

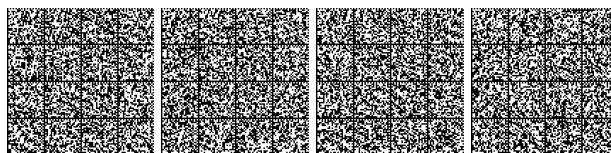
2.13 TURISMI DEL MARE

Li abbiamo chiamati “Turismi del Mare”, poiché l’Italia è una “Nazione di Mare” ad altissima vocazione turistica e marittima. I turismi del mare in Italia ricoprono, grazie anche alla sua centralità nell’area mediterranea, un ruolo essenziale e strategico per riaffermare l’interesse nazionale. Bisogna considerare che tutti gli “utenti del mare” italiani, privati e pubblici, interagiscono tra di loro e anche con tutti coloro che indirettamente hanno a che fare con il mare o utilizzano la risorsa mare.

La capacità attrattiva del “Prodotto Mare – *Made in Italy*” ci deve sempre di più far ambire al primo posto nello scenario euromediterraneo e internazionale. L’offerta turistica e l’offerta legata alla capacità imprenditoriale, industriale, culturale, creativa e innovativa della nazione italiana sono già riconosciute a livello mondiale e per questo vanno e andranno sempre di più sostenute.

Nell’economia del mare il “turismo del mare” in termini di valore aggiunto e di imprese rappresenta il principale settore che se visto trasversalmente – mettendo insieme servizi di alloggio e ristorazione, attività sportive e ricreative, buona parte della filiera della cantieristica, movimentazioni passeggeri e una parte della filiera ittica che agisce sul sistema turistico, come possiamo vedere nelle tabelle sottostanti²⁰⁵ – prende quasi la totalità del sistema economico e imprenditoriale.

²⁰⁵ Fonte «XI Rapporto Nazionale sull’Economia del Mare», Centro Studi Tagliacarne – Unioncamere – OsserMare.



Imprese dell'economia del mare in totale e nelle zone costiere, per settore					
Anno 2022 (valori assoluti e incidenze percentuali)					
Settori di attività	Totale imprese economia del mare		di cui: nelle zone costiere		
	Valori assoluti	Incidenza %	Valori assoluti	Incidenza %	Inc. % sul tot. economia del mare
Filiera ittica	33.242	14,6	26.348	12,8	79,3
Industria delle estrazioni marine	505	0,2	484	0,2	95,9
Filiera della cantieristica	28.583	12,5	19.167	9,3	67,1
Movimentazione di merci e passeggeri via mare	12.512	5,5	11.668	5,7	93,3
Servizi di alloggio e ristorazione	109.121	47,8	109.110	52,9	100,0
Attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale	9.864	4,3	5.278	2,6	53,5
Attività sportive e ricreative	34.363	15,1	34.363	16,6	100,0
Totale economia del mare	228.190	100,0	206.419	100,0	90,5
Totale economia	6.019.276		2.132.421		
Incidenza % dell'economia del mare sul totale economia	3,8		9,7		

* In questa e nelle successive tabelle e grafici i dati 2022 sono al 31 dicembre.

Fonte: Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne – Unioncamere – OsserMare

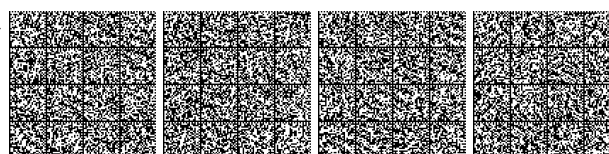
Valore aggiunto e occupati dell'economia del mare, per settore				
Anno 2021 (valori assoluti e incidenze percentuali sul totale economia)				
Settori di attività	Valore aggiunto		Occupati	
	Valori assoluti (milioni di euro)	Incidenza %	Valori assoluti (in migliaia)	Incidenza %
Filiera ittica	2.595,1	5,0	76,3	8,3
Industria delle estrazioni marine	805,9	1,5	5,4	0,6
Filiera della cantieristica	7.656,4	14,6	105,3	11,5
Movimentazione di merci e passeggeri via mare	10.399,2	19,9	130,6	14,3
Servizi di alloggio e ristorazione	13.261,2	25,3	354,8	38,8
Attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale	15.010,4	28,7	156,7	17,1
Attività sportive e ricreative	2.657,4	5,1	84,9	9,3
Totale economia del mare	52.385,5	100,0	914,0	100,0
Totale economia*	1.597.537,4		25.092,2	
Incidenza % dell'economia del mare sul totale economia	3,3		3,6	

* Al netto delle attività extra-regio.

Fonte: Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne – Unioncamere – OsserMare

Parlando di turismo bisogna partire dalle ultime strategie nazionali del Ministero del Turismo nel Piano Strategico Turismo 2023 -2027, che indica 5 pilastri:

- *governance*;



- innovazione;
- qualità e inclusione;
- formazione e carriere professionali;
- sostenibilità.

e 4 obiettivi principali:

- innovare, specializzare e integrare l'offerta nazionale;
- accrescere la competitività del sistema turistico;
- sviluppare un *marketing* efficace e innovativo;
- realizzare una governance efficiente e partecipata nel processo di elaborazione e definizione del Piano e delle politiche turistiche.

che rappresentano le linee guida per lo sviluppo sinergico del turismo dell'Italia e conseguentemente dei turismi del mare.

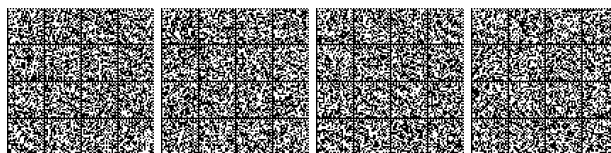
2.13.1 *Promozione e internazionalizzazione*

I turismi del mare hanno un forte ruolo relativamente alla promozione del “sistema - mare” nazionale a livello interno e internazionale.

Tutti i settori che lo compongono rappresentano gli elementi necessari per la formulazione del “*Destination Management*” utile a rafforzare e promuovere l'Italia Marittima come destinazione turistica, ma anche come eccellenza dei prodotti legati al mare targati “*Made in Italy*”.

Dai sistemi imprenditoriali e associativi privati e pubblici emerge l'esigenza di agire per promuovere e internazionalizzare per:

- creare un *brand* Italia nei segmenti del Turismo mare e un'azione di *marketing* comune che permetta di costruire meglio un'offerta turistica chiara, competitiva e riconoscibile;
- agire su sistemi di innovazione e digitalizzazione al fine di costruire *network* di eccellenza per garantire un'offerta turistica qualificata;



- semplificare e velocizzare la crescita dei turismi del mare emergenti, favorirne la conoscenza e agire con normative snelle;
- definire e armonizzare in termini fiscali ed impositivi le norme inerenti per rendere competitive le imprese per collocarsi e essere vincenti nei mercati esteri;
- sostenere le imprese del turismo del mare con azioni di internazionalizzazione;
- progettare, promuovere e sostenere un “*brand* Isole minori”, come attrattori qualificanti dell’offerta turistica nazionale e lo stesso deve valere per le Aree Marine Protette italiane e Oasi;
- rafforzare la promozione, ma anche salvaguardare i patrimoni sottomarini sia in termini ambientali e archeologici, favorendo l’incontro tra imprese e ricerca per la costruzione di veri e propri itinerari turistici;
- rafforzare il raccordo tra imprese e ricerca per l’applicazione di innovative tecnologie utili alla semplificazione sia per le imprese che per la fruizione internazionale dei turisti;
- creare e promuovere circuiti e itinerari turistici dal, al e per il mare italiano, legati alla sua cultura, alla sua religiosità, alla sua storia, alla sua educazione, alla sua sostenibilità e inclusività, alla tradizione e sovranità alimentare, aprendo ai nuovi turismi del mare;
- portare il turismo Mare Italia, attraverso azioni specifiche, ad un *brand* unico ed esperienziale che identifichi la nostra nazione.

2.13.2 *Competitività fiscale, burocratica e nei sistemi di controllo*

I turismi del mare necessitano di avere una forte attenzione sulle tematiche fiscali, in quanto soffrono fortemente della competitività negli investimenti, nella concorrenzialità, nell’attività burocratica e di sicurezza rispetto ai Paesi esteri.

L’approccio competitivo deve tener conto di non avere norme penalizzanti, come è avvenuto ed avviene, sia in termini fiscali che di controllo. Anche la sicurezza,



attraverso modalità comunicative e preventive, può rappresentare uno dei *plus* di competitività nazionale.

Per questo emerge la necessità di porre attenzione su:

- temi specifici come Iva, Tari e Imu (specialmente per la portualità turistica);
- agevolazione e incentivazione all'utilizzo della bandiera italiana sulle imbarcazioni e navi da diporto e non di penalizzazione;
- agevolazioni su investimenti legati a sostenibilità, digitalizzazione, innovazione e sicurezza, anche in termini di normative più semplici e veloci al fine di sburocratizzare i processi e rendere più appetibile e concorrenziale il “prodotto mare” nazionale;
- il Registro Internazionale che ha assicurato la competitività dell'Italia e la sua stabilizzazione che appare il fondamentale presupposto della politica per la “*blue economy*”.

2.13.3 *Il crocierismo*

L'Italia, per la sua inestimabile vocazione turistica e la naturale esposizione geografica sul mar Mediterraneo, si è affermata negli anni come Nazione leader nella crocieristica. In Europa, in periodo pre-Covid, il settore generava un impatto economico di quasi 50 miliardi di euro, con oltre 400.000 posti di lavoro e il 25% del mercato concentrato in Italia²⁰⁶.

Il traffico crocieristico 2022, come evidenziato nelle tabelle sottostanti (Fonte: Risposte Turismo), risulta avere *trend* in aumento:

²⁰⁶ Deloitte & Touche, Università di Genova e Università di Amburgo.

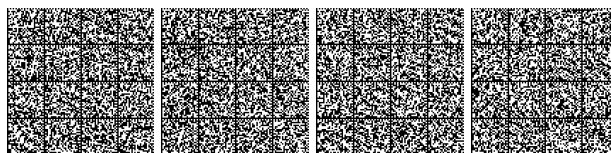


Tabella 2 – Il traffico crocieristico per regione, 2022, valori assoluti, quote percentuali e variazioni sul 2021

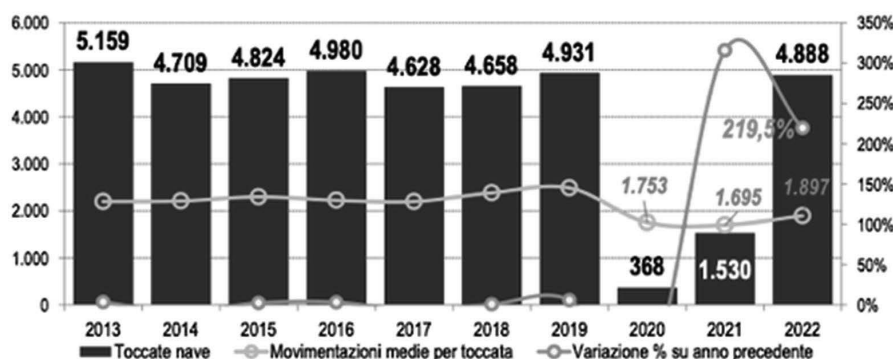
Posizione per pax	2022	2021	Regione	2022			Distribuzione % sul totale		Variazione % sul 2021	
				Porti crocieristici	Passeggeri movimentati	Toccate nave	Passeggeri movimentati	Toccate nave	Passeggeri movimentati	Toccate nave
1	1		LIGURIA	8	2.180.503	789	23,5%	16,1%	210%	182%
2	2		LAZIO	3	2.178.490	835	23,5%	17,1%	319%	199%
3	5		CAMPANIA	6	1.246.946	708	13,5%	14,5%	364%	240%
4	3		SICILIA	9	1.231.853	919	13,3%	18,8%	234%	220%
5	4		PUGLIA	8	614.046	354	6,6%	7,2%	129%	70%
6	6		FRIULI V.G.	3	520.130	211	5,6%	4,3%	118%	97%
7	8		TOSCANA	5	499.029	406	5,4%	8,3%	738%	395%
8	10		VENETO	8	258.294	265	2,8%	5,4%	787%	703%
9	7		SARDEGNA	2	252.647	202	2,7%	4,1%	275%	221%
10	11		EMILIA ROMAGNA	1	193.500	105	2,1%	2,1%	12352%	1213%
11	9		MARCHE	2	73.808	57	0,8%	1,2%	99%	159%
12	12		CALABRIA	1	20.387	25	0,2%	0,5%	3593%	1150%
13	13		ABRUZZO	1	524	12	0,0%	0,2%	49%	100%
TOTALE				57*	9.270.157	4.888	100%	100%	1337%	1228%

Fonte: Risposte Turismo (2023), Speciale Crociere. Note: (*) Il numero indica i porti che hanno registrato traffico crocieristico nel 2022.



Nella tabella sono presenti maggiori dettagli riguardo la suddivisione del traffico crocieristico nelle regioni italiane. Tutte le regioni che hanno accolto traffico crocieristico nel 2022, fatta eccezione per l'Abruzzo, hanno registrato valori superiori ai 20.000 passeggeri accolti con un minimo di 20 accosti.

Si evidenzia il risultato delle regioni Emilia-Romagna e Calabria, le cui performance sono guidate in entrambi i casi da un singolo porto: Ravenna ha sfiorato i 194.000 passeggeri, continuando a beneficiare del traffico nel nord Adriatico un tempo indirizzato a Venezia; Crotone ha raggiunto piena operatività nel corso dell'anno, in seguito alla presa in gestione dello scalo da parte di Global Ports Holding.

Grafico 4 – Toccate nave, variazioni sull'anno precedente e movimentazioni medie per toccata, 2013-2022

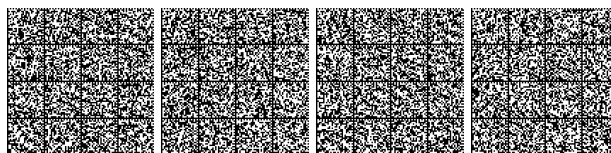
Fonte: Risposte Turismo (2023), Speciale Crociere.



Anche in questa scheda si è deciso di impostare la scala dell'asse destro fino al 350%. Quanto alle variazioni, in questo caso il 2022 sul 2021 segna +219,5%, mentre rispetto al 2019 vi è una flessione dell'1%. Si ricorda comunque come il 2019 non sia l'anno record per quanto riguarda gli accosti, in quanto il primato risale al 2011 con 5.335 toccate (-8% 2022/2011).

Si attesta a 1.897 la movimentazione media per accosto nel 2022, ancora distanti dai valori pre-Covid (2019 era 2.488 pax/toccat).

Si segnala comunque come, dalla seconda metà dell'anno, l'occupazione media delle navi è iniziata a crescere, superando l'80%.



Con l'uscita dalla pandemia e la rinascita del turismo italiano, si stima che nel 2023 la crocieristica tornerà a movimentare circa 12,4 milioni di persone, che contribuiranno a generare valore aggiunto e nuove opportunità commerciali a bordo delle navi, nelle località delle destinazioni e in tutta la filiera dell'indotto marittimo, dell'accoglienza e dei trasporti.

Destagionalizzazione del turismo balneare, *marketing* territoriale, sicurezza del passeggero turista, sono tre caratteristiche fondamentali del crocierismo nazionale che contribuiscono a rendere il "turismo che viene dal mare" una componente cruciale dell'economia nazionale.

2.13.4 *Nautica da diporto*

Anche nell'ultimo biennio di instabilità internazionale, l'industria nautica si è dimostrata capace di giocare un ruolo fondamentale nel sostegno alla crescita dell'Italia, confermandosi leader assoluto nel segmento dei *superyacht*, con oltre la metà del "*global order book*", prima esportatrice mondiale di unità da diporto, con il *record* storico dell'*export* di 3,4 miliardi di euro e leader nella produzione di accessori e battelli pneumatici.

Il 2022 chiude con un incremento a doppia cifra, dopo un 2021 nel quale il contributo al PIL era cresciuto del +31,4%, generando una filiera di quasi 19.000 unità locali di produzione per un valore aggiunto di oltre 11 miliardi di euro e più di 187.742 occupati. Per ogni addetto alla produzione, si attivano 9,2 posti di lavoro; ogni euro investito nella produzione ne attiva 7,5 (dati Fondazione Symbola per Confindustria Nautica).



VALORE AGGIUNTO E OCCUPAZIONE DELLA PRODUZIONE CANTIERISTICA NAUTICA E DELLA FILIERA PER REGIONE ANNO 2021 (VALORI ASSOLUTI E PERCENTUALI)									
Gruppi Regionali	Regioni	Produzione cantieristica nautica				Filiera nautica			
		Valore aggiunto (milioni di euro)		Occupazione (migliaia di unità)		Valore aggiunto (milioni di euro)		Occupazione (migliaia di unità)	
		v.a.	Quote %	v.a.	Quote %	v.a.	Quote %	v.a.	Quote %
NORD OVEST	Valle d'Aosta	0	0	0	0	0,1	0	2	0
	Liguria	279,9	19	3.429	16,8	1.054,10	9,5	15.853	8,4
	Lombardia	121,1	8,2	1.492	7,3	2.055,10	18,6	29.295	15,6
	Piemonte	99,1	6,7	1.330	6,5	1.035,60	9,4	14.757	7,9
TOTALE NORD-OVEST		500,1	34	6.251	30,7	4.145,00	37,4	59.906	31,9
NORD EST	Trentino-Alto Adige	0,2	0	3	0	69,3	0,6	1.610	0,9
	Veneto	474	3,2	1.035	5,1	846,6	7,6	14.429	7,7
	Friuli-Venezia Giulia	79,2	5,4	1.166	5,7	617,9	5,6	9.891	5,3
	Emilia-Romagna	222,5	15,1	1.889	9,3	762,7	6,9	11.463	6,1
TOTALE NORD-EST		349,3	23,7	4.093	20,1	2.296,50	20,7	37.393	19,9
CENTRO	Toscana	270,8	18,4	3.268	16,1	866,5	7,8	14.229	7,6
	Umbria	4,3	0,3	56	0,3	75,6	0,7	1.449	0,8
	Marche	142,1	9,7	2.757	13,5	346,1	3,1	6.470	3,4
	Lazio	52,4	3,6	584	2,9	1.034,20	9,3	17.643	9,4
TOTALE CENTRO		469,6	31,9	6.665	32,7	2.322,40	21	39.792	21,2
MEZZOGIORNO	Abruzzo	2,3	0,2	32	0,2	59,6	0,5	1.105	0,6
	Molise	1,4	0,1	37	0,2	8,5	0,1	244	0,1
	Campania	69,7	4,7	1.540	7,6	1.038,10	9,4	21.886	11,7
	Puglia	29,4	2	433	2,1	488,6	4,4	11.016	5,9
	Basilicata	1,4	0,1	23	0,1	21,3	0,2	407	0,2
	Calabria	8	0,5	195	1	81,3	0,7	1.831	1
	Sicilia	35,1	2,4	921	4,5	443,6	4	10.725	5,7
	Sardegna	5,9	0,4	169	0,8	163,9	1,5	3.438	1,8
TOTALE MEZZOGIORNO		153,2	10,4	3.349	16,5	2.304,90	20,8	50.651	27
ITALIA		1.472,20	100	20.359	100	11.068,80	100	187.742	100

FONTE | stime Fondazione Symbola su dati Istat

La barca è anche un contenitore di “*Made in Italy*” e di prodotti di filiere territoriali: arredi, prodotti di *design*, illuminotecnica, tessili, cuoio e pelletteria ecc. per questo il settore merita di essere inserito fra i comparti produttivi di principale interesse nazionale. Non a caso la nautica è stata inserita nel recente disegno di legge del Governo italiano sul “*Made in Italy*”.

È auspicabile l’implementazione del supporto fornito da ICE, sempre secondo una logica di selezione degli obiettivi.

A differenza di quanto avvenuto per l’Automotive, l’industria sta autonomamente investendo in ricerca tecnologica finalizzata alla decarbonizzazione e va sostenuta in questo percorso che interessa i carburanti alternativi al fossile, l’evoluzione delle forme di carena finalizzate a ridurre i consumi, l’adozione di pitture antivegetative a basso impatto ecc.

È fondamentale individuare nel principio della neutralità tecnologica il cardine delle politiche di contenimento delle emissioni di CO₂ e, più in generale, di riduzione



dell'impronta climatica, normando lo stoccaggio e l'impiego di idrogeno e metanolo per la propulsione e la produzione di energia a bordo.

In ottica mediterranea, è necessaria una politica omogenea tra Paesi marittimi EU ed *extra* EU per evitare sbilanciamenti e disequilibri che vanno a danno degli operatori europei, in particolare italiani. Infine, va rafforzata la presenza italiana ai tavoli decisionali europei e mondiali dove portare le istanze nazionali per ridare centralità al Mediterraneo. È inoltre opportuno promuovere:

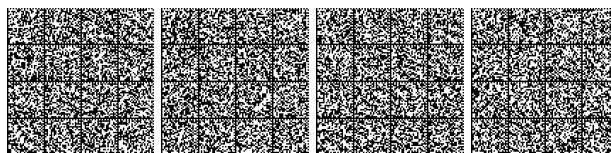
- sistemi di controllo di efficienza ed efficacia dei processi e di tracciamento dell'origine dei materiali;
- certificazioni ambientali come la 14001;
- certificazioni etiche come la SA8000;
- la gestione della commessa e dei processi in chiave Industry 4.0 e NIM (*Naval Information modeling*).

2.13.5 *Portualità turistica*

I porti e gli approdi in Italia sono 285, mentre gli accosti e i punti di ormeggio sono oltre 2.000 per un totale di 160.000 posti barca.

Una grande rete italiana di “*Hub del Mare*”, che necessita di un processo rapido di *networking*, attivando tecnologie innovative e digitali, che si raggruppi anche in un unico *brand* riconoscibile della portualità turistica italiana, prendendo ad esempio funzionalità esperienze già localmente e regionalmente avviate. Per questo bisogna tener conto degli adeguamenti strutturali, continui, al fine di garantire i più alti standard sia in termini di qualità che di sostenibilità, anche con particolare attenzione alle isole minori. Al fine di promuovere un forte “Marchio Italia” di qualità legato ai servizi, alla sostenibilità, inclusività ed anche ad alto contenuto tecnologico.

I concessionari portuali svolgono un'attività che non si esaurisce nel proprio legittimo scopo lucrativo ma che trascende l'interesse del singolo marina, per sconfinare nella pubblica utilità, laddove:



- attraverso la realizzazione e/o la gestione del porto, dà luogo all'indiscutibile valorizzazione ed apprezzamento del territorio demaniale ed in particolare arricchisce anche esteticamente la costa in cui si insedia e le località limitrofe;
- la presenza di una struttura dedicata alla nautica da diporto implica un innalzamento anche del prestigio delle località in cui è realizzata;
- la realizzazione e la gestione della struttura portuale importa un maggiore afflusso di visitatori, con vantaggio anche economico della popolazione e delle istituzioni locali e statali;
- il concessionario presta una serie di servizi, relativi a tutte le attività portuali, indispensabili, in favore dei privati che sono posti in grado di fruire delle strutture approntate e/o gestite dalla società.

Le considerazioni emerse nel corso delle audizioni sono:

I. Le concessioni portuali sono escluse dall'ambito di applicazione della Direttiva Bolkestein²⁰⁷. Le concessioni portuali e quelle delle altre strutture dedicate alla nautica da diporto *ex d.p.r. 2 dicembre 1997, n. 509* non rientrano nel campo di applicazione della c.d. Bolkestein, come confermato dalla stessa Direttiva e da numerosi elementi normativi e giurisprudenziali. La disciplina di riferimento andrà comunque armonizzata con quelle che saranno le risultanze del Tavolo tecnico istituito presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri. Inoltre, la sentenza 13 Gennaio 2022, n. 229 del Consiglio di Stato, ha sancito l'inapplicabilità della Direttiva Bolkestein a tutti i rapporti concessori sorti in data anteriore al termine di trasposizione della stessa (d.lgs. 15 marzo 2010, n. 56).

II. Procedura e selezione dei concessionari: conferma dell'applicabilità dell'art. 37 del codice della navigazione, in combinato disposto con l'art. 18 del Regolamento per l'esecuzione dello stesso codice (d.p.r. 15 febbraio 1952, n. 328) ovvero ai sensi del d.p.r. 2 dicembre 1997, n. 509, ove applicabile.

²⁰⁷ Direttiva CE del Parlamento Europeo e del consiglio 12 dicembre 2006, n. 123.



III. Indennizzi in favore del concessionario uscente e durata delle concessioni demaniali, le proposte emerse sono:

- modifica dell'attuale previsione normativa in materia di rivalutazione Istat dei canoni concessori;
- definizione delle imprese turistiche;
- introduzione di normativa che disciplini gli oneri economici e non relativi ai dragaggi e movimentazioni delle sabbie;
- migliore gestione dei rifiuti prodotti da nave e impianti portuali con armonizzazione enti ed autorità competenti
- inapplicabilità dell'articolo 109 r.d. 18 giugno 1931, n. 773 (Tulps) ai “*Marina Resorts*” in analogia di quanto previsto per i porti turistici;
- agire sulla competitività fiscale che permetta di rendere concorrenziale la portualità turistica italiana anche in termini di imposizione fiscale (Iva agevolata, Imu , Tari, etc.) rispetto agli altri Paesi.

Inoltre, emerge la necessità di riqualificare le strutture dedicate alla nautica da diporto nel rispetto della sostenibilità ambientale, sociale ed economica, attraverso la possibilità di accedere a risorse agevolate e a procedure autorizzative obbligatoriamente semplificate, con applicazione di fiscalità e normativa armonizzata e certa per tutta la durata del rapporto concessorio.

Il sistema portuale turistico è un sistema d'offerta complesso inserito all'interno di un sovra sistema: porto, territorio, acque di navigazione. Per questo le città di costa possono essere esempi di “*smart cities*” sull'acqua con un ritrovato legame uomo-tecnologia-natura e movimento.



2.13.6 *Il sistema balneare*

Il sistema balneare italiano è in costante evoluzione, è un sistema complesso e dalla forte eterogeneità, composto per lo più da aziende piccole e piccolissime, che costituiscono il motore vitale della nostra economia turistica.

I nostri imprenditori balneari si sono sempre più impegnati, negli anni, in un'azione di adeguamento e, a volte, di anticipazione delle richieste e delle abitudini di fruizione della risorsa mare a scopo ricreativo, per meglio poter competere a livello europeo e globale con le altre destinazioni turistiche.

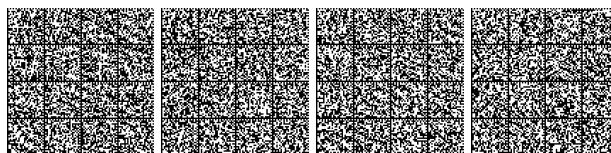
Per essere concorrenziali appare imprescindibile operare secondo un concetto di turismo integrato, che unisca al turismo balneare il turismo architettonico/monumentale e quello ambientale, mettendo a reddito l'unicità - in tal senso - della nostra Nazione.

Nell'ambito del turismo balneare, sarà sempre più necessario coniugare i servizi tradizionali, come l'uso delle spiagge, i parcheggi e il noleggio delle attrezzature, con la ristorazione e l'intrattenimento, concentrandosi, altresì, sulla professionalità e sulla qualità del servizio, che non può prescindere da una adeguata formazione del "personale del mare" e sulla tutela e la sana valorizzazione delle nostre coste e delle nostre spiagge, con le loro splendide risorse naturali.

Tutto ciò, insieme ad un indotto di qualità e sempre più a chilometro zero, che ha determinato negli ultimi anni recenti - e deve continuare a farlo - numeri sempre in crescita in tema di occupazione e di PIL, in una sintesi virtuosa con il settore alberghiero, quello della nautica da diporto e della subacquea.

Sul sistema balneare un aspetto fondamentale è costituito, per l'incidenza economica e sociale, dal mondo dei concessionari balneari.

Per potere dare certezza del diritto e, dunque, del futuro a tale categoria, è necessario sciogliere la questione delle "concessioni balneari", del loro termine di scadenza e della necessità o meno di applicare una procedura di evidenza pubblica per la loro attribuzione, in buona sostanza l'ambito di applicazione della Direttiva CE 123 del 2006 (c.d. "Direttiva Bolkestein").



In tale ottica si inserisce il Tavolo tecnico consultivo in materia di concessioni demaniali marittime, lacuali e fluviali, istituito nel 2023 presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, che attraverso il sistema informativo del demanio marittimo (SID) sta definendo la mappatura delle concessioni per la successiva definizione dei criteri tecnici per verificare la scarsità delle risorse naturali.

Inoltre, si ritiene di osservare che alla luce delle ultime pronunce della Giurisprudenza Europea e Nazionale è fondamentale in primis la sentenza 13 gennaio 2022, n. 229 del Consiglio di Stato, che ha sancito l'inapplicabilità della Direttiva Bolkestein a tutti i rapporti concessori sorti in data anteriore al termine di trasposizione della stessa (d.lgs. 15 marzo 2010, n. 56) e al fine della corretta applicazione dell'ambito della c.d. Direttiva Bolkestein (Direttiva CE n.123 del 2006) la preventiva mappatura del demanio marittimo già prevista ai sensi della l. 5 agosto 2022, n. 118.

Il processo di redazione e predisposizione della mappatura e l'esercizio delle deleghe previste sempre dalla l. n. 118 del 2022 dovranno essere accompagnate da un supporto amministrativo rivolto ai Comuni costieri al fine di poter al meglio affrontare e gestire i nuovi procedimenti di affidamento – laddove necessari – garantendo, in ogni caso, la fruizione dei servizi fino alle future aggiudicazioni, anche a mezzo dell'istituto della concessione provvisoria ai sensi e per gli effetti dell'art. 10 reg. cod. nav.

Secondo quanto già previsto dalla l. n. 118 del 2022 si è rilevata la necessità di normare e chiarire gli aspetti riguardanti la tutela degli investimenti non ancora ammortizzati ed effettuati dagli attuali concessionari demaniali nonché salvaguardare l'economia nazionale, rappresentata da tanti operatori (soprattutto microimprese a carattere familiare) e gli attuali livelli occupazionali.

2.13.7 *Turismo nautico*

L'attività di noleggio e locazione di unità attiva 2.004 unità locali di produzione, circa 450 milioni di euro di valore aggiunto e 3.527 occupati ed è regolata dal codice della



nautica da diporto nell'alveo delle Convenzioni internazionali, del Diritto marittimo e del codice della navigazione (dati Fondazione Symbola per Confindustria nautica).

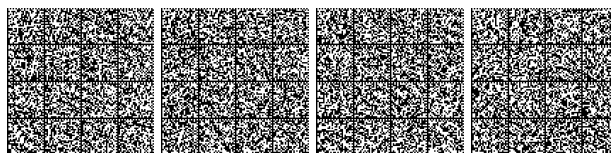
Si deve distinguere la disciplina dell'attività da quella dell'impresa di noleggio e di locazione del diporto che, come anche della portualità turistica, deve essere considerata a tutti gli effetti come impresa (anche) della filiera turismo, ai fini:

- delle attività di promozione all'estero e in Italia,
- delle iniziative di sostegno alle imprese,
- dell'individuazione dei codici ATECO
- dell'individuazione di indicatori/descrittori, rilevazioni e analisi strutturate e sistematiche del settore
- delle politiche di connessione dei luoghi di origine o partenza del turismo nautico con gli snodi dei trasporti
- del rapporto con altre realtà dell'offerta turistica, soprattutto in un'ottica di integrazione con la costa e l'entroterra.

Vanno poi considerate le modalità di fruizione del mare, che sono un fondamentale tassello della competitività del nostro sistema coste-porti e, a cascata, di quella di cantieri, servizi, turismo e sport.

Al fine di rendere il sistema nautico italiano competitivo con Francia, Spagna, Croazia e Grecia (nonché Tunisia, Montenegro e Turchia) è pertanto necessario:

- lo snellimento e l'armonizzazione delle procedure, attraverso la definizione di Linee guida nazionali per le procedure doganali, d'immigrazione, sanitarie, di polizia;
- dare piena applicazione al "Bollino blu" rilasciato a seguito dei controlli preventivi volontari su unità da diporto e la sua estensione alla regolarità fiscale e contributiva degli armatori uniti, al fine di ridurre l'eccesso di controlli in mare delle forze di polizia e ottimizzare le risorse;
- implementare le modalità di verifica delle unità da diporto per via telematica.



Il Registro Internazionale ha assicurato la competitività dell'Italia e la sua stabilizzazione appare il fondamentale presupposto della politica per la “*blue economy*”. Nel caso specifico delle «Navi destinate esclusivamente al noleggio per finalità turistiche», di cui all'art. 3 della legge 8 luglio 2003, n. 172, è necessario procedere a una semplificazione tecnico-normativa per mantenere un allineamento competitivo con le normative del Registro maltese (UE) e quello UK (*extra UE*).

2.13.8 *Turismo sportivo*

Deve essere riconosciuto il ruolo strategico delle Federazioni sportive, dello sport dilettantistico e del diportismo quale strumento di educazione e formazione culturale ai temi del mare.

È suggerita una compiuta pianificazione della “Giornata del Mare” nelle Scuole, integrata con attività sportive, già istituita nell'ambito della riforma del codice della nautica da diporto, che valorizzi:

- i valori del mare;
- le opportunità delle professioni del mare;
- la tutela dell'ambiente marino;
- la fruizione consapevole delle risorse naturali.

Inoltre, bisogna incentivare tutti i turismi sportivi del mare, che per loro natura o che per scelte strategiche premiano la sostenibilità e la salvaguardia del mare.

Si rende necessaria una maggior attenzione agli sport marini, sia quelli più affermati come la Vela, tra i più importanti attrattori turistici interni e internazionali, che gli altri settori come la subacquea, la pesca subacquea in apnea, il nuoto, il *kayaking*, lo *snorkeling*, il *windsurfing & kite*, il *surf* da onda e tanti altri con particolare attenzione alla formazione giovanile e alle concessioni demaniali per quelle strutture che svolgono attività senza scopo di lucro.



2.13.9 *Turismo ambientale*

La tutela dell'integrità dell'ambiente marino è il presupposto delle attività legate alla fruizione, anche diportistica e sportiva, delle coste ed è essenziale il coinvolgimento dei fruitori del mare per trasformare gli utenti, a cominciare dai diportisti, in sentinelle del mare.

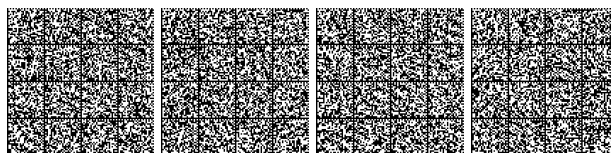
A 32 anni dalla legge 6 dicembre 1991, n. 394 è sempre più urgente un aggiornamento della legge quadro sulle Aree Marine Protette, che colmi alcune lacune normative, dia maggiore organicità al sistema e recepisca le migliori novità introdotte dai singoli regolamenti di gestione in tema di fruibilità e compatibilità con la nautica da diporto. In quest'ottica dovrà essere anche considerata una più puntuale regolamentazione della pesca sportiva e, in particolare, di quella subacquea in apnea in modo da tutelarne la compatibilità ambientale e la sicurezza.

L'utente deve distinguere fra le aree marine protette statali, i parchi nazionali terrestri – che, se istituiti in coincidenza con le aree di reperimento delle già citate AA.MM.PP. (v. *supra* par. 2.10.2) possono estendere la loro perimetrazione a mare – i parchi sommersi, che custodiscono beni archeologici, i parchi internazionali, in parte coincidenti con aree marine protette, ma dipendenti da trattati internazionali. Ciascuno con un suo *iter* istitutivo e, soprattutto, un sistema di regole, talora in contraddizione con gli altri.

Vanno quindi rafforzati gli strumenti di verifica delle condizioni istitutive, implementati programmi di monitoraggio anche della capacità dei comuni laddove agli Enti locali è assicurato l'affidamento in via primaria la gestione.

2.13.10 *Altri turismi legati al mare*

Tra gli altri turismi bisogna considerare, tutte le attività a servizio del turista legato al turismo mare ed anche quelli più trasversali come la pesca-turismo.



2.13.11 *Formazione e lavoro*

Quanto alla formazione e agli aspetti giuslavoristici dalle audizioni è emersa la necessità di implementare la funzione degli ITS e la cultura del mare nelle scuole inferiori e superiori al fine di promuovere il mare non solo come ecosistema ma anche come forma di sviluppo economico ed occupazionale.

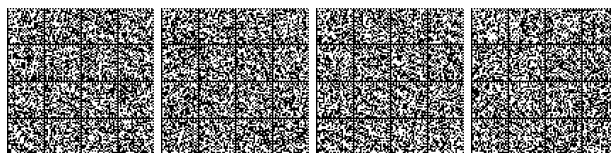
Il Sistema ITS deve rispondere alla sfida delle nuove professioni di Industria 4.0.

Gli Istituti Tecnici Superiori devono fare squadra per favorire l'occupazione dei giovani e rispondere alla richiesta di qualifiche tecniche e tecnologiche sempre più specializzate proveniente dal mondo del lavoro. Sono quelli che compongono il sistema ITS con specializzazioni in settori diversi: dalle energie rinnovabili alla meccanica, dalle scienze della vita alla mobilità sostenibile, dall'agroalimentare alla moda fino a beni e attività culturali. A unirli è l'obiettivo comune di offrire una formazione altamente professionalizzante post diploma, parallela e alternativa a quella universitaria e resa unica da una forte integrazione fra lezioni in aula e in laboratorio, tenute da docenti provenienti dal mondo del lavoro, e attività pratica sul "campo", attraverso *stage* aziendali in Italia e all'estero dove i giovani possono maturare una bella esperienza di vita e realizzare un importante investimento per il loro futuro professionale.

Andrebbero sicuramente incentivati ITS come: ITS BACT – Tecnologie Innovative per i Beni e le Attività Culturali e Turistiche, Tecnico Superiore per il Turismo Crocieristico Internazionale, Tecnico superiore responsabile delle produzioni e delle trasformazioni agrarie, agro-alimentari e agro-industriali nell'ambito della cucina di bordo, Y&B il corso per diventare Tecnico con conoscenza di tutto il ciclo produttivo di un cantiere nautico, YA.S per specializzarsi nella gestione dell'imbarcazione generale, negli impianti e apparati, MYM per diventare esperto nella gestione delle Marine o PTP *Super Yacht Academy* e tanti altri corsi.

Tra le figure individuate in termini di competenze richieste ne risultano alcune come:

- carpentieri per la lavorazione di legno, vetroresina, acciaio, alluminio, saldatori leghe leggere, operai specializzati in isolamento e coibentazione, pitturazioni e



- stucature, specializzati in allestimenti e meccanica di installazione, carpenteria di lega leggera, lucidatura e trattamento metalli, addetti impianti di tubazione e condizionamento, condotte di estrazione e aerazione, elettrotecnici, meccanici e motoristi, tappezzieri specializzati nelle applicazioni marine, velai, addetti alle movimentazioni a terra (carrelli, muletti, ecc.) e i mezzi di sollevamento (*travel lift*, *sincro lift*, bacini di carenaggio, gru, scali di alaggio, ecc.), sommozzatori, service manager diporto (in particolare per porti turistici), coordinatore servizi, marinai di porto, tecnico agenzia marittima, piloti/ormeggiatori, autotrasportatori per imbarcazioni, forniture di carburanti, addetti al monitoraggio dei bacini portuali, tecnici di gestione ambientale, cuochi di bordo, *hostess* di bordo ecc.;
- professioni legate al diporto sia a terra che a bordo con differenziazione dalle professioni destinate alla navigazione mercantile e commerciale;

È quindi opportuno che, nell'ambito dell'autonomia della programmazione dei singoli ITS, siano inseriti specifici moduli afferenti alle competenze dei settori del turismo legato al mare, anche al fine di valorizzare le specificità dei territori.

Non meno importante è la realizzazione di una campagna di comunicazione in accordo tra Ministero del Lavoro, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Ministro per le Politiche del Mare, per avvicinare la domanda e l'offerta di lavoro nel settore, mostrando concretamente ai giovani quali e quante siano le opportunità che il mare italiano offre loro.

Quanto alla formazione e agli aspetti giuslavoristici, come già evidenziato (v. *supra* par. 2.9.6) dalle audizioni è emersa la necessità di implementare la funzione degli ITS e la cultura del mare nelle scuole inferiori e superiori, al fine di promuovere il mare non solo come ecosistema ma anche come forma di sviluppo economico ed occupazionale.

