dossier

Ottobre 2020

XVIII LEGISLATURA

Revisione ed integrazione del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, recante codice della nautica da diporto ed attuazione della direttiva 2003/44/CE

Atto del Governo n. 101-*bis*

Senato della Repubblica

Camera dei deputati

La verifica delle relazioni tecniche e degli effetti finanziari dei provvedimenti privi di relazione tecnica è curata dal Servizio Bilancio.
La verifica delle disposizioni di copertura è curata dalla Segreteria della Commissione Bilancio.
L'analisi è svolta a fini istruttori, a supporto delle valutazioni proprie degli organi parlamentari, ed ha lo scopo di segnalare ai parlamentari, ove ne ricorrano i presupposti, la necessità di acquisire chiarimenti ovvero ulteriori dati e informazioni in merito a specifici aspetti dei testi.

Senato della Repubblica

SERVIZIO DEL BILANCIO
Tel. 06 6706 5790 – SBilancioCU@senato.it – @SR_Bilancio
Nota di lettura n. 172

Camera dei deputati

SERVIZIO BILANCIO DELLO STATO
Tel. 06 6760 2174 / 9455 – bs_segreteria@camera.it
Verifica delle quantificazioni n. 260

La redazione del presente dossier è stata curata dal Servizio Bilancio dello Stato della Camera.

La documentazione dei servizi e degli uffici del Senato della Repubblica e della Camera dei deputati è destinata alle esigenze di documentazione interna per l'attività degli organi parlamentari e dei parlamentari. Si declina ogni responsabilità per la loro eventuale utilizzazione o riproduzione per fini non consentiti dalla legge. I contenuti originali possono essere riprodotti, nel rispetto della legge, a condizione che sia citata la fonte.

INDICE

PREMESSA ..... **- 3 -**

VERIFICA DELLE QUANTIFICAZIONI ..... **- 4 -**

ARTICOLI DA 1 A 34 ..... - 4 -

DISPOSIZIONI INTEGRATIVE E CORRETTIVE DEL DECRETO LEGISLATIVO N. 229/2017 ..... - 4 -

INFORMAZIONI SUL PROVVEDIMENTO

Atto n.	**101-*bis***
Natura dell'atto:	**Schema di decreto legislativo**
Titolo breve:	**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**
Riferimento normativo:	articolo 1, commi 4 e 5, della legge 7 ottobre 2015, n. 167
Relazione tecnica (RT):	presente

PREMESSA

Lo schema di decreto legislativo in esame, emanato in attuazione dell'articolo 1, commi 4 e 5, della L. 167/2015, prevede la revisione e integrazione del D. Lgs. 171/2005, recante codice della nautica da diporto.

La Commissione Bilancio ha esaminato la prima formulazione del provvedimento (schema di decreto legislativo n. 101), sul quale ha espresso il prescritto parere nella seduta del 12 maggio 2020.

In particolare, la Commissione Bilancio della Camera dei deputati ha espresso un parere favorevole con due condizioni, entrambe recepite nel nuovo testo presentato alle Camere per l'espressione dei pareri definitivi.

Sul provvedimento sono stati espressi, inoltre, i pareri della Conferenza unificata, del Consiglio di Stato, del Garante per la protezione dei dati personali, delle Commissioni 5ª (Bilancio) e 8ª (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato e delle Commissioni IX (Trasporti, poste e telecomunicazioni) e XIV (Politiche dell'Unione europea) della Camera.

Il Governo ha ritenuto di conformarsi parzialmente ai predetti pareri ed ha quindi predisposto un nuovo testo del provvedimento in esame (schema di decreto legislativo n. 101-*bis*), che, in ottemperanza alla legge 167/2015, è stato trasmesso al Parlamento.

La legge 167/2015, infatti, prevede una procedura in base alla quale il Governo, in caso di mancata conformità ai pareri delle Commissioni parlamentari, è tenuto a trasmettere nuovamente i testi alle competenti Commissioni per l'espressione dei pareri definitivi.

Il testo in esame è corredato di relazione tecnica.

Sono oggetto della presente nota le sole norme non esaminate in precedenza dalla V Commissione.

VERIFICA DELLE QUANTIFICAZIONI

ARTICOLI da 1 a 34
Disposizioni integrative e correttive del decreto legislativo n. 229/2017[1]

Le norme ripropongono, dopo gli aggiornamenti ritenuti necessari in esito ad un precedente esame parlamentare, le integrazioni e le correzioni da apportare al citato decreto legislativo n. 229/2017.
Rispetto al testo già esaminato dalla V Commissione non sono state apportate modifiche agli articoli 1, 2, 4, 5, 7, 9, 10, 13, 14, 25, 26, 29, 31, 32, 34 del testo in esame.
Rispetto al testo già esaminato dalla V Commissione agli articoli 6, 11, 15, 20, 21, 22, 24, 27, 28 e 30 sono state apportate modifiche che, nella sostanza, confermano la formulazione proposta in precedenza.
Sono stati oggetto di modifiche sostanziali i seguenti articoli:

- 16 che modifica la vigente disciplina dell'anagrafe nazionale delle patenti nautiche[2]. La modifica prevede, rispetto alla precedente proposta, che i dati necessari per l'annotazione del cambiamento della residenza del titolare della patente nautica siano resi disponibili dal Ministero dell'interno[3] - e non più dai comuni - facendo riferimento dell'Anagrafe nazionale della popolazione residente (ANPR);
- 17, 18 e 19 che modificano, rispettivamente, la vigente disciplina concernente il noleggio di unità da diporto[4], gli obblighi del noleggiante e quelli del noleggiatore. Le modifiche, fra l'altro, specificano che il contratto di noleggio non può avere ad oggetto l'attività di collegamento di linea ad orari prestabiliti tra due o più località predefinite;
- 23 che riformula la vigente normativa sulle scuole nautiche[5]. Il testo in esame, come il testo già esaminato dalla V Commissione e la legislazione vigente, conferma che le scuole nautiche sono soggette a vigilanza amministrativa e tecnica da parte degli enti territoriali a ciò preposti ma specifica anche che gli stessi devono disporre l'esecuzione di idonei controlli sull'esercizio dell'attività delle scuole nautiche e sulla permanenza dei requisiti prescritti con cadenza almeno triennale. Il testo in esame prevede anche che le scuole nautiche possano richiedere all'autorità marittima o all'ufficio motorizzazione civile del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti,

[1] Revisione ed integrazione del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, recante codice della nautica da diporto ed attuazione della direttiva 2003/44/CE.
[2] Di cui all'articolo 39-bis del decreto legislativo n. 171/2005.
[3] Secondo le modalità di cui al decreto del Presidente dei Consiglio dei ministri previsto dall'articolo 62, comma 6, del decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82. Il citato articolo 62 tratta specificatamente dell'Anagrafe nazionale della popolazione residente – ANPR.
[4] Articoli 47, 48 e 49 del decreto legislativo n. 171/2005.
[5] Articolo 49-septies del decreto legislativo n. 171/2005.

competenti per territorio, che gli esami per il conseguimento delle patenti nautiche, con un numero di candidati non inferiore a dieci, vengano svolti presso le loro sedi, specificando, altresì, che le spese di viaggio e di missione per i componenti delle commissioni di esame sono a carico dei richiedenti;

- 33 che reca le disposizioni transitorie. Le modifiche specificano che le norme recate dall'articolo 20 del testo in esame - che prevedono requisiti più stringenti per poter comandare o condurre una imbarcazione da diporto noleggiata occasionalmente - hanno effetto dal primo gennaio 2022.

Sono stati aggiunti i seguenti articoli:

- 3 che fornisce la definizione di nautica sociale[6] e prevede che con il regolamento di attuazione del codice della nautica da diporto sia stabilita la disciplina di tale nautica e le eventuali facilitazioni all'ormeggio delle unità da diporto in transito e per la fornitura dei servizi in banchina;
- 8 che reca una norma di raccordo tra disposizioni già vigenti;
- 12 che, tra l'altro, specifica che i sistemi di comando remoto delle unità da diporto a controllo remoto sono dotati di sistemi ausiliari in grado di attivarsi automaticamente in caso di avaria o di malfunzionamento dei sistemi di comando remoto principali, nonché di sistemi di condotta di bordo. Si stabilisce, inoltre, che per ragioni di sicurezza della navigazione, di salvaguardia della vita umana in mare e di salvataggio marittimo, il proprietario o l'armatore delle unità da diporto a controllo remoto può imbarcare a bordo propri incaricati che intervengono in caso di pericolo o di necessità.

La relazione tecnica, riferita agli articoli 3, 8, 12, 17, 18, 19, 33, dopo aver ribadito il contenuto delle disposizioni, afferma che le stesse hanno carattere ordinamentale e non comportano minori entrate o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Con riferimento all'articolo 16, comma 3-*bis,* che definisce le modalità di aggiornamento della residenza del titolare della patente nautica, la relazione tecnica specifica che già la relazione tecnica del decreto legislativo 229/2017[7], che ha istituito l'anagrafe nazionale delle

[6] Per nautica sociale si intende:

- la navigazione da diporto effettuata in acque marittime o interne per fini esclusivamente sportivi o ricreativi e senza scopo di lucro, mediante natanti da diporto con qualsiasi propulsione e con scafo di lunghezza fino a sei metri;
- il complesso delle attività finalizzate a diffondere la conoscenza e la pratica della nautica da diporto a favore degli studenti degli istituti scolastici di ogni ordine e grado di età non inferiore a nove anni, oppure, anche a scopo di ausilio terapeutico, a favore delle persone con disabilità o con disturbi psicologici, dell'apprendimento o della personalità.

[7] Che ha disposto, fra l'altro, la revisione ed integrazione del codice della nautica da diporto di cui al decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171.

patenti nautiche[8], ha evidenziato che, per quanto concerne gli aspetti legati allo scambio informatico delle informazioni tra le autorità competenti, non vi è la necessità di potenziamenti della rete informatica esistente, già in grado di supportare le complesse attività riguardanti la nautica. In particolare, in merito agli aspetti legati all'interconnessione, la relazione tecnica afferma che non ricorrono costi aggiuntivi. Infatti, i dati sono forniti dalle Capitanerie di Porto, dagli Uffici Circondariali Marittimi e dagli Uffici Motorizzazione Civile, avvalendosi del sistema pubblico di connettività (SPC) già in uso per la gestione di altre procedure informatizzate. La relazione tecnica evidenzia, inoltre, che l'Anagrafe è realizzata e gestita nell'ambito del contratto per l'affidamento in *outsourcing* della conduzione del sistema informatico del predetto CED, senza la necessità di acquisire nuovo *hardware*, né nuove licenze *software*, né nuovi sistemi di *storage* rispetto a quelle già disponibili per lo svolgimento dei compiti di istituto attribuiti dalla legislazione vigente.
Sempre la richiamata relazione tecnica ha rappresentato che l'attuale sistema informatico del CED ha potenzialità tali da poter sostenere agevolmente l'impatto dovuto alla richiesta di ulteriore capacità elaborativa, peraltro di entità modesta se paragonata a quella derivante dalla gestione dei volumi degli archivi relativi ai veicoli a motore e ai loro conducenti. Infine, l'Amministrazione dispone già di un adeguato sistema di c.d. "*disaster recovery*", ad ulteriore garanzia dell'integrità e della sicurezza delle informazioni presenti in banca dati. Gli oneri di interconnessione sono pertanto sostenuti nell'ambito delle risorse previste a legislazione vigente sia da parte dei fruitori che da parte del titolare del dato, ciascuno per la parte di propria competenza.
Pertanto, la relazione tecnica ribadisce che, nell'ambito dell'anagrafe nazionale delle patenti nautiche già istituita nel 2017, l'attuale disposizione prevede, quale esclusivo elemento di novità, al comma 3-*bis,* l'annotazione del cambio di residenza sulla patente nautica a cura del CED, previa ricezione della relativa comunicazione da parte dell'Anagrafe nazionale della popolazione residente (ANPR), istituita presso il Ministero dell'interno. Pertanto il CED, che già all'attualità riceve il dato in questione, provvederà, nell'ordinaria gestione dell'anagrafe nazionale delle patenti nautiche già in essere, all'aggiornamento della patente nautica. ln ogni caso, il CED è già all'attualità tenuto ad effettuare detto aggiornamento alla ricezione della notizia di cambio di residenza in quanto funzionalmente deputato alla gestione dell'anagrafe richiamata. Pertanto, secondo la relazione tecnica, dall'attuazione delle disposizioni sopra richiamate non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica dal momento che le Amministrazioni interessate provvedono ai compiti in questione con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.
Con riferimento all'articolo 23, comma 2, la relazione tecnica precisa che l'attività di controllo delle scuole nautiche svolta dagli enti territoriali con cadenza triennale non

[8] Mediante l'inserimento dell'articolo 39-bis nel decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171.

comporta problematiche in ordine alla sostenibilità finanziaria, atteso, peraltro, che la disposizione in questione si limita a riprodurre quanto disposto dal vigente articolo 49-*septies*, comma 10, del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171. Analoghe considerazioni sono svolte con riferimento all'articolo 23, comma 15, che stabilisce che le scuole nautiche possano richiedere all'autorità marittima o all'ufficio motorizzazione civile del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, competenti per territorio, che gli esami per il conseguimento delle patenti nautiche, con un numero di candidati non inferiore a dieci, vengano svolti presso le loro sedi; tale norma riproduce il testo del vigente articolo 49-*septies*, comma 16, del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171.

In merito ai profili di quantificazione, con riferimento all'articolo 3 - che fornisce la definizione di nautica sociale[9] e prevede che con il regolamento di attuazione del codice della nautica da diporto sia stabilita la disciplina di tale nautica e le eventuali facilitazioni all'ormeggio delle unità da diporto in transito e per la fornitura dei servizi in banchina – pur prendendo atto del fatto che la relazione tecnica attribuisce carattere ordinamentale alla norma, si rileva che la stessa sembra volta a garantire agevolazioni e servizi, che appaiono avere un contenuto economico, ai fruitori della nautica sociale. Tanto premesso, oltre ad acquisire una valutazione circa l'esposta interpretazione, appare opportuno che sia chiarito se la concessione di tali agevolazioni e servizi sia suscettibile di recare oneri o comunque di ridurre gli introiti anche delle autorità portuali o di altre pubbliche amministrazioni.

Non si hanno invece osservazioni da formulare riguardo:

- all'articolo 16 - che specifica che i dati necessari per l'annotazione del cambiamento della residenza del titolare della patente nautica siano resi disponibili dal Ministero dell'interno[10] facendo riferimento dell'Anagrafe nazionale della popolazione residente (ANPR) - dal momento che la relazione tecnica ha chiarito che le attività in oggetto sono in parte già svolte oppure non richiedono alcun potenziamento delle dotazioni del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

---

[9] Per nautica sociale si intende:

- la navigazione da diporto effettuata in acque marittime o interne per fini esclusivamente sportivi o ricreativi e senza scopo di lucro, mediante natanti da diporto con qualsiasi propulsione e con scafo di lunghezza fino a sei metri;
- il complesso delle attività finalizzate a diffondere la conoscenza e la pratica della nautica da diporto a favore degli studenti degli istituti scolastici di ogni ordine e grado di età non inferiore a nove anni, oppure, anche a scopo di ausilio terapeutico, a favore delle persone con disabilità o con disturbi psicologici, dell'apprendimento o della personalità.

[10] Secondo le modalità di cui al decreto del Presidente dei Consiglio dei ministri previsto dall'articolo 62, comma 6, del decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82. Il citato articolo 62 tratta specificatamente dell'Anagrafe nazionale della popolazione residente – ANPR.

- all’articolo 23, comma 2 - che prevede che gli enti territoriali dispongano l'esecuzione di idonei controlli sull'esercizio dell'attività delle scuole nautiche e sulla permanenza dei requisiti prescritti con cadenza almeno triennale - atteso che la norma riproduce una disposizione già attualmente vigente;
- all’articolo 23, comma 15 - che prevede che le scuole nautiche possano richiedere all'autorità marittima o all'ufficio motorizzazione civile del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, competenti per territorio, che gli esami per il conseguimento delle patenti nautiche, con un numero di candidati non inferiore a dieci, vengano svolti presso le loro sedi - atteso che la norma riproduce una disposizione già attualmente vigente.