

CAMERA DEI DEPUTATI N. 1935

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

CANGIANO, AMICH, CERRETO, DEIDDA, FRIJIA

Modifica dell'articolo 49 del codice della navigazione, in materia di beni non amovibili realizzati o acquistati dal concessionario, e altre disposizioni per il sostegno e la promozione della portualità turistica

Presentata il 26 giugno 2024

ONOREVOLI COLLEGHI! — La presente proposta di legge è finalizzata al rilancio del settore della portualità turistica italiana e della sua competitività internazionale nonché alla riqualificazione delle infrastrutture in chiave ambientale e di contenimento delle emissioni di inquinanti.

L'industria cantieristica da diporto italiana è la prima al mondo, con il 51 per cento del *global order book* di *yacht* nella produzione e nell'*export* di battelli pneumatici e di accessori e componenti.

Una componente essenziale della filiera è il turismo nautico che, grazie alla rete di portualità turistica, ossia l'insieme di porti turistici (o marine), di approdi turistici e di punti di ormeggio, fornisce un'eccellente offerta turistica del Paese e contribuisce in maniera sostanziale allo sviluppo delle eco-

nomie costiere. Secondo i dati di Confindustria nautica, ogni 3,8 posti barca si genera un occupato nell'indotto turistico, con una media di 71 occupati per ogni approdo turistico.

Ancora più interessante è il dato della spesa turistica sul territorio che per il diportista è pari al doppio di quella degli altri turisti, senza considerare il costo del soggiorno, cioè l'ormeggio della barca e il pernottamento in hotel (Osservatorio Nautico Nazionale — Confindustria Nautica).

Infine, il Piano del mare per il triennio 2023-2025, approvato con deliberazione del Comitato interministeriale per le politiche del mare della Presidenza del Consiglio dei ministri del 31 luglio 2023, pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 248 del 23 ottobre 2023, evidenzia

come l'attività di noleggio e di locazione di unità da diporto – che anch'essa fa perno sulla portualità turistica – attivi in Italia 2.004 unità locali di produzione, per circa 450 milioni di euro di valore aggiunto, e 3.527 occupati.

Tuttavia, la potenzialità dell'industria nazionale in tale ambito non trova adeguato riscontro nel sistema nazionale dei porti turistici.

A differenza di altri Stati che si affacciano sul mar Mediterraneo, l'Italia ha scelto di procedere alla realizzazione delle infrastrutture del diporto ricorrendo agli investimenti del capitale privato ed è evidente che occorre salvaguardare le certezze giuridiche e la redditività, che sono alla base di tali investimenti.

Invece, la normativa vigente in materia di rilascio e rinnovo delle concessioni demaniali nonché di determinazione della durata dei canoni e della loro rivalutazione automatica in misura pari alla variazione dell'indice ISTAT dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati, penalizza gli investimenti in nuove infrastrutture. Inoltre, non è ancora prevista una normativa in materia di ristrutturazione, in particolare riguardante la transizione ecologica, la sostenibilità ambientale e la digitalizzazione.

Considerato che i Paesi concorrenti possono avvalersi di una fiscalità di vantaggio, è quanto mai necessario e urgente prevedere vari interventi di riassetto generale, di semplificazione amministrativa, di incentivazione agli investimenti finalizzati alla riqualificazione e all'ammodernamento delle strutture portuali, di riqualificazione e di digitalizzazione informatica.

Non ultimo, occorre dare soluzione al problema dell'insabbiamento dell'ingresso dei porti turistici a causa delle correnti, che affligge il 50 per cento delle strutture, creando seri problemi alla sicurezza della navigazione.

Come confermato anche nel citato Piano del mare, la concessione delle strutture dedicate alla nautica da diporto non rientra nell'ambito di applicazione della direttiva 2006/123/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2006, cosid-

detta « direttiva servizi » o « direttiva Bolkestein ».

Tale orientamento è stato implicitamente ribadito nel parere motivato del 16 novembre 2023, inoltrato dalla Commissione europea all'Italia nell'ambito della procedura di infrazione n. 2020/4118 in materia di concessioni balneari, in cui non viene fatto alcun cenno alle strutture dedicate alla nautica da diporto.

Quanto affermato pone la necessità, anzitutto, di apportare modifiche alla legge 5 agosto 2022, n. 118 (legge annuale per il mercato e la concorrenza 2021); in secondo luogo, di aggiornare il regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 2 dicembre 1997, n. 509, che disciplina il procedimento per il rilascio e il rinnovo delle concessioni demaniali per le infrastrutture della nautica da diporto; e infine, di adeguare l'articolo 49 del codice della navigazione, di cui al regio decreto 30 marzo 1942, n. 327.

In particolare, la presente proposta di legge, in una prospettiva di preservazione del mare e dei territori costieri, reintroduce una disposizione che destina alla nautica da diporto le aree sottoutilizzate o non utilizzabili dei porti commerciali, anche in funzione di riqualificazione urbanistica. Si prevedono inoltre disposizioni per il sostegno della costruzione, della ristrutturazione o dell'efficientamento degli scivoli per la piccola nautica. Un ulteriore ambito di intervento riguarda l'annoso problema del deposito di sedimenti nei porti turistici.

La presente proposta di legge, che si compone di sette articoli, intende risolvere le suddette criticità.

L'articolo 1 modifica la citata legge n. 118 del 2022, confermando il principio dell'esclusione della portualità turistica dal campo di applicazione della direttiva Bolkestein.

Si vuole esplicitare, cioè, che le concessioni relative alla realizzazione e alla gestione di strutture e infrastrutture dedicate alla nautica da diporto sono soggette alla disciplina del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 2 dicembre 1997, n. 509, in applicazione di quanto riportato nel Piano del mare che, nel capitolo 2.13.5, ha ulteriormente ribadito che

la direttiva Bolkestein non si applica alla portualità turistica.

La direttiva Bolkestein, che si occupa dei servizi nel mercato interno, precisa, al *considerando* n. 17, che « si applica soltanto ai servizi che sono prestati dietro corrispettivo economico » e, al *considerando* n. 35, che « le attività sportive amatoriali senza scopo di lucro (...) non possono costituire un'attività economica ai sensi del diritto comunitario non dovrebbero rientrare nel campo di applicazione della presente direttiva ». Inoltre, all'articolo 2, la citata direttiva stabilisce che la stessa non si applica, tra gli altri, « ai servizi nel settore dei trasporti, ivi compresi i servizi portuali ». Infine, all'articolo 12, prevede che solo « qualora il numero di autorizzazioni disponibili per una determinata attività sia limitato per via della scarsità delle risorse naturali o delle capacità tecniche utilizzabili, gli Stati membri applicano una procedura di selezione tra i candidati potenziali ».

La Corte di giustizia dell'Unione europea, con la sentenza del 20 ottobre 2007 resa nell'ambito del procedimento C-174/06, ha statuito che gli elementi fondamentali delle concessioni demaniali dei porti inducono ad assimilarle alla locazione di beni immobili; inoltre, con la sentenza del 14 luglio 2016 resa nell'ambito delle cause C-458/14 e C-67/15, ha poi affermato che l'utilizzazione dei beni portuali, che « non dovrebbero configurarsi come concessioni di servizi », non rientra nell'ambito di applicazione della direttiva 2014/23/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, sull'aggiudicazione dei contratti di concessione.

Anche il Consiglio di Stato, con le sentenze dell'Adunanza Plenaria nn. 17 e 18 del 19 novembre 2021, ha confermato l'esclusione, dall'ambito di applicazione della direttiva Bolkestein, dei « servizi portuali », aggiungendo, inoltre, la « necessità, in sede di applicazione pratica della norma, di enucleare specificatamente la nozione anche con riferimento al concetto di porto ».

Infatti, a differenza delle concessioni turistico-ricreative, i porti e gli approdi turistici sono stati e possono essere realiz-

zati di fronte a qualsiasi tipo di costa: su coste sabbiose (Marina di Roma), su coste rocciose, su coste a strapiombo (Marina di Capri), in bacini lagunari (Isola della Certosa, Venezia), in bacini lacuali e fluviali, nelle anse navigabili dei fiumi (Fiumara grande Fiumicino, Roma), nei canali artificiali (canale di Santa Liberata, Orbetello), nell'ambito di porti commerciali di rilevanza internazionale (Marinara, Ravenna), di porti di servizio passeggeri, di porti pescherecci (Mazara del Vallo, Trapani) e di porti polifunzionali minori (Porto Santo Stefano, Monte Argentario), in strutture e aree industriali (darsena industriale di Saline Ioniche, Reggio Calabria), in aree del demanio militare (Isola della Certosa, Venezia), in aree prospicienti aree aeroportuali (Marina Aeroporto, Genova), in aree prospicienti aree fieristiche (Marina Fiera, Genova), interamente su porzioni del mare territoriale e collegati a terra con pontili o fettucce carrabili (Marina Arechi, Salerno), interamente su porzioni del mare territoriale senza collegamento a terra (campo boe, Taormina), su proprietà privata, escavando aree non demaniali e collegandoli al mare o a canali interni da un mero canale o avanporto (Fumari Forforosa, Messina e Lido Estensi, Ferrara).

L'articolo 2 autorizza il Governo a modificare il citato regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 509 del 1997, cosiddetto « decreto Burlando ». In particolare, si aggiornano i riferimenti all'autorità marittima o al capo del compartimento, tenuto conto della devoluzione alle regioni della competenza relativa al rilascio delle concessioni. Si specifica inoltre che l'ambito di applicazione del regolamento concerne l'approvazione dei progetti, nonché degli altri procedimenti che risultano strettamente connessi o strumentali « compresi quelli relativi alle opere di adeguamento infrastrutturale, di elettrificazione, di transizione ecologica e di digitalizzazione ». La disposizione si rende necessaria per fornire anche alle trasformazioni strutturali in chiave di transizione ecologica una normativa di riferimento.

Viene inoltre modificata la prorogabilità delle concessioni per la nautica in caso di

investimenti per adeguamenti tecnico funzionali, che attualmente è limitata alle concessioni rilasciate prima del 1990, estendendola a tutte le concessioni disciplinate dal regolamento. Come detto, il Piano del mare, nel citato capitolo 2.13.5, ha precisato che la direttiva Bolkestein non si applica alla portualità turistica, ai sensi degli articoli 2 e 12 della stessa direttiva. Ne deriva che tutti i concessionari delle strutture della nautica da diporto devono avere la possibilità di proporre nuovi investimenti per adeguamenti tecnico-funzionali, anche di natura ambientale.

L'articolo 3 aggiorna l'articolo 49 del codice della navigazione, statuendo che il concessionario uscente ha diritto al riconoscimento di un indennizzo a carico del concessionario subentrante in relazione ai beni non amovibili realizzati o acquistati per l'esercizio della concessione demaniale, debitamente autorizzati dall'autorità concedente, nonché per il valore di avviamento dell'azienda del concessionario. Il valore di detti beni, come risultante dalla specifica contabilità, è determinato sulla base di una perizia redatta da un esperto individuato dal concessionario uscente tra i professionisti abilitati, in possesso di adeguata competenza nel settore, iscritti in apposito elenco tenuto dall'autorità concedente.

L'articolo 4 introduce una disposizione che favorisce la destinazione alla nautica da diporto di ambiti portuali laddove non utilizzati o non utilizzabili per il preminente interesse pubblico.

L'articolo 5 prevede un *iter* specifico e semplificato per i dragaggi della sola imboccatura dei porti turistici di cui all'articolo 2, comma 1, lettera *a*), del citato regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 509 del 1997, prevedendo il rilascio di un'autorizzazione di durata quinquennale da parte della capitaneria di porto competente, con la facoltà, una volta ottenuta l'autorizzazione stessa, di operare con una semplice comunicazione.

Insieme con l'analisi delle acque, si prevede una relazione tecnica, predisposta da un ingegnere con specializzazione marittima o ambientale, che attesta, assumendo l'esito positivo delle analisi, anche: il posizionamento e il dimensionamento del canale di ingresso al porto e il dimensionamento dell'imboccatura del porto di progetto; la necessità di ripristinare la profondità, la larghezza e la lunghezza del canale di accesso e dell'imboccatura del porto turistico; la quantità e la tipologia dei sedimenti fondali da movimentare; la tipologia dei mezzi navali da utilizzare per la movimentazione dei sedimenti fondali.

All'articolo 6, si istituisce un fondo presso il Ministero delle imprese e del *made in Italy* finalizzato alla realizzazione di scivoli pubblici per natanti da diporto, o alla loro ristrutturazione se non più pienamente agibili, ovvero di ricoveri per i carrelli delle unità da diporto ad essi connessi.

L'articolo 7 determina la copertura finanziaria.

PROPOSTA DI LEGGE

Art. 1.

(Modifica all'articolo 3 della legge 5 agosto 2022, n. 118, in materia di concessioni per la nautica da diporto)

1. All'articolo 3 della legge 5 agosto 2022, n. 118, dopo il comma 4 è inserito il seguente:

« 4-bis. Alle concessioni relative alla realizzazione e alla gestione di strutture e infrastrutture dedicate alla nautica da diporto si applicano le disposizioni previste dal regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 2 dicembre 1997, n. 509 ».

Art. 2.

(Modifiche al regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 2 dicembre 1997, n. 509, in materia di rilascio e rinnovo di concessioni per la nautica da diporto)

1. Entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Governo provvede ad apportare le modifiche necessarie al regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 2 dicembre 1997, n. 509, prevedendo che:

a) le parole: « dell'autorità marittima », ovunque ricorrono, sono sostituite, dalle seguenti: « dell'autorità competente »;

b) all'articolo 1, comma 1, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « , compresi quelli relativi alle opere di adeguamento infrastrutturale, di elettrificazione, di transizione ecologica e di digitalizzazione »;

c) all'articolo 3, comma 1, le parole: « al capo del compartimento marittimo competente per territorio » sono sostituite dalle seguenti: « all'autorità competente »;

d) all'articolo 4, comma 1, le parole: « il capo del compartimento » sono sostituite dalle seguenti: « l'autorità competente »;

e) all'articolo 8, comma 1, le parole: « il capo del compartimento marittimo » sono sostituite dalle seguenti: « l'autorità competente »;

f) all'articolo 10, comma 3, le parole: « in vigore alla data del 1° gennaio 1990 » sono sostituite dalle seguenti: « di cui al presente regolamento ».

Art. 3.

(Modifica dell'articolo 49 del codice della navigazione, in materia di cessazione della concessione demaniale marittima)

1. L'articolo 49 del codice della navigazione, di cui al regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, è sostituito dal seguente:

« Art. 49. — *(Beni non amovibili)* — Salvo che sia diversamente stabilito nell'atto di concessione, quando venga a cessare la concessione, il concessionario uscente ha diritto al riconoscimento di un indennizzo a carico del concessionario subentrante in relazione ai beni non amovibili realizzati o acquistati per l'esercizio della concessione demaniale, debitamente autorizzati dall'autorità concedente, nonché per il valore di avviamento dell'azienda del concessionario. Il valore di detti beni, come risultante dalla specifica contabilità, è determinato sulla base di una perizia redatta da un esperto individuato dal concessionario uscente tra i professionisti abilitati, in possesso di adeguata competenza nel settore, iscritti in apposito elenco tenuto dall'autorità concedente. Le spese della perizia sono a carico del concessionario uscente ».

Art. 4.

(Modifiche all'articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, in materia di destinazione alla nautica di aree portuali sottoutilizzate)

1. All'articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, dopo il comma 2-ter sono inseriti i seguenti:

« 2-ter.1. Nel caso di strutture o ambiti idonei, in acqua e a terra, allo stato sot-

toutilizzati o non diversamente utilizzabili per funzioni portuali di preminente interesse pubblico, nella redazione del PRP deve essere valutata con priorità la destinazione delle predette strutture e ambiti ad approdi turistici o punti d'ormeggio, come definiti dall'articolo 2 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 2 dicembre 1997, n. 509, comprese le strutture realizzate per la nautica sociale di cui all'articolo 2-*bis* del codice della nautica da diporto di cui al decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171.

2-*ter*.2. Per la realizzazione delle strutture di cui al comma 2-*ter*.1 si applicano i criteri e le modalità di affidamento delle concessioni di beni del demanio marittimo destinati alla nautica da diporto ».

Art. 5.

(Introduzione dell'articolo 109-bis del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, in materia di movimentazione dei sedimenti di ostruzione dei porti turistici)

1. Al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, dopo l'articolo 109 è inserito il seguente:

« Art. 109-*bis*. — *(Movimentazione dei sedimenti trasportati al canale di ingresso e all'imboccatura dei porti turistici)* — 1. Nel caso di accumulo di sedimenti trasportati dalla dinamica di costa ad ostruire il canale di ingresso e di rimboccatura dei porti turistici di cui all'articolo 2 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 2 dicembre 1997, n. 509, al fine di garantire la sicurezza della navigazione mantenendo o ripristinando la profondità e la larghezza normale e stabilita, la capitaneria di porto competente per territorio rilascia autorizzazione alla loro movimentazione e alla loro dispersione nei corpi idrici di provenienza, indicando il sito di destinazione.

2. L'autorizzazione di cui al comma 1 ha validità di cinque anni ed è rilasciata previo deposito di un'analisi delle acque, eseguita da un laboratorio specializzato con prelievi all'imboccatura del porto turistico, e la redazione di una relazione tecnica a

opera di un ingegnere con specializzazione marittima o ambientale iscritto da almeno dieci anni nell'albo professionale, indicante la tipologia e la quantità dei materiali e sedimenti oggetto dell'intervento, la profondità di scavo, la larghezza e la lunghezza del canale di scavo espressa in metri e le relative coordinate geografiche.

3. L'attività di manutenzione e di ripristino della profondità e della larghezza è effettuata, nel limite di 5.000 tonnellate per ciascun intervento, previa comunicazione alla capitaneria di porto competente, con l'indicazione degli estremi dell'autorizzazione, dei dati del titolare della struttura di cui al comma 1, dell'impresa che effettua le operazioni di movimentazione, dei mezzi navali impiegati, cui sono allegate l'analisi delle acque e la relazione tecnica di cui al comma 2.

4. Sono escluse le operazioni di dragaggio della porzione di specchio acqueo destinato ai posti barca.

5. I sedimenti di cui al presente articolo non costituiscono rifiuto ai sensi dell'articolo 183, comma 1, lettera a) ».

Art. 6.

(Fondo per realizzazione di scivoli per la nautica sociale)

1. Al fine di favorire la nautica sociale prevista dall'articolo 2-*bis* del codice della nautica da diporto, di cui al decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, e l'indotto economico da essa generata, è istituito, nello stato di previsione del Ministero delle imprese e del *made in Italy*, un fondo con una dotazione di 3 milioni di euro per ciascuno degli anni 2025, 2026 e 2027, finalizzato alla realizzazione di scivoli pubblici per natanti da diporto o alla loro ristrutturazione se non più pienamente agibili ovvero di ricoveri per i carrelli delle unità da diporto a essi connessi. Il fondo è utilizzato per l'erogazione di contributi in favore dei comuni.

2. Con decreto del Ministro delle imprese e del *made in Italy*, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e con il Ministro dell'economia e delle

finanze, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono stabiliti i criteri, le modalità e le procedure per l'erogazione dei contributi di cui al comma 1.

Art. 7.

(Disposizione finanziaria)

1. Dall'attuazione degli articoli da 1 a 5 non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato.

2. Agli oneri derivanti dall'articolo 6 della presente legge, pari a 3 milioni di euro per ciascuno degli anni 2025, 2026 e 2027, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo speciale per la riassegnazione dei residui passivi della spesa di parte corrente eliminati negli esercizi precedenti per perenzione amministrativa, di cui all'articolo 27 della legge 31 dicembre 2009, n. 196.

PAGINA BIANCA

PAGINA BIANCA



19PDL0097300