittente»* indica una sorgente luminosa accesa e spenta a intervalli di almeno 40 volte al minuto;

q. il termine *«luce lampeggiante»* indica una sorgente luminosa accesa e spenta al massimo 20 volte al minuto, con la durata di accensione nettamente inferiore a quella di spegnimento;

r. il termine *«suono breve»* indica un suono della durata di circa un secondo; il termine *«suono prolungato»* indica un suono della durata di circa quattro secondi;
l'intervallo tra due suoni successivi è di circa un secondo;

s. il termine *«serie di suoni brevissimi»* indica una serie di almeno sei suoni della durata di circa ¼ di secondo ciascuno separati da pause di circa ¼ di secondo;

t. il termine *«zona rivierasca interna»* indica lo specchio d'acqua che si estende fino a 150 m dalla riva;

u. il termine *«zona rivierasca esterna»* indica lo specchio d'acqua che si estende oltre la zona rivierasca interna fino a 300 m dalla riva;

v.[5] il termine *«moto d'acqua»* indica un natante di lunghezza inferiore a 4 metri, equipaggiato con una pompa a getto d'acqua come fonte primaria di propulsione e condotto da una o più persone sedute, in piedi o inginocchiate sullo scafo.

## Capitolo 2: Disposizioni relative alla circolazione

### Sezione 2.1.: Generalità

**Art. 2** Conduttore

1 Ogni natante in navigazione deve avere un conduttore responsabile, in possesso dell'idoneità necessaria o dell'abilitazione, ove prescritta. Ogni impianto galleggiante in servizio deve avere a bordo un responsabile.

2 È considerato conduttore la persona che detiene l'effettiva autorità di comando sul natante.

5 Introdotto dallo Scambio di note dei 23 lug./24 set. 2010, in vigore dal 1° mar. 2012 (RU **2012** 837).

**Art. 16** Controllo

Durante le operazioni di controllo i conduttori di natanti, nonché i sorveglianti di impianti fissi galleggianti devono prestare la collaborazione necessaria alle autorità di vigilanza competenti.

## Sezione 2.2.: Contrassegni dei natanti e marche d'immissione

**Art. 17** Contrassegni dei natanti

1 Ogni natante deve essere munito dei contrassegni attribuiti dall'autorità competente, salvo i casi previsti dall'articolo 4 della Convenzione e le deroghe di cui al punto 5 del presente articolo.

2 I contrassegni devono essere apposti su ogni lato del natante, in posizione ben visibile, a caratteri latini e cifre arabe, leggibili ed indelebili.

3 I caratteri ed i numeri devono avere almeno 8 cm di altezza per i natanti di lunghezza fino a 15 m, almeno 20 cm per gli altri natanti. La larghezza e lo spessore dei loro tratti saranno proporzionati all'altezza. I caratteri ed i numeri dovranno essere chiari su fondo scuro o scuri su fondo chiaro.

4 L'autorità competente può disporre l'uso di targhe ufficiali.

5 Sono esenti dall'obbligo dei contrassegni:

a. i natanti delle imprese di navigazione concessionarie dei servizi regolari di linea;

b. i natanti la cui lunghezza è inferiore a 2,5 m;

c. le canoe, i caiacchi, i sandolini ed altri natanti simili non provvisti di motore, nonché le tavole a vela;

d. i natanti da competizione a remi.

I natanti di cui alla lettera a devono essere contraddistinti dal nome oppure dalle iniziali dell'impresa seguite da numeri; quelli di cui alle lettere b, c e d devono portare in posizione ben visibile le indicazioni del proprietario o del detentore.

**Art. 18** Marche o targhe di costruzione

1 In luogo ben visibile, facilmente accessibile ed in maniera indelebile devono essere apposti:

a. sullo scafo: – la marca o il nome del costruttore ed il tipo;

b. sul motore: – la marca o il nome del costruttore ed il tipo,
– il numero di costruzione.

2 Queste indicazioni possono essere stampate su una targhetta, la quale dev'essere fissata mediante saldatura oppure con chiodi ribaditi o in altro modo analogo.

c. condizioni e decisioni dell'autorità;

d. autorità che ha rilasciato il permesso, luogo e data dell'emissione.

### 3.1.1.: Documenti internazionali e stranieri

**Art. 72**[8] Riconoscimento dei documenti

1 Chi soggiorna temporaneamente in uno degli Stati contraenti è autorizzato a condurre:

a. un natante immatricolato in Svizzera o in Italia nei limiti della propria abilitazione nazionale oppure di un certificato internazionale per conduttori d'imbarcazioni da diporto;

b. un natante proveniente da Stati diversi da quelli contraenti, se da uno dei documenti menzionati alla lettera a sia desumibile che egli è autorizzato a condurre tale natante nel suo Paese.

2 Il certificato internazionale per conduttori d'imbarcazioni da diporto deve essere compilato conformemente ai modelli annessi alla risoluzione n. 40 del Gruppo di lavoro per il trasporto su vie navigabili della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite come riprodotto nell'allegato 4.

### Sezione 3.2.: Natanti

**Art. 73** Indicazioni che devono figurare sulle licenze di navigazione o sui documenti-contrassegni

1 La licenza di navigazione deve contenere almeno le indicazioni seguenti:

a. tipo di natante e nome del costruttore;

b. contrassegni o nome del natante;

c. luogo di iscrizione del natante o luogo di stazionamento abituale dello stesso;

d. lunghezza e larghezza, misurata fuori tutto;

e. persone imbarcabili o portata;

f. tipo, marca e potenza del motore;

g. superficie velica;

h. equipaggio minimo (soltanto per battelli per passeggeri e per quelli adibiti al trasporto di merci come pure per gli impianti galleggianti);

i. condizioni e obblighi disposti dall'autorità;

k. nome e domicilio del proprietario o del detentore;

l. autorità che l'ha rilasciata, luogo e data dell'emissione.

2 Il documento-contrassegno deve contenere almeno le indicazioni di cui al punto 1 lettere a, b, f, g, k e l.

## Capitolo 4: Misure particolari anti inquinamento

**Art. 74** Disposizioni sulla costruzione

1 I natanti devono essere costruiti in modo da evitare inquinamento delle acque, nel senso precisato nel punto 2 del precedente articolo 10.

2 Tutti i natanti provvisti di impianti per cucinare e di impianti idro-sanitari devono essere dotati di recipienti per raccogliere le materie fecali, le acque usate ed i rifiuti o disporre di adeguati sistemi di trattamento delle acque, tenuto conto delle disposizioni vigenti nei due Stati.

3 Per il recupero dell'olio e del carburante deve essere istallato sotto i motori fissi un raccoglitore appropriato (ghiotta). Quest'ultimo non è necessario se sulle parti anteriore o posteriore del motore sono installati paratie o madieri per impedire lo scolo di olio o di carburante in altre parti del natante.

4 Gli impianti per raccogliere le materie di cui ai punti 2 e 3 devono essere concepiti in modo da consentire l'eliminazione a terra del contenuto.

5 I natanti debbono essere muniti di serbatoi di contenimento dei liquidi che possono provocare inquinamento delle acque isolati ed indipendenti dal fasciame esterno. Sono ammessi serbatoi a scafo contenenti combustibili con punto di infiammabilità non inferiore a 55°C, purché ubicati in posizione tale da garantire la massima sicurezza in caso di collisione.

6 Il carburante impiegato non deve contenere più del 2 per cento di olio in volume (miscela 1:50). Nessun prodotto di condensazione proveniente dal carter dell'albero motore deve potersi disperdere in acqua. L'olio dev'essere biodegradabile.

7 I natanti che per costruzione o per uso sono destinati prevalentemente a scopi di abitazione e simili (p. es., casette o abitazioni galleggianti, ristoranti, ecc.), ove ammessi dalle vigenti normative nazionali, devono essere permanentemente collegati alle strutture idro-sanitarie a terra in modo da trasferire i rifiuti ai pubblici servizi di raccolta e smaltimento.

8 Il rumore di un natante, misurato secondo le norme di cui all'allegato 5, non deve superare 72 dB (A). Provvedimenti adeguati devono essere adottati per ridurre il rumore eccessivo a bordo.

## Capitolo 5: Impianti per la navigazione

**Art. 75** Generalità

1 Gli impianti destinati alla navigazione devono essere costruiti, equipaggiati e mantenuti tenendo conto della sicurezza della navigazione e delle norme del presente regolamento.

2 Le boe di ormeggio devono avere caratteristiche tali da non essere confuse con quelle che segnalano la via navigabile.

**Art. 76** Distanze

I luoghi di noleggio o di ormeggio di natanti a qualunque uso siano essi destinati, come pure le altre istallazioni fisse in acqua o galleggianti, devono trovarsi a distanza adeguata, comunque non inferiore a 50 metri dalla rotta dei battelli in servizio regolare di linea.

## Capitolo 6: Disposizioni speciali

**Art. 77** Deroghe

1 I battelli delle autorità, quelli di istituti scientifici e quelli dei servizi di salvataggio sono esonerati dall'osservanza delle disposizioni degli articoli 37 e 38 (segnalazione della via navigabile), 54 (navigazione in prossimità della riva) e 60 (stazionamento), nella misura in cui ciò sia assolutamente richiesto dall'espletamento dei loro compiti.

2 Quando svolgono servizi di sorveglianza i battelli della polizia e dell'amministrazione delle dogane sono inoltre esonerati dall'osservanza delle disposizioni concernenti i fanali di bordo, nella misura in cui non ne risulti pregiudicata la sicurezza della navigazione.

**Art. 78** Disposizioni transitorie

1 La segnalazione della via navigabile sinora in vigore, se non corrisponde a quella riprodotta nell'allegato 3, deve essere sostituita entro tre anni dall'entrata in vigore del presente regolamento. Fino al momento della loro sostituzione, i segnali esistenti conservano il loro significato; questi saranno sostituiti immediatamente, qualora in base al presente regolamento dovessero assumere un altro significato.

2 Entro cinque anni dall'entrata in vigore del regolamento, tutti i natanti dovranno uniformarsi alle disposizioni contenute all'articolo 74.

**Art. 79** Disposizioni finali

Il presente regolamento abroga il Regolamento internazionale del 22 ottobre 1923[9].

9 [CS 13 349]

Allegato 6

PROVINCIA DI NOVARA

https://www.provincia.novara.it/Trasporti/navigazione.php

## Navigazione

Le leggi regionali n. 44 del 26.04.2000 e n. 5 del 15.03.2001 prevedono l'attribuzione alle Province delle funzioni amministrative in materia di navigazione, in particolare:

- alla tenuta dei registri ed al rilascio delle licenze di abilitazione afferenti al servizio di trasporto pubblico di navigazione ed ai relativi certificati di navigabilità;
- alla tenuta dei registri di costruzione delle navi e dei galleggianti;
- al rilascio di estratti cronologici, comprese tutte le funzioni amministrative collegate;
- al rilascio di giornali di bordo, comprese tutte le funzioni amministrative collegate;
- al rilascio del registro dei reclami, comprese tutte le funzioni amministrative collegate;
- al rilascio dell'inventario di bordo, comprese tutte le funzioni amministrative collegate;
- alla tenuta dei registri e al rilascio della licenza di abilitazione alla navigazione delle imbarcazioni ad uso privato.

Ai sensi della L.R. 44/2000 la Provincia predispone la metodologia di calcolo ed il regolamento tipo sull'esercizio dei servizi di trasporto pubblico di navigazione non di linea e istruisce le Commissioni Consultive Provinciali per l'applicazione dei regolamenti tipo da parte dei Comuni.

### Contrassegni identificativi per i natanti che navigano sui laghi Maggiore (Verbano) e Ceresio

- Informativa
- Linee guida

### Documentazione da presentare per le pratiche inerenti le funzioni amministrative attribuite alla Provincia di Novara in materia di navigazione interna.

- rilascio dei contrassegni identificativi per i natanti che navigano sul Lago Maggiore (Italiano - Deutsch - English - Nederland);
- iscrizione unità di navigazione nei registri navi a motore e senza motore (Allegato B);
- iscrizione galleggianti (Allegato C);
- iscrizioni unità ad uso privato (Allegato D);
- rilascio di estratti cronologici, comprese tutte le funzioni amministrative collegate (Allegato E);
- tenuta dei registri di costruzione della navi e dei galleggianti (Allegato F);
- cancellazione unità di navigazione dai registri (Allegato G);
- dichiarazione sostitutiva di certificazione. (Allegato H).

**AVVISO**

Ai sensi della L.R. 17 gennaio 2008, n. 2 – "Disposizioni in materia di navigazione interna, demanio idrico della navigazione interna e conferimento di funzioni agli Enti Locali", le funzioni di cui all'art. 5 lettera a) della predetta legge verranno a far data dal 1° luglio 2009 esercitate dalle sottoindicate gestioni associate:

- Convenzione Lago d'Orta Demanio Idrico Lacuale, – via Verdi, 1 – 28100 Pella;
- Gestione Associata Demanio Idrico Lacuale del Basso Lago Maggiore, - via Portici, 2 – 28040 Lesa.

Pertanto **le richieste di autorizzazione alle manifestazioni nautiche che avranno luogo a decorrere dal 01/07/2009, dovranno essere inoltrate all'indirizzo delle Associazioni su indicate** in base al luogo di svolgimento della manifestazione stessa

http://www.autoritadibacino.va.it/contrassegni/

# Autorità di bacino lacuale dei laghi Maggiore, Comabbio, Monate e Varese

## CONTRASSEGNI IDENTIFICATIVI PER TUTTI I NATANTI NON IMMATRICOLATI CHE NAVIGANO NELLE ACQUE ITALIANE E SVIZZERE DEL LAGO MAGGIORE (VERBANO) E DEL LAGO DI LUGANO (CERESIO).

Ai sensi dell'art. 4 della legge 20 gennaio 1997, n. 19, modificata dalla legge 15 novembre 2011, n. 203, **tutti i natanti di lunghezza superiore a m 2,50, che navigano nelle acque italiane e svizzere del lago Maggiore (Verbano) e del lago di Lugano (Ceresio), devono essere muniti dei contrassegni identificativi e dei relativi documenti**.

L'Autorità di Bacino rilascia i contrassegni "V", validi anche per la navigazione sul lago di Lugano.

Per ottenere l'iscrizione nell'Elenco nautico e il rilascio dei contrassegni deve essere presentata apposita domanda all'Autorità di Bacino.

Dal **1 gennaio 2016** sono in vigore le nuove linee guida, approvate con deliberazione del Consiglio di Amministrazione n. 1/2012 e modificate con deliberazione del Consiglio di Amministrazione n. 14/2014 e 22/2015.

Le nuove linee guida prevedono che:

- Alla domanda, da presentarsi in bollo da € 16,00 e redatta sul nuovo modello predisposto dall'Autorità di Bacino, devono essere allegati:
  - fotocopia di un documento di riconoscimento in corso in validità;
  - fotocopia del tesserino del codice fiscale;
  - due fotografie a colori del natante (una di fronte e una di fianco) *da spedire anche a mezzo e-mail all'indirizzo contrassegni@autoritadibacino.va.it;*
  - copia del certificato d'uso del motore;
  - certificazioni e/o attestato di assicurazione del motore e/o del natante;
  - attestazione del versamento dell'importo di **€ 45,00** (Euro Quarantacinque/00), da versarsi sul ccp 70212444 intestato a *Autorità di bacino lacuale dei Laghi Maggiore –Comabbio – Monate - Varese Serv. Tes*, con causale CONTRASSEGNI IDENTIFICATIVI;
  - copia del certificato delle caratteristiche del natante *(se in possesso)*;
  - copia del titolo d'ormeggio *(se in possesso)*.
- Entro 30 giorni dalla presentazione della domanda, l'Autorità di Bacino provvederà all'iscrizione del natante nell'Elenco Nautico e rilascerà al richiedente apposito Libretto di iscrizione e n. 2 contrassegni identificativi con il numero di iscrizione.
- Contestualmente alla presentazione della domanda, l'Autorità di Bacino rilascerà una **ricevuta**, che nelle more di iscrizione nell'Elenco nautico e del rilascio dei contrassegni identificativi, **avrà validità di 30 giorni dalla data di rilascio per la navigazione**.

Il ritiro del Libretto e dei contrassegni identificati deve essere effettuato dal richiedente o da altra persona purchè munita di delega.

**I contrassegni già rilasciati per la navigazione in acque svizzere sono validi per la navigazione sul lago Maggiore e sul lago**

**di Lugano, senza ulteriore richiesta da parte dei titolari.**

**La domanda, in bollo e con gli allegati richiesti, puoi essere inoltrata all'Autorità con le seguenti modalità:**

## MODALITA' CARTACEA

La domanda, in bollo e completa di tutti gli allegati richiesti, può essere **consegnata a mano** presso la sede dell' Autorità di Bacino negli orari di apertura al pubblico (la consegna può avvenire anche a mezzo di persona diversa dal richiedente), oppure **spedita** all' Autorità di Bacino a mezzo del servizio postale (si consiglia raccomandata AR) o altri servizi di recapito (es. corriere espresso).

**>> Scarica il modello di domanda - PDF compilabile**
**>> Scarica il modello per la delega al ritiro del Libretto e dei contrassegni - PDF compilabile**

http://www.provincia.verbano-cusio-ossola.it/la-provincia/uffici-e-servizi/settore-iv/trasporti-mobilit%C3%A0-e-usi-civici/contrassegni-identificativi-per-i-natanti/

# CONTRASSEGNI IDENTIFICATIVI PER I NATANTI



**CONTRASSEGNI IDENTIFICATIVI PER I NATANTI CHE NAVIGANO**

**SUI LAGHI MAGGIORE – CERESIO/LUGANO**

I natanti non immatricolati che navigano sui laghi Maggiore – Ceresio/Lugano devono essere muniti di appositi contrassegni identificativi, ai sensi della Legge 15/11/2011 n. 203 e dell'art. 17 del Regolamento internazionale per la navigazione sui laghi Maggiore e di Lugano

Sono esenti dall'obbligo dei contrassegni (art. 17, comma 5, del Regolamento):

1. i natanti delle imprese di navigazione concessionarie dei servizi regolari di linea;
2. i natanti la cui lunghezza é inferiore a 2,5 m;
3. le canoe, i caiachi, i sandolini ed altri natanti simili non provvisti di motore, nonché le tavole a vela;
4. i natanti da competizione a remi.

Per ottenere l'iscrizione nell'Elenco Nautico e il rilascio dei contrassegni é necessario presentare apposita domanda, allegando i documenti richiesti.

Il costo dell'iscrizione nell'Elenco Nautico e del rilascio del Libretto e dei contrassegni identificativi é quantificato in**Euro 30,00 (Euro Trenta/00)**, da versarsi con bollettino di ccp sul conto corrente postale n.12270286 intestato all'Amministrazione della Provincia del Verbano Cusio Ossola.

I modelli di domanda sono in distribuzione presso: Provincia del Verbano Cusio Ossola – Servizio Trasporti e Mobilità; Comune di Baveno; Comune di Cannero Riviera; Comune di Cannobio; Comune di Ghiffa; Comune di Oggebbio; Comune di Stresa; oppure scaricabile dal sito Internet della Provincia del Verbano Cusio Ossola: www.provincia.verbano-cusio-ossola.it

I contrassegni identificativi devono essere apposti, a cura del proprietario, su ogni lato del natante, a prua, in posizione ben visibile.

**Maggiori informazioni a riguardo sono contenute nelle linee guida consultabili e scaricabili a fondo pagina.**

**ATTENZIONE**

**PER POTER NAVIGARE OCCORRE:**

**CONTRASSEGNO DI ISCRIZIONE (TARGA) PER I NATANTI DI LUNGHEZZA SUPERIORE A 2,5 MT.**

**ACHTUNG**

**UM AUF GEWSWSSERN:**

**FAHREN ZU DUERFEN BRACHT MAN NUMMERNSCHILD FUER SCHIFFE DIE LANGER SIND 2,50 METER**

**ATTENTION**

**TO NAVIGATE ON LAKES YOU NEED:**

**A NUMBER PLATE FOR SHIPS LONGER THAN 2,50 M. FT**

## Approfondimenti

### Modulistica per richiesta contrassegni nautici

I moduli da compilare sono sia in formato doc che pdf

- Fomato doc
- Formato pdf

### Application form for nautical marks request

The forms to be filled in are in both doc and pdf formats

- Doc form
- Pdf form

### Formulare für die nautische Markenanfrage

Die auszufüllenden Formulare sind im doc- und pdf-Format

- Doc- Format
- Pdf- Format

### Formulaires pour demande de marques nautiques

Les formulaires à remplir sont en format doc et pdf

- Format Doc
- Formato Pdf

## COMMISSIONE PARLAMENTARE VIGILANZA ANAGRAFE TRIBUTARIA

### DOCUMENTO FINALE SEDUTA 15/07/09 "INDAGINE CONOSCITIVA SULL'ANAGRAFE TRIBUTARIA NEL CONTRASTO ALL'EVASIONE FISCALE"

**3. Lo strumento di calcolo e quello di accertamento: possibili evoluzioni normative**

*Omissis*

**3.3. Censimento della proprietà e dell'utilizzo delle imbarcazioni da diporto** (*ndr: tra pag. 119 e pag. 122 del testo del documento pubblicato nel resoconto della seduta sopra citata)*

**Un altro argomento meritevole d'interesse è rappresentato dalla nautica da diporto.**
**Recenti studi di settore stimano il parco nautico diportistico nazionale in circa 592.000 unità, di cui 498.000 «non immatricolate» e quindi «non censibili» a fini fiscali.**
**Per i «natanti» il codice della navigazione da diporto prevede, infatti, l'obbligo di immatricolazione (presso i registri delle Capitanerie di porto e/o degli Uffici provinciali della motorizzazione civile) solo quando siano abilitati, su richiesta del proprietario, alla navigazione oltre le 12 miglia marine dalla costa.**
**Nel codice della nautica da diporto (approvato dal decreto legislativo n. 171 del 2005) le unità diportistiche a vela e a motore sono divise in tre categorie, secondo la lunghezza:**
**inferiori ai 10 metri, definite «natanti da diporto»; comprese fra i 10 e 24 metri, definite «imbarcazioni da diporto»**
**superiori ai 24 metri, definite «navi da diporto».**
**Con particolare riferimento alla categoria dei «natanti da diporto» è opportuno evidenziare che nel naviglio cosiddetto minore sono ricomprese unità per la cui gestione sono necessari servizi «accessori» particolarmente costosi (ad esempio il posto barca, il rimessaggio invernale, la manutenzione ordinaria e straordinaria o i rifornimenti di carburante).**
**L'Italia è probabilmente l'unico Paese dell'Unione europea che non prevede l'immatricolazione dei natanti, tanto che è stato necessario stipulare accordi con alcuni Paesi rivieraschi, come la Francia, per consentire la navigazione nelle loro acque territoriali. La *ratio* di tale trattamento di favore è stata evidentemente quella di sostenere la nostra cantieristica, affrancando gli utilizzatori da appesantimenti burocratici e concedendo, nel tempo, agevolazioni fiscali di vario tipo.**
**Tale situazione ha però determinato l'impossibilità per l'amministrazione finanziaria di censire *ab origine*, così come avviene per gli auto-motoveicoli, il possesso di natanti, nonostante siano ricompresi nel redditometro.**
**Per rimarcare la significatività sotto il profilo reddituale e patrimoniale del possesso di un natante, giova evidenziare che il prezzo di acquisto può variare da 5-6.000 a 350.000 euro e che in proporzione esponenzialmente crescente variano le relative spese di gestione.**
**L'unico indizio che può consentire all'amministrazione finanziaria di risalire, di volta in volta, al possesso e al conseguente utilizzo di un natante è la polizza di assicurazione obbligatoria per la responsabilità civile verso terzi (sulla base del decreto legislativo n. 209 del 2005). Sono infatti esclusi solo i natanti a remi e a vela senza motore ausiliario, un naviglio peraltro davvero minore e di non particolare rilevanza ai fini fiscali.**
**Ciò posto, e tenuto conto dell'elevata valenza in termini di capacità di spesa derivante dal possesso e dalla gestione dei «natanti da diporto», si reputa opportuno - al fine di pervenire a un adeguato censimento dei proprietari di tali beni - valutare la possibilità di stabilire l'obbligo in capo alle compagnie assicuratrici di comunicare all'anagrafe tributaria (in via telematica utilizzando semplici modelli appositamente predisposti) i nominativi dei contraenti di polizze assicurative per la responsabilità civile e i relativi premi incassati.**
**Giova evidenziare che premi di assicurazione della specie sono già parametrati nel redditometro.**
**In subordine, sempre per finalità di censimento, si potrebbe prevedere l'obbligatorietà dell'attribuzione del numero identificativo SAR, introdotto dall'articolo 49 del codice della navigazione da diporto, ai fini della ricerca e del soccorso in mare, e rilasciato ai natanti, su richiesta, dal Comando generale delle Capitanerie di porto. Si potrebbe altresì istituire una banca dati centralizzata, che oggi non esiste neppure per le imbarcazioni e le navi da diporto.**

**3.4. Considerazioni sul *leasing* finanziario prestato da soggetti economici esteri**

*Omissis*

***Considerazioni conclusive***

*Omissis*

COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 20.2.2014
COM(2014) 86 final

# COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSIGLIO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO E AL COMITATO DELLE REGIONI

## Strategia europea per una maggiore crescita e occupazione nel turismo costiero e marittimo

IT IT

COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSIGLIO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO E AL COMITATO DELLE REGIONI

**Strategia europea per una maggiore crescita e occupazione nel turismo costiero e marittimo**

# COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSIGLIO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO E AL COMITATO DELLE REGIONI

## STRATEGIA EUROPEA PER UNA MAGGIORE CRESCITA E OCCUPAZIONE NEL TURISMO COSTIERO E MARITTIMO

## 1. INTRODUZIONE

Nel 2012 il turismo europeo ha registrato l'afflusso di 534 milioni di presenze, 17 milioni in più del 2011, per una percentuale del 52% di tutte le presenze internazionali del turismo mondiale. L'afflusso turistico ha generato entrate per 356 miliardi di euro, pari al 43% del totale mondiale[1]. Nel 2013 il numero di pernottamenti nelle strutture turistico-ricettive dell'UE28 ha registrato il massimo storico di 2,6 miliardi, con un aumento dell'1,6% rispetto al 2012[2]. Il turismo rappresenta indubbiamente un'attività economica importante, soprattutto in molte regioni marittime e costiere. Il settore subisce tuttavia gli effetti delle trasformazioni in atto nell'economia mondiale, che si traducono in mutamenti rilevanti del comportamento dei turisti e dei mercati di provenienza.

Nella comunicazione del 2010[3] la Commissione ha preannunciato una strategia per un turismo costiero e marittimo sostenibile[4], che ha incontrato il favore di Parlamento europeo, Consiglio, Comitato delle regioni e Comitato economico e sociale europeo, i quali hanno sottolineato l'esigenza di un'azione concertata. Una consultazione pubblica condotta nel 2012[5] ha offerto un fondamento solido ad un'iniziativa specifica dell'UE.

La comunicazione del 2012 sulla "crescita blu"[6] ha inoltre annoverato il turismo costiero e marittimo fra i cinque settori di intervento prioritario che permetteranno una crescita sostenibile e la creazione di occupazione nell'economia blu. Nella relazione sulla crescita blu del 2013[7] il Parlamento europeo ha accolto con favore questo quadro europeo, raccomandando una serie di azioni per rinvigorire il settore e sostenere lo sviluppo di un turismo sostenibile nelle destinazioni costiere.

---

1 Relazione annuale 2012 della UNTWO http://dtxtq4w60xqpw.cloudfront.net/sites/all/files/pdf/annual_report_2012.pdf.

2 Banca dati EUROSTAT (2013).

3 COM(2010) 352 def.

4 Rientrano in questa tipologia il turismo marino e balneare, le crociere, il diportismo e le collegate attività a terra.

5 http://ec.europa.eu/dgs/maritimeaffairs_fisheries/consultations/tourism/index_en.htm

6 COM(2012) 494 final.

7 A7-0209/2013- 2012/2297 (INI))

Il settore del turismo è in crescita: la sfida è sfruttarne le potenzialità in un modo che permetta la realizzazione di benefici economici in termini sostenibili. La presente comunicazione propone risposte concertate alle molteplici sfide che si pongono, nell'ottica di sfruttare i punti di forza dell'Europa e di riuscire ad apportare un contributo rilevante agli obiettivi di crescita intelligente, sostenibile e inclusiva di Europa 2020.

## 2. UN SETTORE CON POTENZIALITÀ DI CRESCITA E DI OCCUPAZIONE

L'Europa è un continente di mare con uno sviluppo costiero che va dall'Artico al Mediterraneo e dall'Atlantico al Mar Nero, nel quale i bacini marini e le regioni costiere presentano un carattere di unicità come fonti di ricchezza naturale e culturale. Il turismo costiero e marittimo costituisce in Europa la più grande attività marittima, collegata intimamente a molti altri comparti dell'economia. Occupa quasi 3,2 milioni di persone, genera complessivamente un valore aggiunto lordo di 183 miliardi di euro[8] e rappresenta oltre un terzo dell'economia marittima. Su nove pernottamenti nelle strutture ricettive dell'UE, oltre quattro sono effettuati nella fascia costiera[9]. Nel 2012 il solo turismo croceristico ha generato un fatturato diretto di 15,5 miliardi di euro e ha dato occupazione a 330 000 persone; i passeggeri nei porti europei sono stati 29,3 milioni, con un incremento del 75% rispetto al 2006[10]. La metà dei posti di lavoro e del valore aggiunto del turismo costiero gravita sul Mediterraneo, ma anche le regioni dell'Atlantico, del Baltico e del Mar Nero registrano quote rilevanti.

Polo di attrazione di oltre un terzo di tutte l'attività economica del settore turistico in Europa, la fascia costiera è importante per la crescita e l'occupazione, in particolare tra i giovani: il 45% degli occupati nel turismo è infatti composto di persone di età compresa fra i 16 e i 35 anni[11]. Tuttavia, molte delle piccole e medie imprese che caratterizzano il settore fanno fatica a venire a capo delle molteplici sfide cui sono confrontate e non riescono, da sole, a valorizzare le potenzialità che esso presenta. Risulta quindi essenziale affrontare a livello unionale le sfide che trascendono le frontiere e promuovere la cooperazione e lo scambio di migliori pratiche, anche mediante partenariati strategici transregionali e transnazionali. Occorre un quadro comune europeo che apporti un valore aggiunto alle azioni realizzate a tutti i livelli e che aiuti a superare le difficoltà.

## 3. SFIDE E UN QUADRO NUOVO PER IL TURISMO COSTIERO E MARITTIMO IN EUROPA

Il presente capitolo verte sulle sfide che vanno affrontate e propone una strategia volta a migliorare la sostenibilità e la competitività del settore, la cui attuazione coinvolgerà Commissione, Stati membri, enti regionali e locali, operatori privati e altri portatori d'interesse.

---

8 ECORYS, Studio a sostegno di interventi di politica a favore del turismo costiero e marittimo a livello UE ("studio CMT") 2013 http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/documentation/studies/documents/study-maritime-and-coastal-tourism_en.pdf.

9 Rientrano nella fascia costiera i comuni sul mare o il cui territorio si trova per metà nel raggio di 10 km dalla costa. Banca dati EUROSTAT (2012) — Pernottamenti nelle strutture turistico-ricettive per fascia costiera e per zona interna — http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=tour_occ_ninatc).

10 Cruise Lines International Association (Associazione internazionale delle compagnie di navigazione da crociera), "The Cruise Industry", edizione 2013. http://www.senato.it/application/xmanager/projects/leg17/attachments/documento_evento_procedura_commissione/files/000/000/632/Documentazione_Clia_Europe.pdf

11 Banca dati EUROSTAT (2012) — Occupati per fascia di età (NACE Rev. 2) — http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/statistics/search_database#.

A causa del protrarsi della crisi economica, la maggiore parte delle PMI attive nel settore turistico gode di un accesso solo limitato o inesistente al credito da destinare agli investimenti e all'innovazione[19]. A ciò si aggiungono le difficoltà che le regioni costiere incontrano nel creare e sfruttare adeguatamente i benefici economici generati dal turismo croceristico, benché si intensifichino le pressioni ad investire nelle infrastrutture portuali e a salvaguardare l'ambiente.

La causa della situazione va ricercata in parte nell'insufficienza di sinergie fra le imprese dei bacini marini dell'UE, con conseguenti frammentarietà e vantaggi economici limitati. È essenziale che Stati membri, regioni e portatori d'interesse condividano le migliori pratiche. Occorre promuovere la cooperazione fra istituti di ricerca, musei, imprese turistiche e altri portatori d'interesse al fine di sviluppare prodotti innovativi e sostenibili che rispondano alle aspettative dei visitatori.

La Commissione intende:

1. adoperarsi per colmare le lacune nella disponibilità dei dati sul turismo, in particolare sul turismo costiero e marittimo;
2. inserire, ove appropriato, un filone costiero-marittimo nelle iniziative turistiche dell'UE, comprese le campagne informative e promozionali;
3. promuovere un dialogo paneuropeo tra operatori del comparto croceristico, porti e portatori d'interesse nel turismo costiero;
4. sostenere lo sviluppo di partenariati, reti[20] e raggruppamenti e di strategie di specializzazione intelligenti a dimensione transnazionale e interregionale.

La Commissione invita gli Stati membri, gli enti regionali e locali e l'industria turistica in genere a:

- impegnarsi e partecipare attivamente alla creazione di reti, raggruppamenti e strategie di specializzazione intelligenti;
- approntare pacchetti turistici maggiormente mirati a mercati specifici, quali la terza età o le persone con disabilità.

### 3.2. Promuovere competenze e innovazione

Una crescita sostenibile e competitiva è subordinata all'investimento nelle persone, ma il settore turistico non riesce ad attrarre un numero sufficiente di persone qualificate, principalmente a causa della stagionalità e della mancanza di prospettive di carriera che lo caratterizzano. Si dovrebbe creare una corrispondenza fra offerta di competenze e domanda sul mercato del lavoro tramite l'istruzione e la formazione professionale. Varie iniziative della Commissione sostengono la ricerca di questa corrispondenza: una sezione "lavorare nel blu" sarà aggiunta al portale EURES, che offre informazioni alle persone in cerca di occupazione e

19 Studio CMT.

20 Ad es., la rete Enterprise Europe.
Nell'autunno 2013 è stato avviato uno studio sulle prospettive di raggruppamento nella regione mediterranea.

ai datori di lavoro[21]; è prevista per la primavera 2014 una mappatura delle competenze e delle esigenze di formazione nei servizi turistici, che permetterà di definire quadri settoriali comuni collegati al Quadro europeo delle qualifiche e al Sistema europeo di crediti per l'istruzione e la formazione professionale[22].

Mirando meglio le politiche formative grazie all'integrazione delle esigenze del settore nei programmi dell'UE si vuole assicurare la disponibilità di un capitale umano multilingue, dotato delle qualifiche adeguate e di una mentalità orientata al servizio. Tramite il nuovo programma Erasmus+ si sosterrà la creazione di partenariati strategici transnazionali fra istituti di istruzione e di formazione e organizzazioni del mondo giovanile. Il turismo trarrà beneficio da nuovi programmi d'istruzione specifici al settore e da forme innovative di insegnamento e formazione professionalizzanti: lo si invita a avviare forme di collaborazione con gli istituti di istruzione superiore tramite le "alleanze della conoscenza".

Nella navigazione da diporto, le competenze che i vari Stati membri richiedono allo skipper sono diverse, il che limita lo sviluppo transfrontaliero del comparto e incide negativamente sul mercato del lavoro nella nautica. Notevoli differenze separano gli Stati membri anche relativamente alle qualifiche obbligatorie e alle dotazioni di sicurezza a bordo, con conseguente limitazione della mobilità e dell'accesso al mercato. Un uso ottimale dell'informatica permetterebbe alle piccole imprese attive nel turismo costiero e marittimo di diventare più competitive in un mercato sempre più globale. Gli strumenti esistenti, ad es. il portale "Iniziativa ICT e turismo"[23], potrebbero migliorare la visibilità, promuovere l'innovazione e sostenere il riposizionamento delle aziende.

La Commissione intende:

5. valutare se sia necessario un intervento dell'UE sulle qualifiche richieste per l'esercizio della professione di skipper e per il diportismo in genere[24];
6. valutare se sia necessario un intervento dell'UE per regolamentare le dotazioni di sicurezza nella navigazione turistica da diporto;
7. stimolare formule innovative di gestione attraverso il portale "Iniziativa ICT[25] e turismo".

La Commissione invita gli Stati membri e gli enti regionali e locali a:

- incoraggiare la connettività via internet e promuovere gli strumenti di commercializzazione per via elettronica;
- promuovere servizi di traduzione delle cartine, degli opuscoli e delle informazioni logistiche.

La Commissione invita l'industria turistica a:

21 https://ec.europa.eu/eures/

22 http://ec.europa.eu/education/lifelong-learning-policy/ecvet_en.htm

23 http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/tourism/ict/index_it.htm

24 Nella navigazione da diporto allo skipper non si applica la formazione prevista per gli equipaggi delle navi passeggeri a titolo della convenzione sulle norme relative alla formazione della gente di mare, al rilascio dei brevetti ed alla guardia.

25 Fra gli strumenti delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione disponibili in concreto si contano, per esempio: l'Osservatorio virtuale del turismo (http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/tourism/vto/index_it.htm); la piattaforma TOURISMlink (http://www.tourismlink.eu/tourism-link/); la piattaforma eCalypso (http://www.ecalypso.eu/steep/public/index.jsf).

disposizione delle PMI finanziamenti per investimenti nel turismo e/o nelle regioni di convergenza.

La Commissione intende:

14. redigere una guida in linea che illustri le principali fonti di finanziamenti a disposizione del settore (in particolare delle PMI).

La Commissione invita gli Stati membri e le regioni a:

- elaborare e attuare strategie nazionali/regionali sul turismo costiero e marittimo e progetti da includere nei programmi operativi;
- impegnarsi nella cooperazione transfrontaliera su tali strategie e nello scambio di migliori pratiche;
- sfruttare i fondi disponibili con efficienza ed efficacia.

## 4. INTEGRAZIONE DELL'ASPETTO DEL TURISMO COSTIERO E MARITTIMO IN ALTRE POLITICHE DELL'UE

La maggior parte delle politiche e delle attività economiche europee influisce, direttamente o indirettamente, sul turismo costiero e marittimo, che può costituire un motore di crescita economica.

Pertanto, la Commissione farà in modo di integrare l'aspetto del turismo costiero e marittimo in altre politiche dell'UE, quali: connettività informatica, trasporto sostenibile, sicurezza, libera circolazione dei lavoratori. Terrà conto altresì di altri filoni politici trasversali, quali: tutela dell'ambiente, sviluppo regionale, formazione, protezione dei consumatori, adattamento ai cambiamenti climatici e mitigazione degli stessi.

Le strategie per le macroregioni del Baltico, dell'Atlantico e dell'Adriatico-Ionio promuovono un'economia del turismo forte e coordinano, a vantaggio di tutti, risorse regionali, unionali e extraunionali. In futuro sarà vagliata l'ipotesi di collegamento con i filoni della politica europea di vicinato, sinergia del Mar Nero, strategia per la regione del Danubio e dimensione settentrionale.

## 5. CONCLUSIONI

Il turismo costiero e marittimo ha bisogno di un quadro politico ambizioso. Commissione, Stati membri, enti regionali e locali, industria del settore e altri portatori d'interesse devono agire in modo mirato e coerentemente con le politiche dell'UE che si ripercuotono sul settore.

La Commissione verificherà periodicamente il processo per accertare che le azioni siano attuate. Riferirà poi al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni in materia e valuterà i risultati.

# Parere del Comitato delle regioni — Strategia europea per il turismo costiero e marittimo

(2014/C 415/03)

## I. RACCOMANDAZIONI POLITICHE

IL COMITATO DELLE REGIONI

1. accoglie con favore la pubblicazione della prima strategia europea per il turismo costiero e marittimo e plaude al riconoscimento dell'importanza di un quadro chiaro e sostenibile inteso a promuovere la crescita e creare occupazione, in particolare giovanile;

2. esorta la Commissione europea a occuparsi, in futuro, anche della situazione del turismo in altre regioni caratterizzate da condizioni naturali specifiche, per esempio le regioni montane o quelle scarsamente popolate, e a mettere a punto strategie specifiche per tali regioni;

3. mette l'accento sul ruolo degli enti locali e regionali nella programmazione e l'attuazione della politica turistica; si compiace che la componente del turismo costiero e marittimo venga integrata in altri importanti ambiti d'intervento dell'UE quali la connettività informatica, i trasporti, l'ambiente, la sicurezza e la protezione dei consumatori, nonché la mobilità dei lavoratori;

4. accoglie con favore il fatto che la Commissione europea riconosca la specificità di isole e altre destinazioni turistiche periferiche in termini di accessibilità, costi del trasporto, stagionalità e connettività, come pure per quanto riguarda l'impatto di questi fattori sul turismo e l'economia;

5. ritiene che per l'attuazione di questa nuova strategia sia necessario definire le attività che possono rientrare nella dicitura «turismo costiero e marittimo» e ampliarne la portata, in quanto tale definizione deve comprendere non solo «il turismo marino e balneare, le crociere, il diportismo e le collegate attività a terra» ([1]), ma anche attività e sport legati all'ambiente marino come le immersioni, l'osservazione di fauna selvatica, gli sport o le attività ricreative che sfruttano il moto ondoso o il vento e le attività legate al turismo culturale: la scoperta del patrimonio e della gastronomia, la partecipazione a manifestazioni culturali e la conoscenza dei metodi di pesca e dei relativi attrezzi;

6. sottolinea che gli obiettivi della strategia europea devono essere sostenuti da adeguate possibilità di finanziamento offerte nell'ambito del nuovo quadro finanziario e che è necessario il pieno rispetto del principio di sussidiarietà: la strategia dovrà pertanto essere sviluppata in cooperazione con le istituzioni dell'UE, gli Stati membri, le regioni e le varie parti interessate e mediante un coordinamento tra tutti questi attori;

7. rileva che occorre riconoscere che, nelle regioni costiere e marittime, il turismo ha la capacità di promuovere una maggiore consapevolezza della necessità di conseguire la sostenibilità ambientale e culturale nonché la valorizzazione e la conservazione del patrimonio marittimo europeo, come pure di incoraggiare modelli comportamentali (turismo responsabile e partecipativo) volti a raggiungere tali traguardi;

8. sottolinea la crescente pressione che grava sulle risorse naturali, dovuta a tutta una serie di usi e attività economici sviluppatisi lungo i litorali europei, e insiste affinché le strategie relative ai bacini marittimi affrontino quanto prima i problemi connessi a queste attività, ossia l'efficienza energetica, l'impiego delle energie rinnovabili, la raccolta, lo stoccaggio e il trattamento dei rifiuti, la perdita di biodiversità, la distruzione degli habitat naturali, il degrado costiero e l'erosione dei suoli, la protezione delle acque che possono essere rese potabili e lo smaltimento delle acque di scarico; a suo giudizio, per far fronte a queste sfide non bastano le sole competenze di singole regioni o Stati, ma occorre un'azione coordinata e che interessi l'intero bacino marittimo, accompagnata dalle risorse finanziarie necessarie e da un'efficace condivisione delle buone pratiche;

---

([1]) Cfr. COM(2014) 86 final, nota 4.

9. ribadisce la necessità di tenere in debito conto, e per quanto possibile di prevenire, gli effetti dei cambiamenti climatici attraverso la protezione e il recupero di aree naturali, nonché mediante l'inclusione del turismo nel sistema di gestione integrata delle zone costiere;

10. riconosce il ruolo svolto da organizzazioni e iniziative dell'UE (ad es. il marchio Bandiera Blu, il Quality Coast Award, la Strategia europea per una crescita blu) nel promuovere una serie di principi di qualità del turismo europeo quali la tutela dell'ambiente, il turismo sostenibile, maggiori educazione e sensibilizzazione presso le regioni costiere e marittime europee, ed esorta risolutamente la Commissione ad avviare un dialogo con le istituzioni che promuovono questi principi in modo che possano avere un'influenza più diffusa, e ad incoraggiare le regioni a sostenere spontaneamente tali iniziative;

11. ritiene che la strategia dell'UE per la crescita blu, unita all'innovazione, rappresenti un'importante occasione per rilanciare l'economia locale e regionale e per creare posti di lavoro, e ciò potrebbe contribuire a rendere le regioni costiere più attraenti per i turisti. Il parere del Comitato CoR-2014-04835-00-01 contiene una serie di proposte in materia di innovazione e di crescita blu;

*Efficienza e competitività*

12. fa osservare che, sebbene nell'ultimo decennio il comparto del turismo costiero e marittimo abbia registrato profitti più elevati rispetto al settore turistico nel suo complesso, la spesa media per pernottamento e la durata media dei soggiorni sono diminuite; è quindi dell'avviso che sia estremamente importante contrastare questa tendenza e adoperarsi per incrementare la spesa e la durata dei soggiorni nelle zone costiere e marittime con misure innovative e adeguate alle esigenze, affrontando al tempo stesso i problemi legati alla stagionalità;

13. evidenzia come le regioni costiere e marittime europee debbano mettere a punto strategie locali di conservazione, valorizzazione e promozione delle particolarità distintive locali, contribuendo così a rafforzare la visibilità delle varie destinazioni turistiche, incentrata sulle loro caratteristiche uniche;

14. osserva che la domanda di turismo di nicchia è in crescita, ad esempio in comparti come il turismo medico e sanitario, sportivo, di avventura, basato sull'osservazione di flora e fauna selvatiche, naturalistico, ecogastronomico, culturale e di lusso, i quali presentano tutti potenzialità di crescita, sviluppo economico e incremento dell'occupazione;

15. mette l'accento sulla necessità di ampliare il ventaglio di offerte turistiche integrate, con la partecipazione di diversi soggetti interessati delle comunità locali e incentivando la creazione di posti di lavoro nelle regioni; rileva il potenziale insito nelle interconnessioni tra le attività tradizionali delle aree costiere e marittime europee (quali agricoltura e pesca, colture locali, viticoltura e vinificazione, patrimonio, tradizioni, usi e costumi locali) per lo sviluppo di nuovi prodotti turistici; sottolinea altresì l'importanza di collegare attività che consentano di rendere i flussi turistici meno stagionali, ad es. le pratiche sportive in ambito marino e/o marittimo-terrestre;

16. invita la Commissione a costituire un repertorio di esempi di buone pratiche e a pubblicare uno studio sulla riconversione delle destinazioni del turismo di massa e su casi esemplari di progetti turistici integrati e stabili nelle aree costiere e marittime; la esorta inoltre a promuovere l'avvio di un dibattito sulle conclusioni di questo studio organizzando una conferenza paneuropea con la partecipazione di Stati membri, regioni e parti interessate;

17. fa notare che, in molti casi, la stagionalità incide in misura maggiore sul turismo costiero e marittimo di quanto non avvenga per le destinazioni che beneficiano di un modello di afflussi turistici più equilibrato; evidenzia perciò come queste regioni necessitino di un maggiore sostegno volto a diversificare i loro flussi turistici e a incoraggiare le realtà imprenditoriali locali a promuovere e sfruttare in modo creativo il loro patrimonio locale e la loro offerta di servizi, in modo da garantire un ventaglio più ampio di prodotti e servizi che vadano al di là del semplice ambito locale, indipendentemente dalle condizioni climatiche;

*Migliorare le conoscenze per rafforzare la competitività*

18. approva il ricorso a strumenti informatici e innovativi per rafforzare la visibilità delle regioni costiere e marittime, e chiede alla Commissione di potenziare la sezione dell'Atlante europeo dei mari dedicata al turismo al fine di diffondere maggiori informazioni e sensibilizzare ancor di più su queste aree, i loro valori e le loro attrattive sia per i turisti che per altre regioni;

*Forza lavoro, competenze e innovazione*

19. riconosce le difficoltà cui il settore turistico deve far fronte per incentivare la creazione di posti di lavoro sostenibili, aumentare i salari e attirare lavoratori qualificati;

20. chiede alla Commissione di agevolare la mobilità dei lavoratori nel settore turistico tramite il programma Erasmus Plus e di istituire un programma di scambio e formazione per le regioni costiere e marittime, rivolto in particolare ai giovani e da realizzare in bassa stagione, allo scopo di incrementare le opportunità di formazione professionale, rafforzare la condivisione delle buone pratiche e promuovere l'imprenditorialità dei lavoratori del turismo;

21. è favorevole allo sviluppo di raggruppamenti tra PMI del settore turistico come strumento per fornire servizi turistici complementari e di qualità (ad esempio nel campo delle strutture ricettive, dei trasporti e dei servizi ricreativi), creando così un ventaglio di offerte turistiche più vario e completo, e raccomanda agli enti regionali e locali di promuovere la costituzione di raggruppamenti di questo tipo tra le imprese locali attraverso l'istituzione di forum di incontro, la partecipazione a tali forum di operatori turistici pubblici e privati e la creazione di piattaforme comuni atte a preservare l'identità, l'integrazione e l'immagine delle destinazioni turistiche, prevedendo al contempo forme di defiscalizzazione e/o incentivi fiscali per le PMI che si riuniscono in raggruppamenti e promuovono progetti;

22. concorda con la Commissione sulla necessità di riconoscere le PMI che si adoperano per promuovere il turismo sostenibile in settori quali la sicurezza ambientale e alimentare, la gestione delle risorse idriche e dei rifiuti o la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra;

23. constata che le procedure per il rilascio delle licenze agli operatori di imbarcazioni da diporto e le qualifiche richieste a questi ultimi sono notevolmente diverse da uno Stato membro all'altro, ed esprime preoccupazione poiché tale situazione potrebbe essere di ostacolo allo sviluppo del settore; propone come soluzione il reciproco riconoscimento dei brevetti rilasciati per la nautica da diporto e dei requisiti per la professione di skipper, e invita la Commissione a prendere in esame la questione; la proposta di armonizzare la formazione e le capacità si potrebbe estendere al personale che lavora nei porti turistici, la cui formazione e copertura giuridica e lavorativa differiscono a seconda dei vari paesi;

24. ritiene tuttavia che il valore aggiunto di corsi pubblici online per migliorare o riorientare le competenze nel settore costiero-marittimo non possa trascurare l'aspetto pratico relativo al rilascio dei brevetti;

### *Rafforzare la sostenibilità e l'accessibilità*

25. ribadisce che le aree costiere sono tra i territori più vulnerabili all'impatto dei cambiamenti climatici e dei rischi naturali, fenomeni dalle ripercussioni ad ampio raggio e che possono incidere negativamente sulla vita e i mezzi di sostentamento delle comunità costiere e marittime, soprattutto nelle isole; è quindi favorevole ad un sistema di gestione integrata delle zone costiere che promuova lo sviluppo sostenibile in queste aree mediante un approccio rispettoso dei limiti delle risorse naturali e degli ecosistemi;

mette l'accento sul caso specifico delle isole e delle regioni ultraperiferiche, dove, a causa dei limitati territori disponibili e della sovrapposizione delle attività economiche nelle zone costiere, i finanziamenti UE devono fornire aiuti più consistenti al fine di prevenire i rischi sopra descritti, che possono essere di ostacolo all'attività economica. Tali aiuti vanno garantiti in particolare per l'elaborazione e l'attuazione di strategie di gestione integrata delle zone costiere;

26. per garantire un turismo costiero e marittimo sostenibile nelle aree protette (ad es. i sentieri per escursionisti) in cui vive fauna selvatica (uccelli, mammiferi marini, squali, ecc.), raccomanda l'adozione e la pubblicazione di codici di condotta al fine di promuovere il benessere degli animali, la sicurezza dei turisti e un equilibrio ambientale;

27. sottolinea che, per sfruttare fino in fondo le potenzialità dell'ecoturismo, occorre che le aree costiere e marittime protette — ad esempio i siti della rete Natura 2000 o della Convenzione OSPAR — vengano chiaramente designate come sedi privilegiate per svolgere attività di turismo sostenibile (ad es. immersioni, osservazione di fauna selvatica, percorsi per escursionisti);

28. osserva che nel 2020 oltre un quinto della popolazione europea avrà più di 65 anni, e invita quindi la Commissione a proseguire i lavori relativi alla componente «turismo per la terza età», in particolare sostenendo il turismo accessibile;

29. accoglie favorevolmente la revisione del codice dei visti e le iniziative della Commissione intese ad attirare in Europa per le vacanze turisti provenienti da paesi terzi, anche per le destinazioni europee costiere e marittime;

### *Trarre il massimo dai finanziamenti dell'UE disponibili*

30. apprezza l'intenzione della Commissione di pubblicare una guida ai finanziamenti dell'UE destinati al turismo, ma insiste sulla necessità di divulgarla e diffonderla maggiormente presso le regioni costiere e marittime;

39. mette l'accento sul potenziale ancora non sfruttato dell'ittiturismo (pescaturismo) che, a suo giudizio, può apportare notevoli vantaggi alle comunità delle aree costiere, facendo in modo che le attività di pesca divengano redditizie, preservando le tradizioni locali legate alla pesca e diversificando le fonti di reddito locali;

40. concorda quanto al fatto che, qualora le flotte utilizzino metodi di pesca selettivi e tradizionali, l'UE dovrebbe offrire un sostegno agli investimenti necessari per la promozione dell'ittiturismo, e considerare quest'ultimo un'attività complementare alla pesca commerciale e in grado di generare un reddito supplementare per le comunità dedite alla pesca; invita inoltre gli Stati membri, le regioni, il settore ittico, quello turistico e le altre parti interessate a superare gli eventuali ostacoli giuridici e amministrativi allo sviluppo del turismo di pesca;

41. invita la Commissione a intensificare la sua collaborazione con il Consiglio d'Europa e a potenziare la comunicazione e la promozione dei percorsi culturali, sia quelli già consolidati che quelli di nuova creazione, lungo i litorali europei;

42. è favorevole all'istituzione di una Federazione degli uffici o agenzie turistici delle regioni costiere e marittime che funzioni come piattaforma di cooperazione e di scambio tra gli organismi professionali di queste aree e contribuisca all'elaborazione e alla realizzazione di programmi di cooperazione finalizzati alla promozione delle regioni costiere e marittime;

*Il settore della crocieristica*

43. incoraggia gli enti locali e regionali a intrattenere un dialogo costruttivo con l'industria del turismo da crociera, per far sì che le navi da crociera acquistino i prodotti locali e per cercare di assicurarsi una quota più elevata della spesa realizzata dai passeggeri creando aree ricettive più attraenti all'interno dei terminal crociere o nei loro pressi, dotate cioè di negozi, bar, ristoranti e agenzie turistiche locali in grado di offrire viaggi comodi e improntati a criteri di sostenibilità verso le attrazioni turistiche dei dintorni;

44. ritiene che le autorità pubbliche possano aiutare gli operatori commerciali locali a promuovere e commercializzare meglio le loro offerte, facendo in modo che le informazioni sulle attrazioni turistiche locali siano disponibili in diverse lingue e garantendo la sicurezza e il comfort dei passeggeri. L'attività di rifornimento delle navi e l'organizzazione del prodotto nei porti di destinazione sono legate al lavoro degli agenti marittimi con i quali le autorità regionali e locali devono collaborare per promuovere l'uso del prodotto e lo svolgimento delle attività complementari locali;

45. constata che le grandi navi da crociera trasportano numeri molto elevati di passeggeri verso qualsiasi destinazione, il che può creare delle difficoltà per il trasporto a tutti i turisti che sbarcano dalle navi; accoglie con favore lo sviluppo di progetti di pianificazione e concezione di trasporti integrati volti a soddisfare le esigenze di questi viaggiatori che si spostano in massa senza provocare disagi per le popolazioni locali;

*Porti turistici e sport nautici*

46. prende atto della crescente popolarità degli sport e delle attività nautici, e si compiace che spesso essi vengano concepiti, realizzati e offerti da piccole imprese locali; reputa che l'elaborazione di norme comuni europee in materia rafforzerebbe la fiducia dei consumatori e il livello di sicurezza;

47. chiede alla Commissione di valutare l'esigenza di un quadro comune per lo sviluppo di infrastrutture per i porti turistici; considerando inoltre che in Europa vi sono all'incirca 4 500 porti per imbarcazioni da diporto e vista la crescente popolarità della nautica da diporto, la invita a promuovere la realizzazione di uno studio sull'elaborazione di standard comuni che si concentri, in particolare, sui problemi di accessibilità per le persone a mobilità ridotta, sulle norme di sicurezza o sulla «capacità di carico» dei porti turistici;

48. invita gli enti locali e regionali che ospitano porti turistici sul loro territorio a mettere a punto delle strategie in collaborazione con i soggetti interessati e gli operatori turistici locali per migliorare i collegamenti tra questi porti e le altre aree della regione, spingendo così chi pratica la nautica da diporto ad esplorare le zone al di là del porto e a scoprirne il patrimonio culturale, promuovendo il prodotto specifico nel campo del turismo marittimo e della nautica da diporto, per esempio attraverso circoli, porticcioli e stazioni nautiche.

Bruxelles, 7 ottobre 2014.

*Il presidente*
*del Comitato delle regioni*

Michel LEBRUN

# Parere del Comitato delle regioni — Strategia europea per il turismo costiero e marittimo

(2014/C 415/03)

## I. RACCOMANDAZIONI POLITICHE

IL COMITATO DELLE REGIONI

1. accoglie con favore la pubblicazione della prima strategia europea per il turismo costiero e marittimo e plaude al riconoscimento dell'importanza di un quadro chiaro e sostenibile inteso a promuovere la crescita e creare occupazione, in particolare giovanile;

2. esorta la Commissione europea a occuparsi, in futuro, anche della situazione del turismo in altre regioni caratterizzate da condizioni naturali specifiche, per esempio le regioni montane o quelle scarsamente popolate, e a mettere a punto strategie specifiche per tali regioni;

3. mette l'accento sul ruolo degli enti locali e regionali nella programmazione e l'attuazione della politica turistica; si compiace che la componente del turismo costiero e marittimo venga integrata in altri importanti ambiti d'intervento dell'UE quali la connettività informatica, i trasporti, l'ambiente, la sicurezza e la protezione dei consumatori, nonché la mobilità dei lavoratori;

4. accoglie con favore il fatto che la Commissione europea riconosca la specificità di isole e altre destinazioni turistiche periferiche in termini di accessibilità, costi del trasporto, stagionalità e connettività, come pure per quanto riguarda l'impatto di questi fattori sul turismo e l'economia;

5. ritiene che per l'attuazione di questa nuova strategia sia necessario definire le attività che possono rientrare nella dicitura «turismo costiero e marittimo» e ampliarne la portata, in quanto tale definizione deve comprendere non solo «il turismo marino e balneare, le crociere, il diportismo e le collegate attività a terra» ([1]), ma anche attività e sport legati all'ambiente marino come le immersioni, l'osservazione di fauna selvatica, gli sport o le attività ricreative che sfruttano il moto ondoso o il vento e le attività legate al turismo culturale: la scoperta del patrimonio e della gastronomia, la partecipazione a manifestazioni culturali e la conoscenza dei metodi di pesca e dei relativi attrezzi;

6. sottolinea che gli obiettivi della strategia europea devono essere sostenuti da adeguate possibilità di finanziamento offerte nell'ambito del nuovo quadro finanziario e che è necessario il pieno rispetto del principio di sussidiarietà: la strategia dovrà pertanto essere sviluppata in cooperazione con le istituzioni dell'UE, gli Stati membri, le regioni e le varie parti interessate e mediante un coordinamento tra tutti questi attori;

7. rileva che occorre riconoscere che, nelle regioni costiere e marittime, il turismo ha la capacità di promuovere una maggiore consapevolezza della necessità di conseguire la sostenibilità ambientale e culturale nonché la valorizzazione e la conservazione del patrimonio marittimo europeo, come pure di incoraggiare modelli comportamentali (turismo responsabile e partecipativo) volti a raggiungere tali traguardi;

8. sottolinea la crescente pressione che grava sulle risorse naturali, dovuta a tutta una serie di usi e attività economici sviluppatisi lungo i litorali europei, e insiste affinché le strategie relative ai bacini marittimi affrontino quanto prima i problemi connessi a queste attività, ossia l'efficienza energetica, l'impiego delle energie rinnovabili, la raccolta, lo stoccaggio e il trattamento dei rifiuti, la perdita di biodiversità, la distruzione degli habitat naturali, il degrado costiero e l'erosione dei suoli, la protezione delle acque che possono essere rese potabili e lo smaltimento delle acque di scarico; a suo giudizio, per far fronte a queste sfide non bastano le sole competenze di singole regioni o Stati, ma occorre un'azione coordinata e che interessi l'intero bacino marittimo, accompagnata dalle risorse finanziarie necessarie e da un'efficace condivisione delle buone pratiche;

---

([1]) Cfr. COM(2014) 86 final, nota 4.

9. ribadisce la necessità di tenere in debito conto, e per quanto possibile di prevenire, gli effetti dei cambiamenti climatici attraverso la protezione e il recupero di aree naturali, nonché mediante l'inclusione del turismo nel sistema di gestione integrata delle zone costiere;

10. riconosce il ruolo svolto da organizzazioni e iniziative dell'UE (ad es. il marchio Bandiera Blu, il Quality Coast Award, la Strategia europea per una crescita blu) nel promuovere una serie di principi di qualità del turismo europeo quali la tutela dell'ambiente, il turismo sostenibile, maggiori educazione e sensibilizzazione presso le regioni costiere e marittime europee, ed esorta risolutamente la Commissione ad avviare un dialogo con le istituzioni che promuovono questi principi in modo che possano avere un'influenza più diffusa, e ad incoraggiare le regioni a sostenere spontaneamente tali iniziative;

11. ritiene che la strategia dell'UE per la crescita blu, unita all'innovazione, rappresenti un'importante occasione per rilanciare l'economia locale e regionale e per creare posti di lavoro, e ciò potrebbe contribuire a rendere le regioni costiere più attraenti per i turisti. Il parere del Comitato CoR-2014-04835-00-01 contiene una serie di proposte in materia di innovazione e di crescita blu;

*Efficienza e competitività*

12. fa osservare che, sebbene nell'ultimo decennio il comparto del turismo costiero e marittimo abbia registrato profitti più elevati rispetto al settore turistico nel suo complesso, la spesa media per pernottamento e la durata media dei soggiorni sono diminuite; è quindi dell'avviso che sia estremamente importante contrastare questa tendenza e adoperarsi per incrementare la spesa e la durata dei soggiorni nelle zone costiere e marittime con misure innovative e adeguate alle esigenze, affrontando al tempo stesso i problemi legati alla stagionalità;

13. evidenzia come le regioni costiere e marittime europee debbano mettere a punto strategie locali di conservazione, valorizzazione e promozione delle particolarità distintive locali, contribuendo così a rafforzare la visibilità delle varie destinazioni turistiche, incentrata sulle loro caratteristiche uniche;

14. osserva che la domanda di turismo di nicchia è in crescita, ad esempio in comparti come il turismo medico e sanitario, sportivo, di avventura, basato sull'osservazione di flora e fauna selvatiche, naturalistico, ecogastronomico, culturale e di lusso, i quali presentano tutti potenzialità di crescita, sviluppo economico e incremento dell'occupazione;

15. mette l'accento sulla necessità di ampliare il ventaglio di offerte turistiche integrate, con la partecipazione di diversi soggetti interessati delle comunità locali e incentivando la creazione di posti di lavoro nelle regioni; rileva il potenziale insito nelle interconnessioni tra le attività tradizionali delle aree costiere e marittime europee (quali agricoltura e pesca, colture locali, viticoltura e vinificazione, patrimonio, tradizioni, usi e costumi locali) per lo sviluppo di nuovi prodotti turistici; sottolinea altresì l'importanza di collegare attività che consentano di rendere i flussi turistici meno stagionali, ad es. le pratiche sportive in ambito marino e/o marittimo-terrestre;

16. invita la Commissione a costituire un repertorio di esempi di buone pratiche e a pubblicare uno studio sulla riconversione delle destinazioni del turismo di massa e su casi esemplari di progetti turistici integrati e stabili nelle aree costiere e marittime; la esorta inoltre a promuovere l'avvio di un dibattito sulle conclusioni di questo studio organizzando una conferenza paneuropea con la partecipazione di Stati membri, regioni e parti interessate;

17. fa notare che, in molti casi, la stagionalità incide in misura maggiore sul turismo costiero e marittimo di quanto non avvenga per le destinazioni che beneficiano di un modello di afflussi turistici più equilibrato; evidenzia perciò come queste regioni necessitino di un maggiore sostegno volto a diversificare i loro flussi turistici e a incoraggiare le realtà imprenditoriali locali a promuovere e sfruttare in modo creativo il loro patrimonio locale e la loro offerta di servizi, in modo da garantire un ventaglio più ampio di prodotti e servizi che vadano al di là del semplice ambito locale, indipendentemente dalle condizioni climatiche;

*Migliorare le conoscenze per rafforzare la competitività*

18. approva il ricorso a strumenti informatici e innovativi per rafforzare la visibilità delle regioni costiere e marittime, e chiede alla Commissione di potenziare la sezione dell'Atlante europeo dei mari dedicata al turismo al fine di diffondere maggiori informazioni e sensibilizzare ancor di più su queste aree, i loro valori e le loro attrattive sia per i turisti che per altre regioni;

*Forza lavoro, competenze e innovazione*

19. riconosce le difficoltà cui il settore turistico deve far fronte per incentivare la creazione di posti di lavoro sostenibili, aumentare i salari e attirare lavoratori qualificati;

20. chiede alla Commissione di agevolare la mobilità dei lavoratori nel settore turistico tramite il programma Erasmus Plus e di istituire un programma di scambio e formazione per le regioni costiere e marittime, rivolto in particolare ai giovani e da realizzare in bassa stagione, allo scopo di incrementare le opportunità di formazione professionale, rafforzare la condivisione delle buone pratiche e promuovere l'imprenditorialità dei lavoratori del turismo;

21. è favorevole allo sviluppo di raggruppamenti tra PMI del settore turistico come strumento per fornire servizi turistici complementari e di qualità (ad esempio nel campo delle strutture ricettive, dei trasporti e dei servizi ricreativi), creando così un ventaglio di offerte turistiche più vario e completo, e raccomanda agli enti regionali e locali di promuovere la costituzione di raggruppamenti di questo tipo tra le imprese locali attraverso l'istituzione di forum di incontro, la partecipazione a tali forum di operatori turistici pubblici e privati e la creazione di piattaforme comuni atte a preservare l'identità, l'integrazione e l'immagine delle destinazioni turistiche, prevedendo al contempo forme di defiscalizzazione e/o incentivi fiscali per le PMI che si riuniscono in raggruppamenti e promuovono progetti;

22. concorda con la Commissione sulla necessità di riconoscere le PMI che si adoperano per promuovere il turismo sostenibile in settori quali la sicurezza ambientale e alimentare, la gestione delle risorse idriche e dei rifiuti o la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra;

23. constata che le procedure per il rilascio delle licenze agli operatori di imbarcazioni da diporto e le qualifiche richieste a questi ultimi sono notevolmente diverse da uno Stato membro all'altro, ed esprime preoccupazione poiché tale situazione potrebbe essere di ostacolo allo sviluppo del settore; propone come soluzione il reciproco riconoscimento dei brevetti rilasciati per la nautica da diporto e dei requisiti per la professione di skipper, e invita la Commissione a prendere in esame la questione; la proposta di armonizzare la formazione e le capacità si potrebbe estendere al personale che lavora nei porti turistici, la cui formazione e copertura giuridica e lavorativa differiscono a seconda dei vari paesi;

24. ritiene tuttavia che il valore aggiunto di corsi pubblici online per migliorare o riorientare le competenze nel settore costiero-marittimo non possa trascurare l'aspetto pratico relativo al rilascio dei brevetti;

### *Rafforzare la sostenibilità e l'accessibilità*

25. ribadisce che le aree costiere sono tra i territori più vulnerabili all'impatto dei cambiamenti climatici e dei rischi naturali, fenomeni dalle ripercussioni ad ampio raggio e che possono incidere negativamente sulla vita e i mezzi di sostentamento delle comunità costiere e marittime, soprattutto nelle isole; è quindi favorevole ad un sistema di gestione integrata delle zone costiere che promuova lo sviluppo sostenibile in queste aree mediante un approccio rispettoso dei limiti delle risorse naturali e degli ecosistemi;

mette l'accento sul caso specifico delle isole e delle regioni ultraperiferiche, dove, a causa dei limitati territori disponibili e della sovrapposizione delle attività economiche nelle zone costiere, i finanziamenti UE devono fornire aiuti più consistenti al fine di prevenire i rischi sopra descritti, che possono essere di ostacolo all'attività economica. Tali aiuti vanno garantiti in particolare per l'elaborazione e l'attuazione di strategie di gestione integrata delle zone costiere;

26. per garantire un turismo costiero e marittimo sostenibile nelle aree protette (ad es. i sentieri per escursionisti) in cui vive fauna selvatica (uccelli, mammiferi marini, squali, ecc.), raccomanda l'adozione e la pubblicazione di codici di condotta al fine di promuovere il benessere degli animali, la sicurezza dei turisti e un equilibrio ambientale;

27. sottolinea che, per sfruttare fino in fondo le potenzialità dell'ecoturismo, occorre che le aree costiere e marittime protette — ad esempio i siti della rete Natura 2000 o della Convenzione OSPAR — vengano chiaramente designate come sedi privilegiate per svolgere attività di turismo sostenibile (ad es. immersioni, osservazione di fauna selvatica, percorsi per escursionisti);

28. osserva che nel 2020 oltre un quinto della popolazione europea avrà più di 65 anni, e invita quindi la Commissione a proseguire i lavori relativi alla componente «turismo per la terza età», in particolare sostenendo il turismo accessibile;

29. accoglie favorevolmente la revisione del codice dei visti e le iniziative della Commissione intese ad attirare in Europa per le vacanze turisti provenienti da paesi terzi, anche per le destinazioni europee costiere e marittime;

### *Trarre il massimo dai finanziamenti dell'UE disponibili*

30. apprezza l'intenzione della Commissione di pubblicare una guida ai finanziamenti dell'UE destinati al turismo, ma insiste sulla necessità di divulgarla e diffonderla maggiormente presso le regioni costiere e marittime;

39. mette l'accento sul potenziale ancora non sfruttato dell'ittiturismo (pescaturismo) che, a suo giudizio, può apportare notevoli vantaggi alle comunità delle aree costiere, facendo in modo che le attività di pesca divengano redditizie, preservando le tradizioni locali legate alla pesca e diversificando le fonti di reddito locali;

40. concorda quanto al fatto che, qualora le flotte utilizzino metodi di pesca selettivi e tradizionali, l'UE dovrebbe offrire un sostegno agli investimenti necessari per la promozione dell'ittiturismo, e considerare quest'ultimo un'attività complementare alla pesca commerciale e in grado di generare un reddito supplementare per le comunità dedite alla pesca; invita inoltre gli Stati membri, le regioni, il settore ittico, quello turistico e le altre parti interessate a superare gli eventuali ostacoli giuridici e amministrativi allo sviluppo del turismo di pesca;

41. invita la Commissione a intensificare la sua collaborazione con il Consiglio d'Europa e a potenziare la comunicazione e la promozione dei percorsi culturali, sia quelli già consolidati che quelli di nuova creazione, lungo i litorali europei;

42. è favorevole all'istituzione di una Federazione degli uffici o agenzie turistici delle regioni costiere e marittime che funzioni come piattaforma di cooperazione e di scambio tra gli organismi professionali di queste aree e contribuisca all'elaborazione e alla realizzazione di programmi di cooperazione finalizzati alla promozione delle regioni costiere e marittime;

*Il settore della crocieristica*

43. incoraggia gli enti locali e regionali a intrattenere un dialogo costruttivo con l'industria del turismo da crociera, per far sì che le navi da crociera acquistino i prodotti locali e per cercare di assicurarsi una quota più elevata della spesa realizzata dai passeggeri creando aree ricettive più attraenti all'interno dei terminal crociere o nei loro pressi, dotate cioè di negozi, bar, ristoranti e agenzie turistiche locali in grado di offrire viaggi comodi e improntati a criteri di sostenibilità verso le attrazioni turistiche dei dintorni;

44. ritiene che le autorità pubbliche possano aiutare gli operatori commerciali locali a promuovere e commercializzare meglio le loro offerte, facendo in modo che le informazioni sulle attrazioni turistiche locali siano disponibili in diverse lingue e garantendo la sicurezza e il comfort dei passeggeri. L'attività di rifornimento delle navi e l'organizzazione del prodotto nei porti di destinazione sono legate al lavoro degli agenti marittimi con i quali le autorità regionali e locali devono collaborare per promuovere l'uso del prodotto e lo svolgimento delle attività complementari locali;

45. constata che le grandi navi da crociera trasportano numeri molto elevati di passeggeri verso qualsiasi destinazione, il che può creare delle difficoltà per il trasporto a tutti i turisti che sbarcano dalle navi; accoglie con favore lo sviluppo di progetti di pianificazione e concezione di trasporti integrati volti a soddisfare le esigenze di questi viaggiatori che si spostano in massa senza provocare disagi per le popolazioni locali;

*Porti turistici e sport nautici*

46. prende atto della crescente popolarità degli sport e delle attività nautici, e si compiace che spesso essi vengano concepiti, realizzati e offerti da piccole imprese locali; reputa che l'elaborazione di norme comuni europee in materia rafforzerebbe la fiducia dei consumatori e il livello di sicurezza;

47. chiede alla Commissione di valutare l'esigenza di un quadro comune per lo sviluppo di infrastrutture per i porti turistici; considerando inoltre che in Europa vi sono all'incirca 4 500 porti per imbarcazioni da diporto e vista la crescente popolarità della nautica da diporto, la invita a promuovere la realizzazione di uno studio sull'elaborazione di standard comuni che si concentri, in particolare, sui problemi di accessibilità per le persone a mobilità ridotta, sulle norme di sicurezza o sulla «capacità di carico» dei porti turistici;

48. invita gli enti locali e regionali che ospitano porti turistici sul loro territorio a mettere a punto delle strategie in collaborazione con i soggetti interessati e gli operatori turistici locali per migliorare i collegamenti tra questi porti e le altre aree della regione, spingendo così chi pratica la nautica da diporto ad esplorare le zone al di là del porto e a scoprirne il patrimonio culturale, promuovendo il prodotto specifico nel campo del turismo marittimo e della nautica da diporto, per esempio attraverso circoli, porticcioli e stazioni nautiche.

Bruxelles, 7 ottobre 2014.

*Il presidente*
*del Comitato delle regioni*

Michel LEBRUN