

OSSERVAZIONI E PROPOSTE DELLA 14^a COMMISSIONE PERMANENTE
(Politiche dell'Unione europea)

Ai sensi dell'articolo 144, comma 3, del Regolamento

(Estensore: CANDIANI)

Roma, 27 ottobre 2020

Sull'atto del Governo:

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 (n. 101-bis)

La 14^a Commissione permanente, esaminato l'atto in titolo,

premesso che lo schema di decreto legislativo reca una versione modificata dello schema originario presentato nel luglio del 2019, che tiene conto dei pareri espressi dalle Commissioni parlamentari competenti in materia di trasporti, di bilancio e di affari europei, nonché dell'ulteriore parere del Consiglio di Stato n. 796 del 23 aprile 2020;

ricordato che:

- sullo schema originario, la 14^a Commissione aveva espresso osservazioni favorevoli con rilievi il 9 ottobre 2019;

- il provvedimento nasce originariamente dall'esigenza di effettuare le necessarie correzioni e integrazioni al decreto legislativo n. 229 del 2017, di riforma del codice della nautica da diporto (decreto legislativo n. 171 del 2005), emanato in forza della delega conferita al Governo dall'articolo 1, comma 5, della legge n. 167 del 2015, al fine di superare talune problematiche emerse in fase di prima applicazione, nonché di tenere conto del parere del Consiglio di Stato n. 1745, del 12 ottobre 2017, e degli orientamenti europei sul turismo marittimo;

- le modifiche proposte intervengono con finalità di semplificazione, prevedendo la disciplina della "nautica sociale", della somministrazione itinerante di cibo e bevande, dell'attività di commercio al dettaglio con unità da diporto, del noleggio di parte dell'unità da diporto ("noleggio a cabina") e delle unità a controllo remoto (droni), nonché interventi per la sicurezza della navigazione e le patenti nautiche, disposizioni in favore delle persone con disabilità, di aggiornamento dei procedimenti amministrativi alle novità derivanti dall'introduzione del sistema telematico centrale della nautica da diporto (SISTE), e l'introduzione della disciplina relativa agli istruttori professionali di vela, alle scuole nautiche e ai centri di istruzione della nautica;

- la normativa europea in materia è rappresentata principalmente dalla direttiva 2013/53/UE (attuata con il decreto legislativo n. 5 del 2016), che ha sostituito la direttiva 94/25/CE, relativa alla fabbricazione e al sistema di conformità delle imbarcazioni da diporto, come modificata dalla direttiva 2003/44/CE, che ne ha esteso la disciplina alle moto d'acqua, nonché dalla direttiva 2009/16/CE, relativa al controllo da parte dello Stato di approdo (attuata con il decreto legislativo n. 53 del 2011), e dalla

Al Presidente
dell'8^a Commissione permanente
S E D E

Comunicazione della Commissione europea COM(2014) 86 “Strategia europea per una maggiore crescita e occupazione nel turismo costiero e marittimo”, in cui si auspicano misure di stimolo all’efficienza e competitività del settore del turismo nautico;

considerate le principali modifiche, rispetto alla versione originaria, presenti nel nuovo schema di decreto in titolo, relative agli articoli 3, 6, 11, 12, 13, 15, 16, 17, 20, 21, 23, 24, 28 e 30;

rilevato che tra le predette modifiche figura anche quella suggerita nel citato parere espresso il 9 ottobre 2019, relativamente all’opportunità di ridurre da 5 a 3 anni l’obbligo di possesso della patente nautica prima di poter esercitare il noleggio occasionale della propria imbarcazione da diporto (articolo 20);

valutato che lo schema di decreto legislativo non presenta profili di criticità in ordine alla compatibilità con l’ordinamento dell’Unione europea,

formula, per quanto di competenza, osservazioni favorevoli, con la seguente osservazione:

si auspica un’armonizzazione a livello europeo della disciplina dei titoli abilitativi alla condotta di unità da diporto, alla stregua della normativa europea nel settore delle patenti di guida su strada, al fine di eliminare le possibili disparità tra gli Stati membri derivanti dall’applicazione, in un contesto non armonizzato, del principio del riconoscimento dei titoli rilasciati (o non previsti) dallo Stato membro di provenienza.

Nelle more di tale armonizzazione europea e fatto salvo il diritto internazionale della navigazione, si invita a tenere conto dell’articolo 53 della legge n. 234 del 2012, secondo cui “nei confronti dei cittadini italiani non trovano applicazione norme dell’ordinamento giuridico italiano o prassi interne che producano effetti discriminatori rispetto alla condizione e al trattamento garantiti nell’ordinamento italiano ai cittadini dell’Unione europea”, e del criterio di delega di cui all’articolo 32, lettera i) della medesima legge, che impone di assicurare la “parità di trattamento dei cittadini italiani rispetto ai cittadini degli altri Stati membri dell’Unione europea” e di non prevedere “in ogni caso un trattamento sfavorevole dei cittadini italiani”.

A tal fine, con riferimento al comma 3 dell’articolo 34 del decreto ministeriale 29 luglio 2008, n. 146, “Regolamento di attuazione dell’articolo 65 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, recante il codice della nautica da diporto”, secondo cui, per i cittadini di Stati membri dell’Unione europea la cui legislazione non prevede alcun titolo di abilitazione per il comando delle unità da diporto iscritte in Italia o in altro Stato membro, si prescinde dall’obbligo del titolo previsto dalla normativa italiana qualora esibiscano una dichiarazione rilasciata dalle proprie autorità che attesti tale condizione, sarebbe opportuno prevedere che i requisiti di abilitazione previsti in Italia per i cittadini italiani o residenti nel territorio italiano, siano estesi, anche solo in forma equipollente, agli stranieri o residenti all’estero per la condotta di unità da diporto nel territorio italiano.

Stefano Candiani