

---

# AUDIZIONE

**A.C. 2416**

*Conversione in legge del decreto-legge 21 maggio 2025, n. 73*

---

# MEMORIA

Roma, 4 giugno 2025

**Ill.mi  
Presidenti  
VIII e IX Commissione  
della Camera dei Deputati**

## **LE DISPOSIZIONI DEL DECRETO INFRASTRUTTURE SUL DEMANIO MARITTIMO**

### **Sul servizio di salvamento**

Le aziende balneari e, in generale, quelle che operano sul demanio marittimo, stanno attraversando grandi difficoltà nel proprio lavoro anche per le modifiche sul periodo obbligatorio del servizio di salvamento.

L'art. 6 c. 2 del Decreto nr. 73/2025 interviene, in primo luogo, sulla disciplina del servizio di salvamento ai bagnanti "*consacrando*" legislativamente quanto già disposto dalla Circolare del Comando Generale delle Capitanerie di porto lo scorso 16 aprile u.s. tentando di superare e rimediare alle criticità dovute al Dispaccio n. 113761 del 27 agosto 2024 del Comando Generale delle Capitanerie di porto che aveva imposto il servizio del salvamento "*ogni qual volta le strutture siano aperte al pubblico con finalità di balneazione*".

Infatti, a seguito, del detto *Dispaccio* in molti territori costieri furono emanate nuove Ordinanze da parte delle Autorità marittime che avevano imposto il servizio del salvamento "*ogni qual volta le strutture siano aperte al pubblico con finalità di balneazione*".

A ciò si aggiunga che l'entrata in vigore dal 1° luglio dello scorso anno del nuovo Regolamento 29 maggio 2024 nr. 85. del Ministero delle Infrastrutture sulla formazione degli Assistenti bagnanti hanno aggravato le difficoltà per il reclutamento del personale abilitato nei mesi di maggio/settembre.

Da ultimo si segnala il conflitto che si è creato in alcuni territori (v. sentenza del TAR di Venezia nr. 252/2022) sulla competenza ad emanare l'Ordinanza di sicurezza.

Infatti, con l'art. 105 c. 2 lett. l) del Dlgs 31 marzo 1998, n.112 sono state conferite alle Regioni le funzioni amministrative per l'utilizzazione delle aree demaniali marittime per finalità turistico – ricreative.

Il trasferimento delle funzioni non ha però riguardato la materia della sicurezza che è rimasta in capo alle Capitanerie di porto ex artt. 30 E 81 del Codice della Navigazione (Regio Decreto 30 marzo 1942, n. 327) che la esercitano al fine di garantire lo svolgimento, in condizioni di sicurezza, delle molteplici attività che durante la stagione estiva si espletano in prossimità delle coste, emanando Ordinanze particolari per i servizi di salvamento.

Questo assetto normativo crea confusione fra il periodo obbligatorio di apertura dello stabilimento balneare (normalmente nei mesi di giugno, luglio e agosto) stabilito dalle Regioni (o in casi limitati dai Comuni) con quello in cui è obbligatorio dotarsi del servizio di salvamento prescritto esclusivamente dalle Ordinanze delle capitanerie di porto e che può riguardare anche il periodo di apertura facoltativo (da settembre a maggio).

A nostro avviso la questione della competenza nell'ambito del riparto tra funzioni spettanti allo Stato e funzioni spettanti alle autonomie dev'essere affrontata inquadrando correttamente la sicurezza ai bagnanti nell'attività di balneazione e quindi nella materia del turismo di competenza delle Regioni.

### **Sull'adeguamento ISTAT del canone demaniale marittimo.**

L'art. 6 comma 1 del decreto legge in esame colma poi la lacuna dei criteri di determinazione dell'indice ISTAT sui canoni già evidenziata dalla nostra giurisprudenza amministrativa (v.TAR del

Lazio nr. 13 del 2 gennaio 2025) che ha annullato le *Determine* adottate dal Ministero delle Infrastrutture sugli indici dell'ISTAT.

I canoni demaniali marittimi, come è noto, sono stabiliti dall'art. 1 c. 252 della legge 27 dicembre 2006 nr. 296 nel mentre il loro aggiornamento è previsto dall'art.04 della legge 494 del 4 dicembre 1993, che converte il decreto-legge 5 ottobre 1993, n. 400.

A nostro avviso i canoni demaniali marittimi sono sbagliati e profondamente ingiusti perché c'è chi paga tanto e chi pochissimo.

Ecco perché riteniamo che i canoni demaniali non possano essere semplicemente aggiornati, ma debbano essere rideterminati.

Ma soprattutto consideriamo indispensabile riservare il relativo gettito agli Enti locali che esercitano le funzioni con vincolo di destinazione per la tutela e la valorizzazione della costa.

A tal proposito si evidenzia che resta ancora inattuato il cd *federalismo demaniale* (art. 3 e 5 del Dlgs del 28 maggio 2010 nr. 85) il quale potrebbe certamente dare impulso al necessario e non procrastinabile aggiornamento della linea demaniale oramai risalente a quella del 1899.

## UN SETTORE EFFICIENTE E DINAMICO

Il settore è strategico per l'economia del Paese.

È un dato incontrovertibile che per la parte di gran lunga più rilevante della domanda turistica, nazionale ed estera che si riversa nel nostro Paese, la *"vacanza"* continua ad essere sinonimo di *"vacanza al mare"*.

I dati forniti dall'ENIT (gennaio 2025) relative all'anno 2024 indicano che il 39,2% delle presenze turistiche complessive del nostro Paese hanno riguardato la balneazione.

Le nostre spiagge costituiscono il luogo più scelto per le vacanze e il trimestre estivo è quello con la più alta concentrazione di vacanze.

Si tratta pertanto di un settore perfettamente funzionante e di successo dovuto alla professionalità degli attuali operatori e soprattutto alla sua caratteristica di gestione familiare delle aziende balneari che si presenta più efficiente e gradita dagli utenti rispetto a una diversa omologata e impersonale.

### **NECESSITA' DI UNA RIFORMA ORGANICA**

Le problematiche sopra esposte sul servizio di salvamento e sui canoni si aggiungono alla grande preoccupazione per il venir meno di ogni certezza per il proprio futuro a causa di una errata applicazione della cd *Direttiva Bolkestein*.

Si resta, quindi, stupefatti nel constatare come questo settore cruciale per il nostro Paese sia ancora sostanzialmente disciplinato dal Codice della navigazione del 1942 e che il trasferimento di funzioni dallo Stato alle Regioni sia stato così parziale e contraddittorio da creare sin qui conflitti istituzionali e ulteriore confusione per le aziende interessate.

È, pertanto, ormai tempo di riscrivere la parte demaniale del Codice della Navigazione adeguandola al nuovo assetto istituzionale e comunitario, anche al fine di introdurre elementi di semplificazione (DIA, conferenze di servizi, eliminazioni di valutazioni superflue come quelle doganali, ecc.) di procedure amministrative che attualmente ritardano o impediscono ammodernamenti e innovazioni di cui il settore ha costantemente bisogno.

Serve, quindi, una legge di riordino organico della materia e un deciso impegno del Parlamento e delle Istituzioni a difesa della balneazione attrezzata italiana quale irrinunciabile fattore di qualità e di vantaggio competitivo nel mercato turistico internazionale del prodotto "mare".

Le nuove disposizione sulle concessioni demaniali contenute nel D.L. 131/2024 non solo non hanno risolto il problema ma, lo ribadiamo anche in questa occasione, sono a nostro avviso, profondamente sbagliate e ingiuste.

Sbagliate perché prescindono dalla verifica della sussistenza dei presupposti per l'applicazione dell'obbligo di pubblica evidenza così come chiarito dalla giurisprudenza europea: la sussistenza o meno della cd *scarsità della risorsa* o della rilevanza transfrontaliera della concessione.

Ingiuste perché determinano la confisca delle aziende attualmente operanti senza un indennizzo adeguato alla perdita dell'effettivo valore commerciale delle aziende così come prescritto dalla legge nr. 118/2022 emanata nella precedente Legislatura.

Chiediamo a codesto Parlamento, in definitiva, di evitare un errore politico tragico per il nostro Paese: distruggere migliaia di aziende prevalentemente a conduzione familiare e con esse due secoli di storia gloriosa del nostro turismo.

Il Presidente  
Antonio Capacchione

