



Confederazione Nazionale *dell'Artigianato e della Piccola e Media Impresa*

Camera dei deputati

IX Commissione

Trasporti, poste e telecomunicazioni

AG n. 101

Schema di decreto legislativo

**recante disposizioni integrative e correttive
al decreto legislativo 3 novembre 2017, n. 229,
concernente revisione ed integrazione del
decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171,
recante codice della nautica da diporto ed
attuazione della direttiva 2003/44/CE**

Audizione CNA

17 settembre 2019

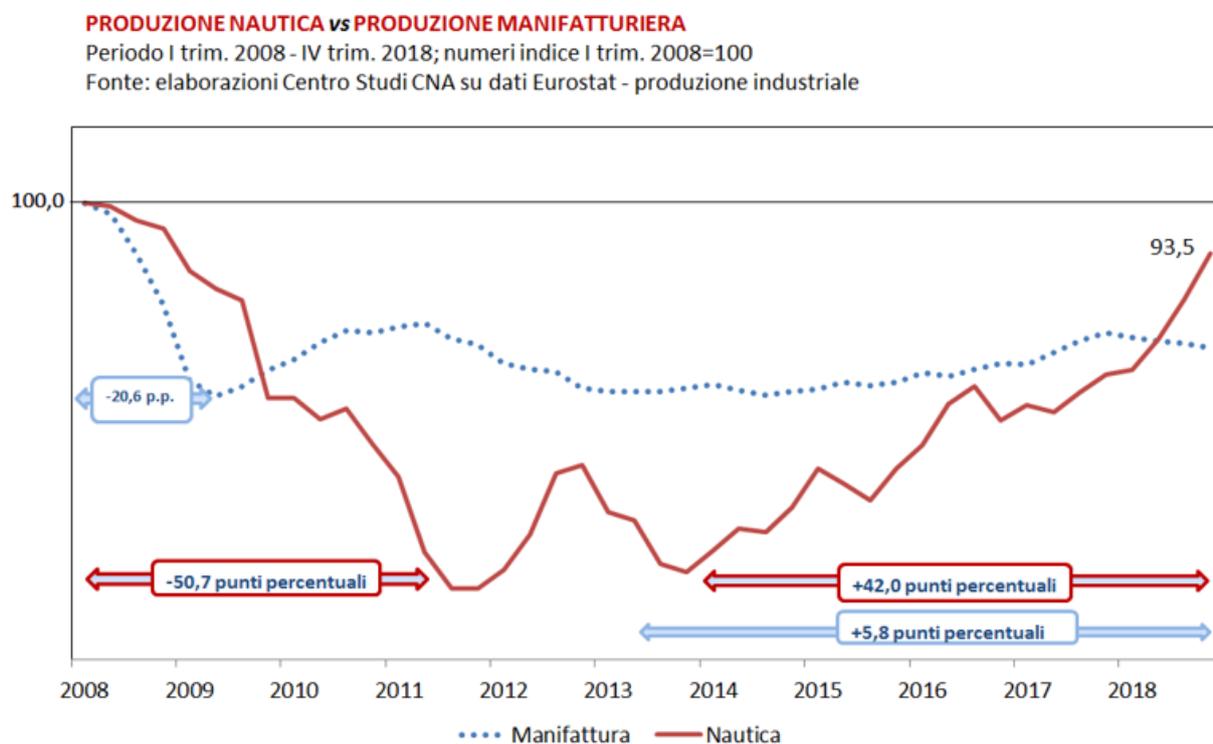


Sommario

1. PREMESSA	2
2. CONSIDERAZIONI INTRODUTTIVE	4
3. OSSERVAZIONI	5
3.1. UNITÀ DA DIPORTO UTILIZZATA A FINI COMMERCIALI (Art. 2).....	6
3.2. ISCRIZIONI DELLE NAVI DESTINATE ESCLUSIVAMENTE AL NOLEGGIO PER FINALITÀ TURISTICHE (Art. 4).....	6
3.3. NATANTI DA DIPORTO (Art. 9)	6
3.4. PATENTE NAUTICA (Art. 12).....	7
3.5. NOLEGGIO DI UNITÀ DA DIPORTO (Art. 14).....	8
3.6. NOLEGGIO OCCASIONALE (Art. 15).....	9
3.7. ELENCO DELL'ISTRUTTORE DI VELA E CONDIZIONI DELL'ISCRIZIONE (Art. 17)	9
3.8. SCUOLE NAUTICHE (Art. 18)	10
3.9. CENTRI DI ISTRUZIONE PER LA NAUTICA (Art. 19)	10
3.10. DISCIPLINA DEL TRANSITO DELLE UNITÀ DA DIPORTO (Art. 20).....	11
3.11. MODIFICHE ALL'ARTICOLO 59 DEL DECRETO LEGISLATIVO 3 NOVEMBRE 2017, N. 229 (Art. 25).....	12
3.12. MODIFICHE ALL'ARTICOLO 5 DELLA LEGGE 28 GENNAIO 1994, N. 84 (Art. 27).....	12

1. PREMESSA

Secondo l'ultimo rapporto di ricerca curato dalla CNA in materia di nautica da diporto - «**Dinamiche e prospettive di mercato della filiera nautica da diporto**» - i numeri del settore hanno registrato una accelerazione eccezionale nell'anno 2018, specie se si prendono in considerazione le *performance* degli altri comparti manifatturieri.



Infatti, dopo dieci anni esatti di “montagne russe”, la nautica da diporto è prossima a replicare i livelli di produzione del 2008. Il **2018** appare, a tutti gli effetti, un **anno spartiacque** per un settore che è stato capace di far tesoro degli anni della crisi economica, per ristrutturarsi e creare i presupposti per una ripresa duratura.

Questo è vero soprattutto per quanto riguarda il ruolo esercitato dalle **PMI** e dalle **imprese artigiane**, la cui importanza e il cui dinamismo sono stati spesso sottovalutati, risultando



offuscati dalla notorietà dei più grandi cantieri. Invero, la nuova *leadership* della cantieristica italiana si è affermata proprio a seguito della contrazione del numero dei cantieri produttori di grandi *yacht*. Per altro verso, le imprese di dimensione ridotta, sottoposte ad un severo procedimento selettivo, hanno esibito una elevata propensione all'integrazione nell'ambito delle filiere produttive. Dacché, i più recenti mutamenti hanno finito per innescare nel settore della nautica da diporto un processo di rinnovato ottimismo in ordine all'evoluzione del mercato.

In tale contesto, si inquadrano le **politiche auspicate e tratteggiate da CNA nel citato rapporto**, finalizzate a rafforzare l'attrattività dei territori e l'agibilità imprenditoriale, a beneficio non solo delle imprese di produzione, ma anche di quelle operanti nei servizi nautici.

Ebbene, **l'intervento correttivo predisposto dal presente schema di decreto sembra porsi in linea con le richieste, le aspettative e i bisogni degli operatori del settore, necessitando, a nostro parere, di qualche puntuale integrazione.**

2. CONSIDERAZIONI INTRODUTTIVE

Lo **schema di decreto legislativo A.G. n. 101**, contenente disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo di revisione del codice della nautica da diporto, **interviene correttamente per risolvere alcune problematiche applicative sorte in seguito all'entrata in vigore del decreto legislativo 3 novembre 2017, n. 229.**

Come è stato già sottolineato dalla nostra organizzazione nella audizione relativa all'A.G. n. 461, la predisposizione del codice della nautica da diporto ha preso le mosse da una intensa attività preparatoria promossa dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in collaborazione con le associazioni di rappresentanza del settore, tra cui CNA Nautica. Rispetto alle indicazioni emerse dal lavoro di 12 diversi tavoli di confronto, il provvedimento finale non ha tuttavia accolto alcune importanti misure, recepite, opportunamente, dal presente atto governativo, oggi all'esame della Commissione.

Nel merito, preme evidenziare il **giudizio positivo di CNA Nautica**, la quale **valuta positivamente la ratio ispiratrice del decreto correttivo, giacché intesa a garantire maggiore sistematicità e chiarezza al complesso di norme che regolano la nautica da diporto.**

Riteniamo in ogni caso opportuno segnalare la necessità di coordinare la nuova normativa riferita alla nautica da diporto con le esistenti disposizioni in **materia demaniale marittima**. Al riguardo, come è stato rilevato anche dagli atti della Conferenza Unificata dell'ANCI del 1 agosto 2019, manca, ad oggi, una definizione della cosiddetta **nautica sociale**, la quale concerne i natanti di proprietà dei residenti che ormeggiano nei porti a tariffe agevolate. L'inquadramento giuridico della nautica sociale appare un aspetto prioritario per il settore, poste le significative ricadute di ordine amministrativo ed economico. Ciò andrebbe fatto, ad ogni modo, contemperando le esigenze territoriali con le attività svolte dagli operatori nautici.



3. OSSERVAZIONI

Nello specifico, le osservazioni di CNA Nautica riguardano:

- Art. 2 – Unità da diporto utilizzata a fini commerciali
- Art. 4 – Iscrizioni delle navi destinate esclusivamente al noleggio per finalità turistiche
- Art. 9 – Natanti da diporto
- Art. 12 – Patente nautica
- Art. 14 – Noleggio di unità da diporto
- Art. 15 – Noleggio occasionale
- Art.17 – Elenco dell'istruttore di vela e condizioni dell'iscrizione
- Art.18 – Scuole nautiche
- Art.19 – Centri di istruzione per la nautica
- Art. 20 – Disciplina del transito delle unità da diporto
- Art. 25 – Modifiche all'articolo 59 del decreto legislativo 3 novembre 2017, n. 229
- Art. 27 – Modifiche all'articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84

3.1. UNITÀ DA DIPORTO UTILIZZATA A FINI COMMERCIALI (Art. 2)

Richiediamo di integrare quanto previsto all'articolo 2, comma 1, lettera a) dello schema di decreto in esame. Laddove, infatti, la suddetta disposizione introduce *ex novo* all'articolo 2, comma 1, del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, la lettera *c-quater*, occorre fare riferimento anche all'esercizio del «**boat and breakfast**». Si tratta di un modello ricettivo diffuso da anni, che, se opportunamente regolamentato, potrebbe rappresentare una modalità alternativa di ricezione turistica, con conseguenti vantaggi per imprese e territori.

In sintonia con quanto stabilito dall'art. 22 dello schema di decreto, suggeriamo, inoltre, di rimettere alle Regioni la disciplina di tale attività.

3.2. ISCRIZIONI DELLE NAVI DESTINATE ESCLUSIVAMENTE AL NOLEGGIO PER FINALITÀ TURISTICHE (Art. 4)

Riteniamo che, per quanto riguarda l'elencazione dei documenti necessari alle navi destinate esclusivamente al noleggio per finalità turistiche, la modifica della regolazione inerente alla **licenza di navigazione** apportata dall'articolo 4, comma 1, lettera a), dello schema di decreto, vada nella giusta direzione. Cogliamo con favore l'introduzione della **licenza redatta su modulo conforme al modello approvato con decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti**.

Ad ogni modo, si sottolinea l'esigenza che la definizione dello stesso decreto ministeriale sia oggetto di un confronto con le associazioni comparativamente più rappresentative a livello nazionale del settore nautico. Se ne auspica, inoltre, una rapida e contestuale adozione rispetto alla definitiva emanazione del decreto legislativo.

3.3. NATANTI DA DIPORTO (Art. 9)

In ordine all'articolo 9 dello schema di decreto, integralmente sostitutivo dell'articolo 27 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, segnaliamo l'opportunità di sostituire al nuovo

comma 7, secondo periodo, la dicitura «*sentite le associazioni nautiche nazionali maggiormente rappresentative*» con una definizione più coerente rispetto ai canoni di rappresentanza del settore, che tenga cioè conto delle peculiarità delle imprese che vi operano e delle relative associazioni di rappresentanza. Si tratta, d'altro canto, di un settore connotato da un crescente protagonismo da parte delle piccole e medie imprese. Proponiamo, pertanto, l'adozione della seguente formulazione: «***sentite le associazioni datoriali del settore nautico comparativamente più rappresentative a livello nazionale***».

Ancora, al comma 8 dell'art. 27 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, così come novellato dallo schema di decreto sottoposto a parere, si suggerisce di sostituire le parole «*L'utilizzatore di natanti da diporto ovvero di moto d'acqua utilizzati ai fini commerciali*» con le seguenti «*L'utilizzatore di natanti da diporto e di moto d'acqua utilizzati ai fini commerciali*», al fine di allineare la disposizione in parola con la **rubrica del medesimo articolo**.

Infine, al successivo comma 9, si propone che lo **schema-tipo** riportante le istruzioni essenziali per il comando dell'unità da diporto, stabilito dal regolamento di attuazione del codice della nautica, scaturisca a fronte di un confronto con le associazioni comparativamente più rappresentative a livello nazionale del settore nautico.

3.4. PATENTE NAUTICA (Art. 12)

Pur comprendendo le ragioni che ispirano la modifica recata dall'articolo 12, comma 1, lettera a), dello schema di decreto all'articolo 39, comma 1, lettera b), del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, **si ritiene di non introdurre ulteriori variazioni ai valori delle cilindrata dei motori delle unità da diporto**, in quanto ciò potrebbe annullare l'efficacia degli investimenti effettuati dalle imprese. In altri termini, le imprese che abbiano recentemente acquistato motori, in linea con i limiti attualmente stabiliti dal vigente articolo 39 del codice della nautica da diporto, incorrerebbero nel rischio di risultare in possesso di macchine con caratteristiche tecniche inadeguate a soddisfare i nuovi requisiti normativi.



Con riferimento alla classificazione per categorie delle patenti nautiche di cui all'articolo 39, comma 6, del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, **si condivide la scelta operata dal Governo di prescrivere la patente speciale anche per le moto d'acqua** (art. 12, comma 1, lettera b), dello schema di decreto).

In considerazione della summenzionata novella normativa concernente le moto d'acqua, CNA Nautica ritiene opportuno subordinare il comando di una moto d'acqua all'esclusivo possesso di una patente speciale (Categoria D), piuttosto che assoggettare tale tipo di navigazione anche alla disciplina di cui alla patente della Categoria A (si v. art. 39, comma 6, del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171). A ciò si aggiunga che la previsione di una patente speciale che abiliti all'esclusivo utilizzo delle moto d'acqua favorirebbe la diffusione delle unità da diporto, specie in relazione a quelle spiagge che, per le caratteristiche proprie del territorio costiero, richiedano mezzi agili e veloci in caso di richiesta di soccorso.

3.5. NOLEGGIO DI UNITÀ DA DIPORTO (Art. 14)

Rispetto alla portata innovativa dell'articolo 14 dello schema di decreto legislativo, modificativo dell'articolo 47 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, **cogliamo con favore l'estensione dell'obbligo ricadente su di una parte (noleggiatore) di mettere a disposizione dell'altra parte contraente (noleggiante) non soltanto l'intera unità da diporto ma anche una sola parte di essa** (c.d. offerta di imbarco alla cabina), fenomeno - quest'ultimo - ormai molto diffuso.

Riteniamo, tuttavia, che i confini dell'espressione «**parte di essa**» vadano meglio definiti, onde evitare di ingenerare dubbi applicativi in relazione ai contenuti negoziali sottostanti il contratto di noleggio.

3.6. NOLEGGIO OCCASIONALE (Art. 15)

Nel caso in cui si ricada nella fattispecie del **noleggjo occasionale** di una unità da diporto, **condividiamo la scelta operata dal Governo di introdurre nel codice della nautica - tramite la richiesta del possesso quinquennale della patente - un criterio in grado di conferire valore all'esperienza e, conseguentemente, di garantire maggiore sicurezza in mare.** In questo senso, il decreto all'esame della Commissione ha confermato che il comando e la condotta dell'imbarcazione da diporto possano essere assunti «con il solo requisito del possesso della patente nautica di cui all'articolo 39 del codice della nautica», in deroga, quindi, alle disposizioni relative all'istituzione e alla disciplina dei titoli professionali del diporto. Ma il decreto in questione ha altresì aggiunto che ciò possa avvenire **a condizione che il medesimo possesso risulti da almeno cinque anni** (si v. l'art. 49-*bis*, comma 2, del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171 così come modificato dal citato art. 15 dello schema di decreto).

A nostro giudizio, un intervento correttivo in ordine alla disciplina sul noleggjo occasionale, suggerirebbe anche una ulteriore modifica al comma 5 del richiamato articolo 49-*bis* del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171. In merito alla **misurazione del periodo temporale utile a configurare il noleggjo occasionale, appare necessario ridurre la durata complessiva da quarantadue a venti giorni, al fine di riconoscere alcuni benefici fiscali soltanto a quei soggetti che esercitino il nolo in maniera effettivamente occasionale.** Da un punto di vista pratico, infatti, tiene conto considerare che i quarantadue giorni previsti attualmente dal Codice tendono a corrispondere alla durata del lavoro di un'intera stagione piuttosto che ad un periodo limitato, sufficiente cioè a connotare i tratti di un noleggjo esercitato in forma occasionale. Sicché, una impostazione di questo tipo finisce con il recare pregiudizio, almeno sotto il profilo fiscale, a chi svolge professionalmente attività connesse al noleggjo di unità da diporto.

3.7. ELENCO DELL'ISTRUTTORE DI VELA E CONDIZIONI DELL'ISCRIZIONE (Art. 17)

L'articolo 17 dello schema di decreto riscrive per intero la disciplina relativa agli istruttori professionali di vela, per quel che concerne, in particolare, i requisiti necessari all'iscrizione

nell'elenco nazionale dei predetti istruttori, istituito presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Senonché, si osserva come tra i i titoli abilitativi richiesti non si tenga debitamente conto del possesso della patente nautica. **Chiediamo, pertanto, che il conseguimento della patente nautica assurga a condizione propedeutica per l'iscrizione nell'elenco nazionale degli istruttori professionali di vela**, suggerendo, in tal senso, l'aggiunta di una apposita lettera al comma 2 del nuovo articolo 49-*sexies*, di cui al decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171.

3.8. SCUOLE NAUTICHE (Art. 18)

A seguito dell'intervento emendativo recato dall'articolo 18 dello schema di decreto in esame, riteniamo che quanto previsto dal nuovo articolo 49-*septies*, comma 13, lettera d), del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, in fatto di attività svolte nell'ambito delle scuole nautiche, necessiti di una considerazione di sistema, prima che intervenga la definitiva entrata in vigore del decreto. **Orbene, la volontà di prescrivere il rilascio di un certificato in grado di attestare l'idoneità psichica e fisica dell'istruttore allo scopo di poter svolgere attività di istruzione pratica al comando di una unità da diporto non appare del tutto condivisibile.** Tale inserzione tra i requisiti richiesti dal codice per l'esercizio della professione di istruttore pratico nelle scuole nautiche comporta, a nostro avviso, una oggettiva disparità di trattamento rispetto all'attività pratica esercitata dall'istruttore di guida, il quale non è chiamato dalla normativa a cimentarsi con il rilascio ed il possesso di certificati analoghi. Non si comprendono, pertanto, i motivi sottesi all'assolvimento di una siffatta richiesta.

3.9. CENTRI DI ISTRUZIONE PER LA NAUTICA (Art. 19)

L'articolo 19 dello schema di decreto riconsidera, nel suo complesso, la regolamentazione dei centri di istruzione per la nautica, di cui all'articolo 49-*octies* del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171. Segnatamente, la revisione del primo comma fa sì che insieme a determinati tipi di associazioni siano riconosciuti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, quali centri

di istruzione per la nautica, anche gli enti nautici di livello nazionale. Al fine di fugare ogni dubbio interpretativo, riteniamo che la predetta definizione - **enti nautici di livello nazionale** - necessiti di un supplemento di chiarimento relativamente ai soggetti intesi, specie se si considerano quelli aventi natura culturale e sportiva.

3.10. DISCIPLINA DEL TRANSITO DELLE UNITÀ DA DIPORTO (Art. 20)

In base a quanto statuito dall'articolo 49-*nonies*, comma 1, del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, i concessionari delle strutture dedicate alla nautica da diporto debbono riservare alle unità a vela o a motore di natura diportistica tratti di banchina per gli accosti in transito, che risultino commisurati alle dimensioni e alle caratteristiche delle unità da ormeggiare.

Il secondo comma dell'articolo 49-*nonies* si occupa, invece, di regolamentare il numero degli accosti che i concessionari delle strutture dedicate alla nautica da diporto sono chiamati a riservare al transito di esse, impiegando - come canone ordinario - il periodo dell'anno. In particolare, la disposizione in oggetto si sofferma **sull'intervallo temporale intercorrente tra il 15 giugno e il 15 settembre**, affermando che il numero degli accosti da destinare al transito in questo periodo sia determinato «nell'otto per cento dei posti barca disponibili».

Sul punto, **riteniamo che debba essere riconsiderata la quota destinata al transito delle unità da diporto nel periodo estivo, in quanto l'entità della percentuale fissata dal legislatore - otto per cento dei posti barca disponibili - non sembra tener conto delle caratteristiche proprie delle singole strutture dedicate alla nautica da diporto.** In molte realtà, infatti, il numero dei transiti risulta decisamente più esiguo, comportando, di fatto, il mancato impiego di numerosi posti barca, i quali potrebbero essere suscettibili di un diverso e più proficuo utilizzo.

3.11. MODIFICHE ALL'ARTICOLO 59 DEL DECRETO LEGISLATIVO 3 NOVEMBRE 2017, N. 229 (Art. 25)

L'articolo 25 dello schema di decreto interviene, inoltre, in ordine al decreto legislativo 3 novembre 2017, n. 229, il quale ha provveduto a revisionare ed integrare il codice della nautica da diporto. In specie, allo scopo di informare il regolamento di attuazione del codice della nautica a criteri di maggiore semplificazione, **apprezziamo la volontà del Governo di rivedere la materia delle visite mediche, tramite una più agile definizione della disciplina, delle modalità di accertamento e di certificazione dei «requisiti soggettivi, fisici, psichici e morali per il conseguimento, la convalida e la revisione delle patenti nautiche»**. Nel dettaglio, la soluzione normativa recata alla lettera c), dell'articolo 25 dello schema di decreto, apporta modifiche alla lettera i), comma 1, articolo 59 del decreto legislativo 3 novembre 2017, n. 229, così come suggerito da CNA nel corso della richiamata audizione sul codice della nautica da diporto. La novella normativa semplifica le attuali procedure a vantaggio dell'utenza potenziale (ivi compresi persone con disabilità), prevedendo, tra le altre cose, lo svolgimento delle visite mediche anche presso gabinetti medici allestiti nelle sedi delle scuole nautiche, con l'effetto di garantire tempi di attesa inferiori.

3.12. MODIFICHE ALL'ARTICOLO 5 DELLA LEGGE 28 GENNAIO 1994, N. 84 (Art. 27)

Segnaliamo, infine, l'opportunità di cogliere la modifica recata dall'articolo 27 dello schema di decreto all'articolo 5, comma 2-*bis*, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, per intervenire anche con riferimento al comma 1-*quater*, il quale disciplina il raccordo dei soggetti preordinato all'adozione del cosiddetto **documento di pianificazione strategica di sistema**, senza tuttavia contemplare le associazioni datoriali.

Occorre premettere che le Autorità di sistema portuale debbono redigere - in base a quanto prescritto al comma 1-*bis* - un documento di pianificazione strategica di sistema, che: a) definisca gli obiettivi di sviluppo delle Autorità di sistema portuale; b) individui le aree destinate a funzioni strettamente portuali e retro-portuali, le aree di interazione porto-città e i



collegamenti infrastrutturali strategici; c) preveda una relazione illustrativa che descrive gli obiettivi e le scelte operate.

Ebbene, a nostro parere, **appare necessario accogliere nel testo del decreto il principio per cui la definizione del documento di pianificazione strategica di sistema - posto il coinvolgimento *ex lege* dei comuni interessati, del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e della Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale - presupponga il confronto con le associazioni datoriali del settore nautico comparativamente più rappresentative a livello nazionale.**

