



CONFERENZA UNIFICATA

1 agosto 2019

Punto 4) all'ordine del giorno

INTESA, AI SENSI DELL'ARTICOLO 1, COMMA 3, DELLA LEGGE 7 OTTOBRE 2015, N. 167 SULLO 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

Articolo 1

(Modifiche all'articolo 1 del Decreto Legislativo 18 luglio 2005 n. 171)

EMENDAMENTO

Dopo il comma 2 inserire il seguente comma: «2 bis. Per nautica sociale si intende quella finalizzata a soddisfare una esigenza collettiva di interesse locale di ormeggio e resa di servizi essenziali per natanti da diporto ed agevolare la diffusione della cultura nautica.»

Articolo 2

(Modifiche all'articolo 2 del Decreto Legislativo 18 luglio 2005 n. 171)

EMENDAMENTO

Dopo il comma 2 inserire il seguente comma: «2 bis. Per nautica sociale si intende quella finalizzata a soddisfare una esigenza collettiva di interesse locale di ormeggio e resa di servizi essenziali per natanti da diporto ed agevolare la diffusione della cultura nautica.»

*Dopo il comma c - ter inserire il seguente comma: «c- quater. è utilizzata nel rispetto della normativa europea, nazionale e **regionale** di settore, per l'esercizio dell'attività itinerante di somministrazione di cibo e bevande e di commercio al dettaglio»*

Articolo 3

(Modifiche all'articolo 3 del Decreto Legislativo 18 luglio 2005 n. 171)

EMENDAMENTO

Alla fine del comma 1 inserire il seguente comma «2. Appartengono alla nautica sociale, le costruzioni destinate alla navigazione da diporto di cui al comma 1 lett. f) del presente

articolo con qualunque propulsione con scafo di lunghezza pari o inferiore a sei metri, misurata secondo le norme armonizzate di cui alla lettera c) del precedente comma.».

MOTIVAZIONE

Con la Legge 7 ottobre 2015 n. 167 il Parlamento ha delegato il Governo ad adottare, uno o più decreti legislativi di revisione e di integrazione del decreto legislativo 18 luglio 2005 n.171 recante il Codice della nautica da diporto, ed attuazione della direttiva 2003/44/CE a norma dell'articolo 6 della legge 8 luglio 2003 n.172, prevedendo, tra i diversi ambiti di intervento anche quello inerente il regime amministrativo e navigazione delle unità da diporto.

Il Codice della Nautica da diporto, recante essenzialmente normative di carattere tecnico per i mezzi nautici, la definizione delle competenze e dei servizi del Corpo delle Capitanerie di Porto, così come la tipizzazione delle diverse tipologie contrattuali qualificanti per l'ambito del diporto, è necessario sia coordinato con le disposizioni in materia demaniale marittima per i riflessi sulla gestione amministrativa delle funzioni stesse.

In particolare, in relazione alle esperienze di gestione demaniale marittima delle strutture dedicate dalla nautica da diporto, approdi e porti turistici, è emersa la criticità dell'inquadramento delle condizioni in cui si ricade nella categoria della c.d. nautica sociale.

Allo stato attuale la nautica da diporto è disciplinata dal DPR n.509/1997, che detta le procedure per la realizzazione delle infrastrutture dedicate ed il D.lgs. 171/2005 oggetto della presente revisione e dal relativo regolamento di attuazione Decreto 29 Luglio 2008 n.146

La normativa in questione, da un lato disciplina le unità da diporto e dall'altro le strutture per la nautica: in pratica è stata definita la classificazione delle unità e delle strutture e la loro realizzabilità nel rispetto del territorio, ma non vi alcuna definizione tecnica della c.d. Nautica Sociale.

Tale classificazione emerge nella sua criticità nell'ambito della gestione amministrativa in quanto spesso viene confusa con quella dei "residenti", spesso riuniti in associazioni senza fine di lucro, con posti barca a prezzi bassi e minimali servizi (alaggio e varo, ormeggio) quindi legata.

In mancanza di parametri legali, la definizione di Nautica sociale è stata legata non tanto ad un dato tecnico, ma alle necessità sociali del territorio e quindi ricondotta alla pianificazione urbanistica dei piani dei porti.

Il problema si è però acuito in relazione alle esigenze connesse alla applicazione della direttiva 2006/123/CE c.d. Bolkestein per l'assegnazione delle concessioni demaniali marittime, il cui recepimento è avvenuto per tramite del D.Lgs. 26 marzo 2010 non vigente all'epoca dell'adozione del D.Lgs. 18 luglio 2005.

Al fine quindi di permettere la organizzazione di strutture dedicate alla nautica sociale secondo parametri riferiti alla realtà locale, tenendo però conto di parametri omogenei sul territorio nazionale al fine di evitare sperequazioni ingiustificate tra le medesime fattispecie, è opportuno prevedere almeno un parametro tecnico con il quale definire la nautica sociale, individuato nei soli natanti fino a sei metri dello scafo, misurato con le metodologie standard disposte dal decreto stesso cioè le norme standard.

Per quanto concerne la modifica proposta con all'articolo 3 con la introduzione del comma < c- quater (. è utilizzata, **fermo restando la disciplina specifica di uso dei beni demaniali marittimi**, nel rispetto della normativa europea, nazionale e **regionale** di settore, per l'esercizio dell'attività itinerante di somministrazione di cibo e bevande e di commercio al dettaglio,») si rende opportuno precisare due limiti oggettivi di cui tenere conto riguardo alla possibilità di esercitare l'attività commerciale itinerante.

In primo luogo, i vincoli dei porti ed approdi o comunque delle strutture presso le quali si prevede di ormeggiare per svolgere l'attività: non tutti i porti ed approdi sono di libero uso ma spesso in concessione a privati i quali sono responsabili del loro esercizio e delle attività sviluppate in esso.

Ci sono specifici piani di ormeggio da rispettare oltre che potenziali vincoli di tipo contrattuale con gli utilizzatori dei posti barca a cui parametrare le attività commerciali rese possibili con la nuova normativa.

In secondo luogo, è necessario introdurre anche il rinvio alle normative regionali in materia di commercio che disciplinano le modalità di svolgimento dell'attività di commercio itinerante cui fare riferimento tanto più necessario in relazione al quadro costituzionale delineato ormai con la riforma del Titolo V fin dal 2001.