

Port in Italy: il Piano Strategico per la portualità turistica italiana



INDICE

Prefazione Avv. Luciano Serra	5
Prefazione Amm. Isp. Capo (CP) Nicola Carlone	8
Prefazione Amministratore Delegato SACE Alessandra Ricci	11
1. Premesse. Perché un piano strategico	14
Perché con SACE	18
2. L'economia del mare in Europa	19
2.1. Lo scenario europeo e mediterraneo	37
2.2. Lo stato dell'arte della portualità turistica europea	43
2.3. La normativa comunitaria	46
2.4. La Direttiva Servizi cd. Bolkestein ed i porti turistici	49
3. L'economia del mare in Italia	54
3.1. Lo scenario italiano	59
3.2. Il piano strategico del Ministero del Turismo Italiano	70
3.2.1 I pilastri strategici del Piano strategico del turismo	71
3.2.2 Piano strategico del turismo e portualità turistica	73
3.3. Il Piano del mare elaborato dal CIPOM in relazione alla portualità turistica	78
3.4. Lo stato dell'arte della portualità turistica italiana	81
3.4.1 Analisi delle strutture dedicate alla nautica da diporto e dei posti barca. Descrizione della domanda e dell'offerta	81

1) La domanda.	81
a) Le imbarcazioni immatricolate in Italia	83
b) L'analisi del Centro Studi e ricerca avanzata dell'eccellenza yachting Italiana di Navigo con riferimento al turismo d'alta gamma	104
c) Analisi e valutazioni sulla portualità turistica italiana sulle imbarcazioni non censite e quelle aventi immatricolazioni estere	109
2) L'offerta	113
3.4.2 La cantieristica nautica e le tendenze del mercato. Analisi del Centro Studi e ricerca avanzata dell'eccellenza yachting italiana di Navigo.	132
3.4.3 Il comparto dei charter	134
3.5 Il quadro normativo italiano	139
3.5.1 Le fonti normative	140
3.5.2 Definizione di porto turistico e di navigazione da diporto. Le tipologie di strutture portuali	144
3.5.3 I Piani Regolatori Portuali	148
3.5.4 Evoluzioni in prospettiva dei Piani Regolatori Portuali: il caso dei porti turistici	149
3.5.5. Le competenze in materia di concessioni	151
3.6 Il ruolo della Capitaneria di Porto e della Guardia Costiera nella portualità turistica italiana e l'attività svolta dagli Uffici Marittimi nel diporto nautico	154
3.7 La procedura di rilascio delle concessioni ex DPR n. 509/1996	165
3.8 Il project financing	170

3.9	La gestione diretta da parte della P.A.	179
3.10	I Marina Resort	186
3.11	Profili fiscali della portualità turistica italiana	198
3.12	Albergo Nautico Diffuso	213
3.13	Profili professionali della portualità turistica	215
3.14	Dragaggi e movimentazioni della sabbia nei porti turistici: quadro normativo e profili operativi	219
3.15	Benchmark internazionale delle best practices nella gestione portuale turistica estera	220
3.16	Nuove forme di turismo nautico	224
4.	Port in Italy. Il piano strategico della portualità turistica italiana	228
4.1	Vision	230
4.2	Analisi swot del sistema portuale turistico italiano	231
	A Punti di forza	232
	B Punti di debolezza	233
	C Opportunità	235
	D Minacce	237
4.3	Direttrici di sviluppo della portualità turistica	238
	1. Aumento delle infrastrutture e dei posti barca	240
	2. Aumento competitività strutture portuali italiane	245
	3. Sostenibilità	268
4.4	La partnership con SACE e l'effetto GROW	274
4.5	Monitoraggio e valutazione del Piano	280
5.	Bibliografia	282

**Prefazione a cura di Luciano Serra,
Presidente Assonat**



Sono lieto di presentare il Piano Strategico della Portualità Turistica Italiana.

Non si tratta di un documento solo di contenuto tecnico, ma del risultato di un percorso lungo, articolato, ma soprattutto condiviso, che fonda le sue radici nel 2022 grazie ad una intuizione importante: quella del Blue Forum di Gaeta che trova in Giovanni Acampora il suo ideatore.

Gaeta è diventata in questi anni il cuore del dibattito sulla Blue Economy Italiana ed è lì che si sono incontrati istituzioni, operatori, accademici, associazioni e territori ed è lì che si è cominciato a parlare anche di portualità turistica non più come un segmento marginale, ma come parte di rilievo dell'economia del mare.

A dare forza politica a questo processo è poi arrivata la nascita nel 2022 del Governo Meloni e, con esso, l'istituzione del Ministero per le Politiche del Mare; per la prima volta si è riconosciuto che il mare non è solo una risorsa da difendere, ma anche una leva strategica per lo sviluppo del Paese.

All'interno di questo scenario Assonat ha voluto fare la sua parte: nell'aprile 2023 abbiamo promosso Port in Italy, una consultazione pubblica a livello nazionale per raccogliere proposte, esperienze, idee da chi il mare lo vive tutti i giorni: i gestori dei porti, i diportisti, i territori limitrofi, al quale è intervenuto il Ministro Santanchè.

A luglio del 2023 è arrivata l'approvazione da parte del Governo del "Piano del Mare": un documento quadro, certo, ma che per la prima volta ha riconosciuto in modo chiaro anche il valore della portualità turistica all'interno delle politiche marittime del nostro Paese.

Poi nel febbraio 2024, abbiamo celebrato gli Stati Generali della Portualità Turistica Italiana, dove sono intervenuti il Ministro Adolfo Urso e il Ministro Nello Musumeci. Un evento promosso da Assonat che ha rappresentato un momento di confronto vero dove sono state messe nero su bianco priorità, impegni e visione per il futuro.

Ecco perché il Piano Strategico non è solo un grande traguardo, ma anche la testimonianza dell'impegno di Assonat-Confcommercio di costruire ascoltando e includendo, per sostenere e guidare la crescita della portualità e renderla più competitiva e sempre più trasversale.

A tale proposito, dobbiamo riscontrare con piacere che nel maggio di questo anno è stato presentato al Senato l'intergruppo parlamentare sull'economia del mare fondato e presieduto dalla Senatrice Simona Petrucci.

In questo percorso è stato fondamentale l'incontro con SACE che ha mostrato a noi imprenditori una realtà pubblica dinamica, unica, competente, efficiente insieme ad una concreta volontà di facilitare e supportare il necessario accesso al credito per sostenere e rendere possibili i nostri legittimi e indispensabili investimenti.

Intendo ringraziare, per il determinante ruolo nella redazione del testo, il nostro Responsabile dell'Area Legislativa Avv. Marco Machetta, il nostro insostituibile Coordinatore Nazionale Dott. Alessandro Marcelli e la Dott.ssa Roberta Busatto per la sua preziosa collaborazione. Si ringraziano, inoltre, gli Avv.ti Massimo Ridolfi e Fabrizio De Nicola per il contributo offerto, nonché Ossermare, nella persona del Coordinatore Nazionale Dott. Antonello Testa e Navigo, nella persona del suo Direttore Generale Dott. Pietro Angelini.

Infine, desidero esprimere un sincero ringraziamento al Comando Generale delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera per il contributo offerto alla redazione del Piano Strategico della Portualità Turistica Italiana.

Un ringraziamento che assume un significato ancora più profondo in questo 2025, anno in cui si celebrano i 160 anni dalla sua fondazione.

Una ricorrenza che testimonia una lunga storia di impegno al servizio del Paese che è stato raggiunto grazie al senso del dovere, all'amore per la professione e al culto della responsabilità che hanno dimostrato di avere gli uomini e le donne della Guardia Costiera.

**Prefazione a cura di Nicola Carlone,
Amm. Isp. Capo della Guardia Costiera**



La pregevole iniziativa editoriale di Assonat, realizzata in collaborazione con SACE, colma un vuoto tra le pubblicazioni specializzate che si occupano di un settore di assoluto rilievo per le potenzialità di rilancio dell'economia del Paese legata al mare, nelle sue molteplici declinazioni.

Si tratta di una pubblicazione che, partendo dalla fotografia dell'attuale stato di salute della portualità turistica italiana e dai documenti strategici elaborati nel tempo, offre un'analisi aggiornata e fedele dei numeri delle strutture destinate al diporto, della loro capillarità sul territorio, della loro capacità ricettiva, rapportate alla domanda che nasce da uno sviluppo sempre più consistente del settore. Molto interessante e puntuale è anche l'analisi del contesto normativo, con i suoi molteplici punti di forza, e con il richiamo alle forme più moderne e attuali di turismo nautico.

L'ambizione, sicuramente realizzata e già desumibile dal titolo della pubblicazione, è stata quella di proporre un "Piano strategico della portualità

turistica italiana”, con l’obiettivo di individuare azioni ed interventi da adottare per promuovere e sviluppare le condizioni infrastrutturali, funzionali e gestionali dei porti turistici, puntando su soluzioni eco-compatibili, al passo con l’evoluzione tecnologica, rispettose del legame con il territorio e sostenibili ambientalmente.

Nel contesto dello sviluppo e del rilancio della portualità turistica, straordinario elemento di traino del turismo costiero, trova naturale collocazione il ruolo delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera (cui è dedicato uno specifico paragrafo) che, con la propria capillare rete di uffici marittimi, costituisce un pilastro fondamentale del settore, proprio in ragione del carattere di prossimità dei comandi del Corpo rispetto ai porti ed agli approdi per il diporto nautico.

A distanza di quasi trent’anni dall’affidamento della gestione del demanio marittimo con destinazione turistico/ricreativa alle competenze di Regioni e Comuni e dopo oltre cinquant’anni dall’entrata in vigore della prima normativa organica in tema di diporto nautico, l’azione delle Capitanerie di porto racchiude ancora oggi un rilevante patrimonio di esperienza tecnico-amministrativa, offerta quotidianamente a supporto del ruolo degli Enti locali territoriali e dell’utenza. E il Piano strategico della portualità turistica dà atto del ruolo centrale che l’Autorità Marittima ha rivestito storicamente e che tutt’ora assicura per le attività diportistiche e per l’ordinata gestione delle infrastrutture portuali dedicate al diporto.

Un patrimonio d’esperienza che è ancora oggi "diritto vivente" e che vede l’Autorità marittima continuare a svolgere un essenziale ruolo di trait d’union tra gli enti territoriali e gli operatori del settore, saldamente ancorato alle previsioni normative che investono i Comandi territoriali della Guardia Costiera del compito di offrire un supporto istruttorio indispensabile, necessario per valutare

le implicazioni delle nuove infrastrutture sulla sicurezza della navigazione, le interferenze con gli usi marittimi esistenti e la compatibilità generale dell'infrastruttura con il contesto territoriale, tanto lungo il suo sviluppo costiero che nello spazio marittimo antistante.

Il Piano pone bene in evidenza come gli Uffici periferici del Corpo rivestano un ruolo peculiare nel garantire la regolazione e il controllo delle infrastrutture dedicate alla nautica da diporto, in una costante e virtuosa interazione con un cluster che vede, nella presenza dell'Autorità Marittima, una garanzia fondamentale per la sicurezza, un presidio di legalità e un partner istituzionale affidabile.

Le numerose attività amministrative, ispettive ed operative svolte dal personale della Guardia Costiera pongono l'Autorità marittima al centro di una "speciale relazione" con il diportista e con le strutture portuali. È in questa cornice che si colloca anche il successo dell'iniziativa "bollino blu", che trova nella portualità turistica un luogo privilegiato di diffusione e che testimonia di uno sforzo corale verso la semplificazione e la razionalizzazione dei controlli, incentivando, al tempo stesso, la consapevolezza e il senso di responsabilità del diportista sui temi della sicurezza.

In conclusione, desidero esprimere ad Assonat autentica gratitudine per aver inteso valorizzare, tra le pagine di questo primo “Piano strategico della portualità turistica italiana”, proprio nell’anno in cui ricorre il 160° anniversario dell’istituzione del Corpo delle Capitanerie di porto, la sua dimensione essenziale a supporto della sicurezza e dello sviluppo armonico della portualità turistica.

Una dimensione che, incessantemente, prende forma nel quotidiano agire delle donne e degli uomini della Guardia Costiera.

**Prefazione a cura di Alessandra Ricci,
Amministratore Delegato SACE**



L'Italia ha un legame profondo con il mare. I suoi oltre 7.700 chilometri di coste, affacciati sul Mediterraneo, raccontano una storia di bellezza, identità e vocazione marittima che attraversa il Paese da nord a sud. I porti turistici, i punti di ormeggio, le comunità costiere: tutto parla di un patrimonio vivo, diffuso, che rappresenta non solo un'eccellenza italiana, ma anche un'enorme potenzialità per lo sviluppo futuro.

È da questa consapevolezza che nasce *Port In Italy*, il primo Piano Strategico della Portualità Turistica Italiana, promosso da Assonat e realizzato in collaborazione con SACE. Un lavoro congiunto, frutto di ascolto, visione e impegno condivisi, che riconosce in modo integrato e strutturale il valore della portualità turistica: porta d'accesso all'Italia per chi arriva dal mare, ma anche punto di connessione tra il nostro Paese e il resto del mondo. I porti turistici non sono solo luoghi di attracco, ma infrastrutture strategiche che accolgono viaggiatori e abilitano

relazioni economiche, culturali e commerciali. Sono snodi vitali per la crescita economica e per lo sviluppo delle filiere e del territorio.

Il comparto ha un ruolo propulsivo all'interno della Blue Economy, un ecosistema che tra attività dirette e indotte vale oltre 180 miliardi di euro, coinvolgendo più di 230.000 imprese e dando lavoro a oltre un milione di persone.

Crediamo che investire nella portualità turistica significhi scommettere su un'Italia più moderna, accessibile e sostenibile. E, soprattutto, più attrattiva agli occhi del mondo. È qui che si inserisce il contributo di SACE.

Per farlo, mettiamo a disposizione un modello integrato, chiaro e operativo, pensato per dare forza ai progetti che guardano al futuro, e, in questo caso, che contribuiscono allo sviluppo dei Porti turistici italiani: il nostro modello **GROW**.

G – Garanzie e liquidità: strumenti per migliorare l'accesso al credito e ottenere liquidità, sostenendo gli investimenti e i progetti delle imprese in innovazione, infrastrutture, digitalizzazione ed export.

R - Rischi: protezione dai rischi tradizionali ed emergenti, attraverso coperture assicurative per il credito, per i rischi politici e per i rischi catastrofici.

O – Opportunità: facilitazione di connessioni strategiche e organizzazione di incontri di business matching con buyer esteri per rafforzare il posizionamento delle imprese italiane nelle catene globali di fornitura.

W – Worldwide: supporto alla **crescita** delle imprese italiane in Italia e nel Mondo attraverso la nostra presenza diffusa sul territorio con 11 uffici in Italia per seguire e accompagnare le imprese con un servizio di prossimità sempre più potenziato e 13 uffici nel mondo localizzati nelle aree a maggior potenziale per il Made in Italy.

Il protocollo d'intesa con Assonat rappresenta un'alleanza strategica per il futuro del nostro Sistema Paese: vogliamo costruire insieme una portualità turistica più competitiva, più sostenibile, più capace di parlare al mondo.

Port In Italy non è solo un documento. È un punto di partenza. È la testimonianza di ciò che possiamo fare quando pubblico e privato, istituzioni e imprese, lavorano insieme per il bene comune.

Ringraziamo Assonat per la visione e la determinazione che hanno reso possibile questo progetto. Insieme, continuiamo a investire, innovare e crescere.

1. Premesse. Perché un piano strategico

La portualità turistica è un fenomeno sociale ed economico relativamente recente e, nonostante la sua centralità ed importanza nel turismo nautico e costiero, non è stata nel passato considerata una risorsa strategica a livello nazionale e ad essa non è mai stata dedicata una specifica e completa normativa nel nostro ordinamento; né, a livello statistico, è mai stata operata una analisi omnicomprensiva che avesse esclusivamente per oggetto le strutture dedicate alla nautica da diporto, fatta eccezione per il documento presentato annualmente dal MIT.

L'assenza di organicità degli interventi legislativi che si sono succeduti nel tempo e, soprattutto, la mancata considerazione della importanza strategica delle strutture dedicate alla nautica da diporto, confermata dall'assenza di misure economiche e di sviluppo ad hoc, hanno reso indispensabile un quadro unitario e specifico in tutti gli ambiti che interessano il settore.

La materia del turismo, di attribuzione regionale esclusiva, si sovrappone parzialmente alla potestà legislativa concorrente Stato-Regioni in materia di porti, il che ha non poco contribuito a rendere il quadro normativo estremamente frammentario.

La costruzione delle strutture portuali è un tipico caso in cui l'interesse generale viene realizzato con l'intervento di un soggetto privato che assume l'onere della realizzazione delle opere pubbliche (porto) e della gestione delle stesse per un certo periodo di tempo, in modo da compensare gli oneri sostenuti e garantire un risultato positivo all'operazione, unito ad una equa remunerazione.

I porti turistici sono, pertanto, strutture dedicate specificamente alla nautica da diporto con particolari impianti necessari alla fornitura di servizi ad essa complementari.

Presupposto essenziale, accennato per la prima volta in Italia proprio nel recente Piano del Mare, è la necessità di dare la giusta evidenza alla specificità della

portualità turistica quale settore capace di sostenere lo sviluppo economico, sociale, culturale e turistico del nostro Paese e di attrarre importanti investimenti nazionali e internazionali.

In Italia, ad oggi, non è mai stato elaborato un piano nazionale espressamente dedicato alla portualità turistica.

La redazione di un piano strategico della portualità turistica italiana appare, quindi, necessaria per dare la giusta riconoscibilità ad un settore fondamentale per l'economia italiana e per indicare le direttrici per competere nei mercati nazionali e internazionali, in modo da rispondere alle tante sfide che vedono oggi impegnati gli operatori nella transizione energetica, digitale e nella fiscalità.

Il presente Piano della Portualità Turistica, pertanto, si propone di individuare una serie di obiettivi, azioni ed interventi da adottare per promuovere e sviluppare le condizioni infrastrutturali, funzionali e gestionali dei porti turistici, creando un sistema della nautica da diporto in grado di concorrere, sia allo sviluppo del turismo nautico, quale fattore di crescita turistica; sia, in generale, al miglioramento del contesto economico e sociale nazionale, all'interno di una più ampia strategia di governo e sviluppo sostenibile del territorio.

Analogamente ai porti rientranti nell'ambito di applicazione della Legge 28.1.1994 n. 84, per i quali è stato adottato un Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica, in base all'art. 29, comma 1 della L. 164 dell'11.11.2014, di conversione del Decreto Legge n. 133 dell'11.9.2014 "Sblocca Italia", è auspicabile che, attraverso uno strumento normativo, anche la portualità turistica possa esserne dotata.

Il perimetro nell'ambito del quale il Piano dovrà muoversi, è costituito, in primo luogo, dalle linee guida contenute nel **Piano del Mare Nazionale**, vale a dire lo strumento con il quale il Governo, tramite il Comitato Interministeriale per le Politiche del Mare (CIPOM) ai sensi dell'art. 12 del D.L. 11.11.2022 n. 173,

elabora ed approva le politiche di indirizzo per le politiche del mare, che ha costituito elemento innovativo e propulsivo per tutta l'economia legata al mare ed input determinante anche per l'elaborazione del presente piano.

Il primo di tali Piani è stato approvato all'unanimità dal CIPOM con Delibera del 31.7.2023 al quale ha fatto seguito quello triennale per il periodo 2023 – 2027.

In secondo luogo, dal **Piano Strategico di Sviluppo del Turismo**, per il periodo 2023/2027, elaborato dal Ministro del Turismo, che sostituisce il precedente Piano per il periodo 2017/2022, approvato dal Consiglio dei Ministri in via definitiva il 17.2.2017.

Infine, costituiscono importanti punti di riferimento, il **Rapporto Nazionale sull'Economia del Mare dell'Osservatorio Nazionale Ossermare che è giunto alla XII edizione approvato e presentato a Unioncamere a Luglio 2024 e l'UE Blue Economy Report**, presentato per conto della Commissione Europea, la cui VII Edizione è stata approvata nel Maggio 2024, che dedica delle sezioni al turismo costiero ed alle attività portuali ed è basato sui dati raccolti dalla Commissione dagli Stati membri.

Ad impreziosire il presente Piano, il primo in Italia dedicato alla portualità turistica nazionale, vi è il contributo prestigioso e fattivo del **Comando Generale della Capitaneria di Porto**, in ordine al ruolo determinante dallo stesso esercitato per il nostro settore.

L'elaborazione dei dati e gli approfondimenti di natura statistica, anche mediante ricerche presso i concessionari, dei quali Assonat – Confcommercio rappresenta la maggioranza delle strutture, è stata effettuata con il supporto del proprio **Centro studi sulla Portualità turistica italiana dedicato a Carmine Sanna** e del **Centro Studi e ricerca avanzata dell'eccellenza yachting Italiana di Navigo**.

Perché con SACE

SACE è il gruppo assicurativo-finanziario partecipato dal Ministero dell'economia e delle finanze specializzato nel sostegno alla crescita delle imprese italiane attraverso un'ampia gamma di strumenti e soluzioni a supporto dell'**export** e dell'**innovazione** che includono garanzie finanziarie, factoring, gestione e protezione dei rischi, servizi di advisory e business matching. Con una rete di 11 uffici in Italia e 13 nel mondo nei mercati ad alto potenziale per il Made in Italy, SACE affianca oggi 60mila imprese consentendo loro di realizzare il proprio potenziale sia in Italia che nel mondo, con un portafoglio di operazioni assicurate e investimenti garantiti pari a circa 270 miliardi di euro in 200 mercati a livello globale.

SACE e Assonat hanno finalizzato un protocollo di intesa con l'obiettivo di sviluppare e consolidare relazioni individuando opportunità di reciproco interesse e beneficio con impatti positivi per la collettività. Questo incentivando l'accesso ai prodotti offerti da SACE delle aziende associate ad Assonat e di quelle operanti nel settore della costruzione e/o gestione di infrastrutture portuali turistiche e delle attività turistico nautiche.

2. L'economia del mare in Europa

La Blue Economy Europea comprende tutte le attività economiche settoriali e intersettoriali basate o collegate agli oceani, mari e coste, tra le quali il turismo costiero e nautico, che appare in costante crescita in termini di valore aggiunto lordo ed occupazione.

La bellezza, la ricchezza culturale e la diversità delle aree costiere dell'Unione le rendono tra le mete preferite per molti turisti, sia europei che non, tanto che il turismo costiero e marittimo è considerato di fondamentale importanza per l'economia europea.

Le strutture dedicate alla nautica da diporto, comprensive di porti turistici, approdi e punti di ormeggio, concorrono in modo determinante al turismo costiero e nautico, necessariamente legato alla partenza ed all'arrivo in un porto sicuro.

Sulla base di tali dati e tenuto conto del tasso di crescita annua del 6% stimato nel 2017 dalla Coastal and Maritime Strategy elaborata in tale anno dalla Commissione Europea, i porti turistici sono un aggregatore di economie diverse ed una infrastruttura importante per numerosi settori, poiché non solo sono al centro della catena di valore tra l'industria cantieristica ed i servizi turistici e di leisure, ma anche per il ruolo esercitato nell'ambito dei servizi esterni al supporto nautico ricreativo.

Si tratta, quindi, di un mercato dinamico ed in crescita.

The EU Blue Economy Report 2025

Il 22 Maggio 2025 è stato pubblicato il **The EU Blue Economy Report 2025**, pubblicato dalla Commissione Europea (Direzione Generale Affari Marittimi e Pesca), ove viene analizzata la portata e le dimensioni dell'economia blu nell'Unione europea, ha evidenziato che la Blue Economy svolge un ruolo fondamentale nella trasformazione dell'economia dei paesi e nella realizzazione degli obiettivi del Green Deal Europeo e, quindi, della economia circolare e di sostenibilità.

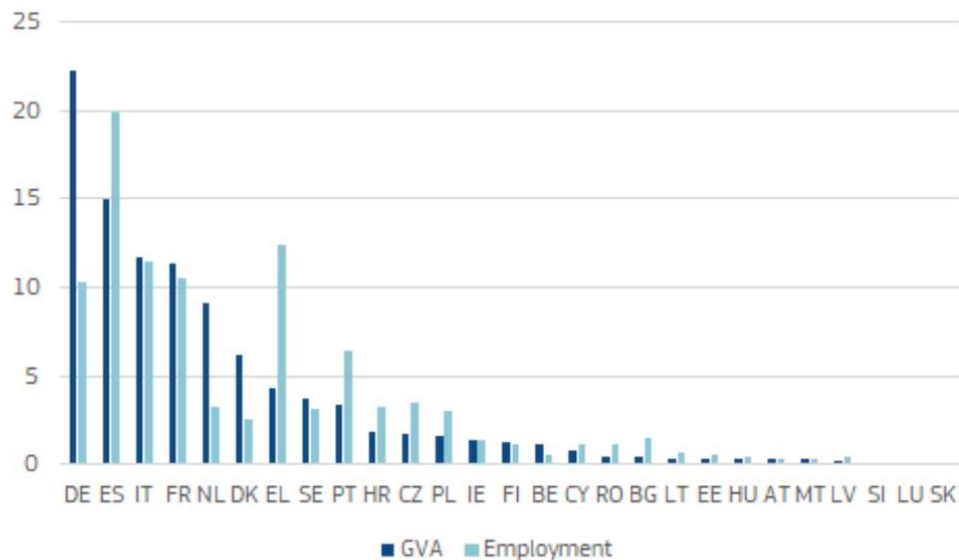
Abbiamo ritenuto di inserire prima della stampa del Piano Strategico per la Portualità Turistica Italiana 2025, anche questi ultimi dati aggiornati, per avere ancora più chiaro lo scenario europeo ed avendo dedicato un'importante spazio al **Turismo Costiero**.

La relazione presenta la performance economica dei settori dell'economia blu dell'UE e fornisce stime della loro performance economica.

Mostra che l'economia blu dell'UE è su una traiettoria verso l'alto, essendosi generalmente ripresa dalla crisi del COVID-19.

Nel 2022, ha **impiegato direttamente 4,82 milioni di persone**, ha **generato quasi 890 miliardi di euro di fatturato** e ha **rappresentato 250,7 miliardi di euro di valore aggiunto lordo (GVA)**. Le stime suggeriscono che i settori dell'economia blu dell'UE hanno continuato a crescere nel 2023, **contribuendo con 263 miliardi di euro all'UE GVA e impiegando 4,88 milioni di persone**. Si possono osservare forti aumenti sia del GVA che dell'occupazione nei settori del trasporto marittimo, delle energie rinnovabili e del turismo costiero. Settori emergenti come l'energia oceanica, la biotecnologia blu e la desalinizzazione creano nuove opportunità di business e promuovono la crescita economica.

In generale, i quattro maggiori Stati membri, vale a dire Germania, Spagna, Francia e Italia, sono anche gli investitori più significativi nei settori dell'economia blu dell'UE in termini di occupazione e di GVA, con un contributo combinato rispettivamente del 52% e del 60%.



Source: Authors' own calculations based on Eurostat (SBS) and DCF data.

Fonte : *The EU Blue Economy Report 2025*

Il settore del turismo costiero, che rimane il più grande settore dell'economia blu, ha mostrato una piena ripresa nel 2022 in termini di GVA e fatturato, dopo una diminuzione del 64% e del 59%, rispettivamente, nel 2020 a causa della pandemia di COVID-19.

Nel 2022, il settore del turismo costiero rappresentava il 53% dell'occupazione totale dell'economia blu dell'UE e il 33% del suo totale GVA.

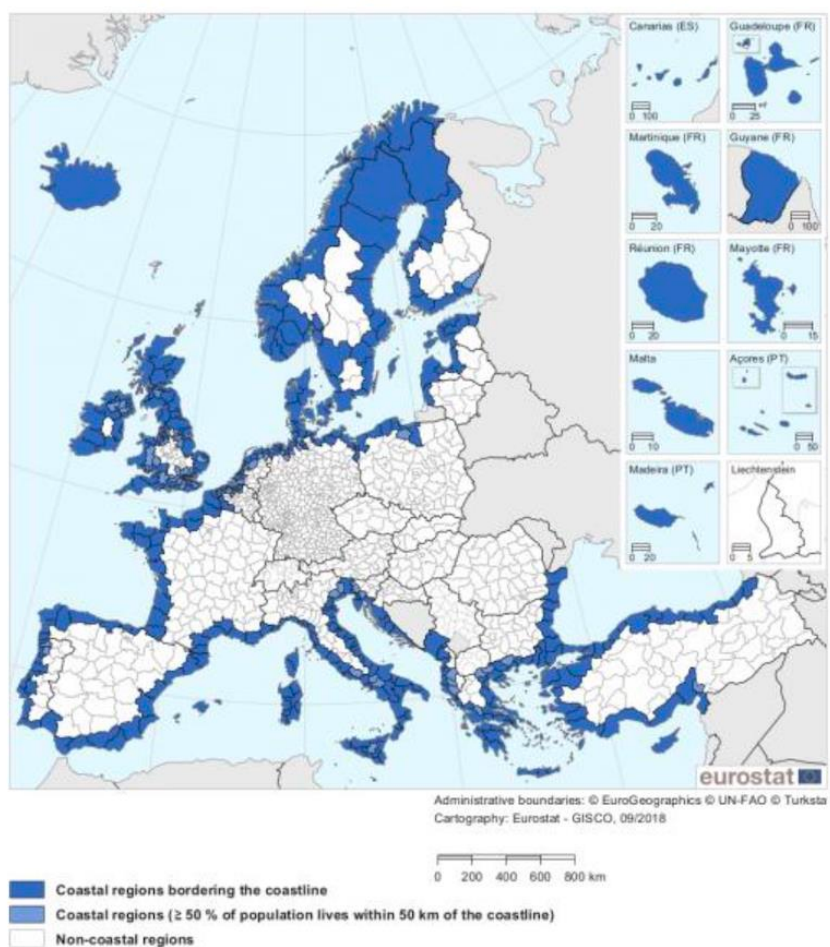
La dimensione relativa di questo settore e la sua sensibilità alle condizioni economiche e agli shock fanno sì che l'economia blu cresca e si riduca più velocemente dell'economia complessiva dell'UE.

L'industria del turismo costiero e marittimo domina l'economia blu dell'UE, guidando una significativa crescita economica e occupazione.

Nel 2023, più di 1,4 miliardi di notti sono state trascorse in alloggi turistici (cioè hotel, alloggi per vacanze e altri alloggi per soggiorni brevi, campeggi, parchi di veicoli ricreativi e parcheggi per rimorchi) nelle regioni costiere, un aumento del 6,4% rispetto all'anno precedente e al di sopra del picco del 2019 (+3,5%) **147**.

Lo Stato membro che **ha attirato il maggior numero di visitatori nelle zone costiere** è stato la **Spagna con 363 milioni, seguito dall'Italia, con 238 milioni**, e dalla Francia, con 163 milioni. Nel 2023, il 57% del turismo nelle zone costiere è stato guidato in media da residenti stranieri, riportando un aumento di quasi il 3% rispetto all'anno precedente. Tuttavia, emergono grandi differenze quando si guarda a livello di Stato membro, con alcuni paesi in grado di attirare più del numero medio di residenti stranieri. Le maggiori quote di turisti stranieri nelle zone costiere sono registrate da Cipro (94%), Croazia e Malta (93%) e Grecia (86%). Al contrario, le azioni più basse sono segnalate in Romania (3%), Germania (7%) e Lituania (15%).

Figure 38 - Coastal typology in Europe and its outermost regions



N.B.: based on the Geostat population grid from 2011, and data from Columbia University, the Centre for International Earth Science Information Network (2015): (Global Human Settlement's population grid) and NUTS (nomenclature of territorial units for statistics) 2016.

Sources: Eurostat and European Commission (including its Joint Research Centre).

¹⁴⁷ EUROSTAT - Nights spent at tourist accommodation establishments by degree of urbanisation and coastal/non-coastal area – tour_occ_ninatdc.

Fonte : The EU Blue Economy Report 2025

Le statistiche socio-economiche presentate in questa sezione coprono tre tipologie di attività tipicamente intraprese dai turisti (come riportato dagli Stati membri dell'UE), attribuite alle aree costiere sulla base di una specifica metodologia computazionale:

- Alloggio, ovvero notti trascorse in alloggi turistici nelle zone costiere;
- Trasporto, che riflette la proporzione marittima dei viaggi marittimi, stradali, ferroviari e aerei di passeggeri;
- Altre spese, che coprono specifiche spese turistiche nelle zone costiere (ad esempio, servizi di ristorazione e bevande, beni culturali e ricreativi, acquisto di attrezzature e abbigliamento per sport acquatici, ecc.).

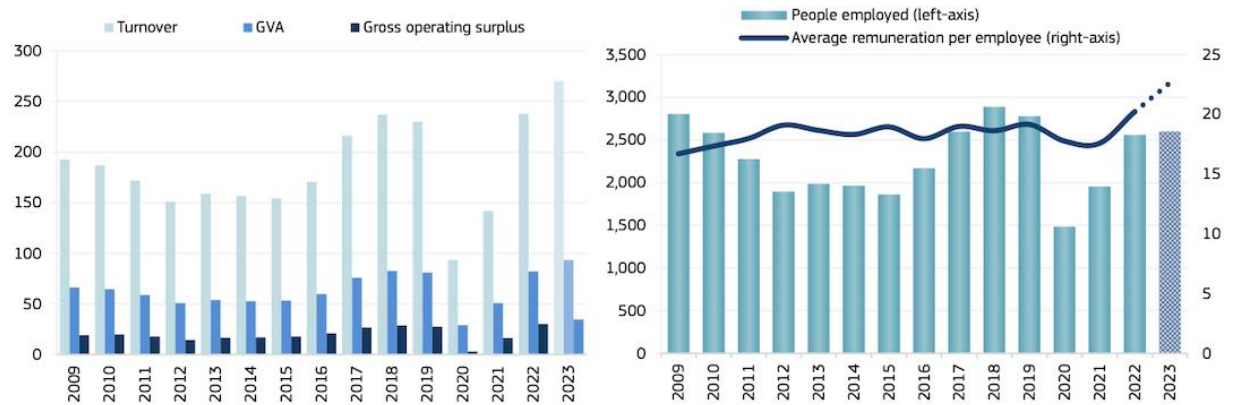
Nel 2022, il settore del turismo costiero ha registrato una performance simile al livello pre-pandemia.

Il GVA generato dal settore è stato di **82,0 miliardi di euro**, rispetto a 50,7 miliardi di euro nel 2021 (**cioè un aumento del 62% su base annua**) e al di sopra del livello pre-pandemia (81,0 miliardi di euro nel 2019). L'utile lordo, a **30,3 miliardi di euro**, è aumentato dell'84% rispetto al 2021. Il fatturato del settore, risultante dall'aggregazione dei suddetti sottosettori, è stato di 238 miliardi di euro (figura 39).

Le stime per il 2023 suggeriscono che la performance economica complessiva sia aumentata di circa il 14%. Nel 2022, quasi 2,56 milioni di persone erano direttamente impiegate nel settore, il 31% in più rispetto al 2021. Il salario medio annuo è stato stimato in 20.200 euro, in aumento del 15% rispetto al 2021.

Dimensione del turismo costiero dell'UE:

Figure 39 - Size of the EU Coastal tourism sector, 2009-2022: turnover, GVA ad gross operating surplus (billion EUR), people employed (thousands), and average wage (thousand EUR)



NB: Turnover and people employed in 2023 were estimated based on Eurostat's preliminary data; GVA, gross operating surplus and average remuneration were estimated assuming they follow the same trend as turnover.

Source: Authors' own calculations based on Eurostat (SBS) data.

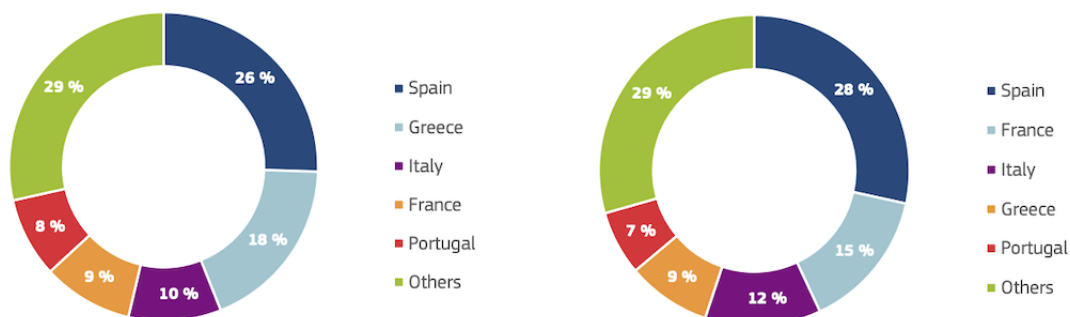
Fonte: The EU Blue Economy Report 2025

Nel 2022, la Spagna ha guidato il settore del turismo costiero in termini di occupazione contribuendo al 26% dei posti di lavoro, seguita dalla Grecia, con il **18%, dall'Italia**, con il 10%, e dalla Francia con il 9% (Figura 40). Il sottosettore degli alloggi impiegava quasi 1,1 milioni di persone, rappresentando circa il 44% dei posti di lavoro; mentre circa 1,13 milioni di persone (42%) erano impiegate in altri servizi (ad esempio ristoranti) e quasi 350 000 persone (14%) erano impiegate nei trasporti. In termini di GVA, la Spagna ha guidato con il 28%, seguita dalla Francia, con il 15%, e dall'Italia, con il 12% nel 2022. Il sottosettore degli alloggi ha generato 42,4 miliardi di EUR in GVA, circa il 52% dei GVA del settore, mentre l'altro sottosettore dei servizi ha generato 25,1 milioni di EUR (31%) e i trasporti 14,5 milioni di EUR (18%).

Figure 40 - Share of employment and GVA in the EU *Coastal tourism* sector, 2022

Employment by Member State

Value added by Member State



Source: Authors' own calculations based on Eurostat (SBS) data.

Fonte: *The EU Blue Economy Report 2025*

Nell'ambito del percorso di transizione per il turismo, la Commissione europea ha sviluppato **l'EU Tourism Dashboard**, uno strumento di conoscenza online per monitorare gli indicatori che misurano gli aspetti verdi, digitali e socioeconomici del turismo.

La piattaforma del turismo dell'UE è stata anche sviluppata come sportello unico per consentire a tutte le parti interessate del turismo di seguire i progressi del percorso di transizione. Infine, si prevede che il cambiamento climatico avrà un profondo impatto sul settore del turismo costiero, che pone sfide significative alla sostenibilità e alla resilienza dell'industria.

Turismo sostenibile. Il turismo sostenibile è diventato una priorità critica per le destinazioni costiere dell'UE, poiché l'industria cerca di bilanciare la crescita economica con la responsabilità ambientale e sociale. Presenta una doppia opportunità.

In primo luogo, consente al settore di contribuire alla transizione verso un'economia più verde, in linea con gli sforzi globali per mitigare il degrado ambientale.

In secondo luogo, abbracciare pratiche turistiche sostenibili può produrre benefici significativi per l'industria stessa, data la sua dipendenza intrinseca dalla conservazione delle risorse naturali. La domanda di turismo sostenibile è in aumento, come evidenziato da numerose indagini accademiche e industriali.

Un **sondaggio Eurobarometro** sugli atteggiamenti dei turisti europei ha rivelato che il 43% dei viaggiatori considera l'ambiente naturale un fattore chiave nella scelta della propria destinazione, mentre l'82% degli intervistati è disposto ad adottare pratiche più sostenibili. Per rifornire, un numero crescente di imprese, comprese le PMI, riconosce l'importanza della sostenibilità e cerca un riconoscimento formale per i loro sforzi.

L'**EU Ecolabel**, un marchio di eccellenza ambientale assegnato dall'UE, o altri marchi di qualità ecologica EN ISO-14024 Type-I, **servono come strumenti per sostenere questa transizione.**

La competitività dell'industria del turismo dell'UE dipenderà in gran parte dalla sua capacità di allinearsi a queste aspettative dei consumatori in evoluzione e ai requisiti di sostenibilità.

L'agenda turistica europea per il 2030 stabilisce anche una visione strategica per far progredire la transizione verde dell'ecosistema turistico, che comprende trasporti, attrazioni e servizi di ospitalità. Incoraggia la creazione di condizioni e incentivi per migliorare la circolarità dei servizi turistici.

Digitalizzazione. La digitalizzazione è un fattore chiave della competitività e della sostenibilità nel settore del turismo costiero dell'UE.

Il percorso di transizione per il turismo sottolinea l'importanza dell'implementazione tecnica per uno spazio di dati turistici, nonché la ricerca e l'investimento in strumenti digitali innovativi come la realtà virtuale, la realtà aumentata e l'intelligenza artificiale. Inoltre, sensibilizzare le PMI sui vantaggi della digitalizzazione è fondamentale, in quanto può aiutarle a sfruttare la tecnologia per migliorare le loro operazioni, migliorare le esperienze dei clienti e rimanere competitivi sul mercato.

La crescente prevalenza della digitalizzazione sta già avendo un impatto significativo sull'industria del turismo, dando origine a un nuovo paradigma nelle operazioni commerciali. Un aspetto chiave di questa tendenza è la crescente dipendenza dei turisti da piattaforme online e applicazioni mobili per facilitare vari aspetti della loro pianificazione dei viaggi, tra cui la ricerca di destinazioni; confronto delle destinazioni; prenotazione di viaggi, attività ed esperienze da godere nel luogo prescelto; interazione con le aziende in tempo reale; accesso a consigli personalizzati; e condivisione di esperienze attraverso canali digitali.

Dal punto di vista dell'approvvigionamento, questo passaggio alla digitalizzazione sta guidando la trasformazione dei modelli di business, con una maggiore enfasi sulla presenza digitale, sulle recensioni online e contenuti sponsorizzati come componenti chiave delle strategie di marketing.

Cambiamenti climatici. Si prevede che il cambiamento climatico avrà un profondo impatto sul settore del turismo costiero, ponendo sfide significative alla sostenibilità e alla resilienza dell'industria.

L'aumento delle temperature globali, l'innalzamento del livello del mare e l'aumento della frequenza degli eventi meteorologici estremi altereranno l'ambiente fisico, gli ecosistemi e i servizi che sono alla base del turismo costiero.

L'erosione delle spiagge e delle infrastrutture costiere è una grande preoccupazione, poiché l'innalzamento del livello del mare e l'aumento dell'intensità della tempesta porteranno alla perdita di strutture turistiche, come hotel, ristoranti e aree ricreative.

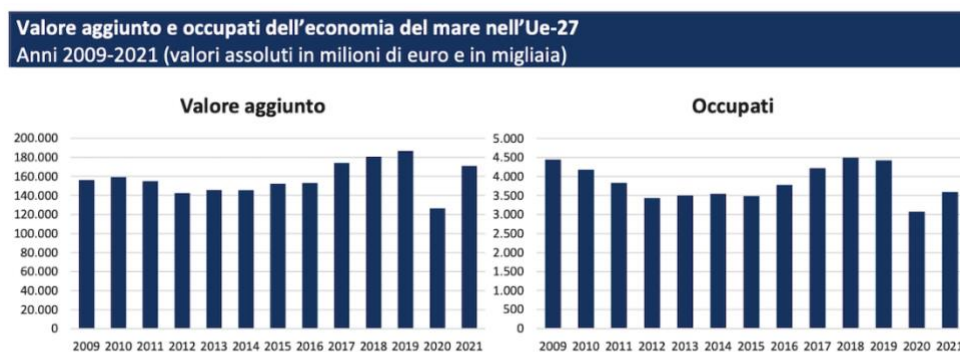
Inoltre, il declino o la perdita di attrazioni iconiche, come le barriere coralline, può avere un notevole impatto sul settore. I cambiamenti nella qualità e nella temperatura dell'acqua avranno anche un impatto significativo sull'industria, poiché la diminuzione della qualità dell'acqua e l'aumento del rischio di malattie trasmesse dall'acqua renderanno difficile per i turisti impegnarsi in attività basate sull'acqua.

Uno studio sull'impatto regionale del cambiamento climatico sulla domanda di turismo in Europa ha fatto luce sui potenziali effetti di un clima più caldo sui flussi turistici. Lo studio, che simula gli impatti futuri fino al 2100, rivela che in uno scenario di aumento della temperatura di 1,5°C, solo il 20% delle regioni europee subirà un impatto minore, con un numero di turisti che rimarrà relativamente stabile (che cambia dal -1% al +1%).

Tuttavia, in uno scenario ad alta emissione, le conseguenze sono più pronunciate. Alcune regioni costiere saranno colpite in modo significativo, con le isole Ionie greche che dovrebbero sperimentare un calo del 9,12% del numero di turisti.

Inoltre, molte altre destinazioni popolari, tra cui Spagna, Italia, Cipro e Portogallo, possono aspettarsi di perdere circa il 5% del loro traffico turistico. Le conseguenze del cambiamento climatico saranno di vasta portata e influenzeranno non solo l'industria del turismo, ma anche i mezzi di sussistenza delle comunità che dipendono dal turismo costiero. A breve termine, gli investimenti in infrastrutture, come mura, dune e tetti verdi, sono necessari per proteggere le strutture e i servizi turistici. Inoltre, sviluppare e attuare piani di adattamento ai cambiamenti climatici e resilienza, compresi i sistemi di allarme rapido e la gestione piani di risposta alle emergenze, sono fondamentali per ridurre al minimo i rischi associati agli eventi legati al clima.

Il settimo The EU Blue Economy Report del 2024, pubblicato dalla Commissione Europea (Direzione Generale Affari Marittimi e Pesca), ove viene analizzata la portata e le dimensioni dell'economia blu nell'Unione europea, ha evidenziato che la Blue Economy svolge un ruolo fondamentale nella trasformazione dell'economia dei paesi e nella realizzazione degli obiettivi del Green Deal Europeo e, quindi, della economia circolare e di sostenibilità.



Fonte: The EU Blue Economy Report, 2024

Nel 2021, grazie alla ripresa delle attività economiche, in tutta l'Unione Europea, il valore aggiunto lordo generato dalla *Blue Economy* risulta pari a 171,1 miliardi di euro, ovvero più di 44 miliardi di euro in più rispetto a quanto si rilevava nel 2020

(+35%), quando il valore aggiunto prodotto ammontava a circa 127 miliardi di euro, ma inferiore rispetto ai livelli pre-pandemia di quasi 16 miliardi di euro (nel 2019 la ricchezza prodotta era pari a 186,8 miliardi di euro).

Un andamento particolarmente rilevante, considerato che il peso dell'economia blu rispetto al sistema economico dell'area, con i soli cosiddetti settori "consolidati", risulta pari, nel 2021, all'1,3%, in aumento rispetto a quanto si rilevava nel 2020 quando era pari all'1,0%.

Per quanto riguarda l'apporto in termini di ricchezza prodotta, le maggiori economie risultano la Germania (25,1%), la Francia (13,0%), la Spagna (12,4%) e l'Italia (10,7%). Complessivamente questi paesi producono ben oltre la metà – precisamente il 61,2% - del valore aggiunto dell'economia blu europea. Rispetto al 2019 si evidenzia una marcata erosione della quota di valore aggiunto prodotta dalla Spagna, che passa dal precedente 17,4% all'attuale 12,4% e della Grecia, che passa dal precedente 8,4% all'attuale 3,8%.

L'Economia del mare in Europa* Il contributo dell'Italia

VALORE AGGIUNTO LORDO PER PAESE - 2021
(composizione %)



171
miliardi di €
(+35% rispetto
al 2020)
VALORE AGGIUNTO LORDO

OCCUPAZIONE PER PAESE - 2021
(composizione %)



3,6
milioni
(+17% rispetto
al 2020)
OCCUPATI

CONTRIBUTO E POSIZIONAMENTO DELL'ITALIA IN TERMINI
DI VALORE AGGIUNTO LORDO PER SETTORE - 2021

	Cantieristica navale e riparazioni	19%	3° posto
	Risorse marine non biologiche	15%	3° posto
	Risorse biologiche marine	13%	4° posto
	Turismo costiero	11%	3° posto
	Trasporto marittimo	8%	4° posto
	Attività portuali	8%	5° posto

76
miliardi di €
(+73% rispetto
al 2020)
UTILE LORDO

* Tutti i dati si riferiscono all'UE-27
Fonte: The EU Blue Economy
Report, 2024

Fonte: XII Rapporto Nazionale sull'Economia del Mare Ossermare- Centro Studi Tagliacarne – Unioncamere

Guardando al contributo fornito in termini di offerta di posti di lavoro, si evidenzia come l'Italia occupi, nel 2021, l'11,2% dei “Blue Jobs” posizionandosi in questo caso al quinto posto a livello europeo, preceduta da Spagna (17,4%), Germania (14,0%), Grecia (12,4%) e Francia (12,0%).

Analogamente a quanto riscontrato per il valore aggiunto, sebbene con minore intensità, si evince una riduzione, rispetto al 2009, del contributo dell'Italia all'occupazione dell'economia blu d'Europa, considerato che il peso del nostro Paese passa dal 13,8% del 2009 all'11,2% del 2021.

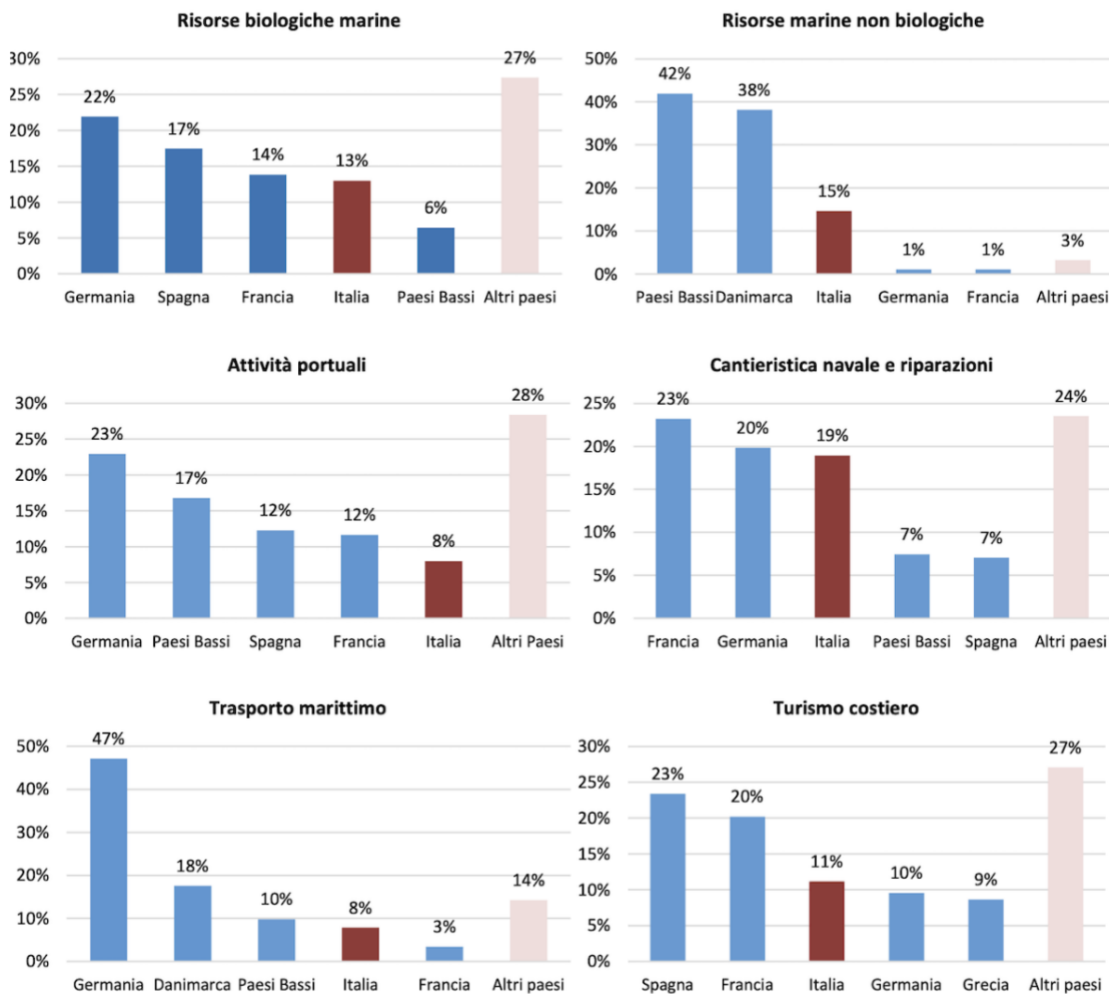
La scomposizione del valore aggiunto per settori di produzione, evidenzia come, nello scacchiere europeo, nonostante il profondo impatto della crisi sanitaria, l'Italia continui ad occupare una posizione significativa in riferimento a tutti i settori consolidati della *Blue Economy*.

Nel settore delle risorse biologiche marine, l'Italia produce il 13% dell'intero valore aggiunto generato dal settore a livello europeo, collocandosi al quarto posto dopo la Germania (22%), la Spagna (17%) e la Francia (14%).

Nelle attività relative all'estrazione dai mari di petrolio, gas e altri minerali, ovvero delle risorse marine non biologiche, l'Italia produce il 15% del valore aggiunto europeo. Si tratta del terzo contributo fornito alla produzione della ricchezza. Al primo posto si trovano i Paesi Bassi (42%) e al secondo posto la Danimarca con un contributo pari al 38%. Risulta totalmente residuale l'apporto degli altri paesi (3%).

Il nostro Paese si colloca al terzo posto anche nella cantieristica navale e riparazioni, con il 19% del valore aggiunto (preceduto da Francia, 23%, e Germania, 20%), e nel turismo costiero, dove contribuisce per l'11% (al primo e secondo posto, rispettivamente, Spagna, 23%, e Francia, 20%).

**Valore aggiunto lordo dell'economia del mare nell'Ue-27 per settore e Paese
Anno 2021 (composizione %)**



Fonte: The EU Blue Economy Report, 2024

Fonte: XII Rapporto Nazionale sull'Economia del Mare, Ossermare - Centro Studi Tagliacarne – Unioncamere

Sono stati definiti, a livello comunitario, due concetti ben distinti normati dal Regolamento UE 2017/2391 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2017, che modifica il regolamento (CE) n. 1059/2003. Tale Regolamento introduce due concetti territoriali riconducibili al mare: **le regioni costiere (*coastal regions*)** e **le aree costiere (*coastal areas*)**.

Le regioni costiere sono definite a livello NUTS3 (ovvero per quanto concerne l'Italia a livello di province, province autonome e città metropolitane). Queste

aree sono identificate prendendo tutte le province che hanno un confine sul mare oppure che non hanno un confine sul mare, ma che hanno almeno metà della loro popolazione residente entro i 50 km dalla linea di confine con il mare o che hanno una forte influenza che proviene dal mare.

Nell'Unione Europea a 27 paesi vi sono 339 regioni costiere, di cui 295 sono bagnate dal mare e 95 non toccano il mare, ma hanno almeno il 50% della popolazione che sono distanti meno di 50 km dal mare. In Italia, se si tiene conto dell'attuale perimetro amministrativo basato su 107 province, si possono identificare 66 regioni costiere.

Di queste, 60 hanno un confine sul mare, mentre le altre sei hanno una massa di popolazione molto consistente in prossimità delle acque (cfr. Fig.1). L'altro concetto, come si diceva, è quello di *coastal areas*. In questi casi si ragiona in termini di LAU (*Local Administrative Unit*) che, nel caso dell'Italia, sono i comuni. Ricadono nella definizione di area costiera o zona costiera tutti quei comuni che sono confinanti con il mare o prossimi allo stesso.

Con il concetto di prossimità, Eurostat definisce quei comuni che hanno almeno il 50% della loro superficie entro una distanza massima di 10 km dal mare, tenendo conto di alcune situazioni particolari che si trovano in Europa come, ad esempio, i IJsselmeer dei Paesi Bassi (ma anche gli estuari del Regno Unito e i fiordi norvegesi, per fare due esempi di nazioni non aderenti all'Unione Europea).

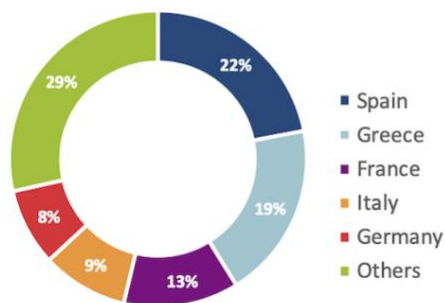
Il turismo costiero è il più grande settore dell'economia blu dell'UE in termini di GVA e occupazione, con le aree costiere dell'UE che sono destinazioni molto ricercate, sia per i viaggiatori europei che internazionali. Oltre la metà della capacità di posti letto dell'UE si trova in regioni con un confine marittimo.

Il settore è stato duramente colpito dalla pandemia di COVID-19 nel 2020. Nel 2021, il settore del turismo costiero si è ripreso, ma non ha ancora raggiunto il

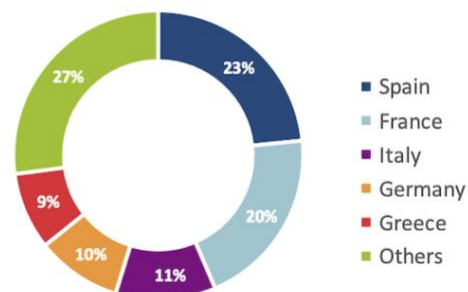
livello pre-crisi. Il GVA generato dal settore è stato di 49,9 miliardi di euro, rispetto ai 28,6 miliardi di euro registrati nel 2020, cioè un aumento del 74% anno su anno, ma ancora una contrazione del 38% rispetto al 2019. I profitti lordi, a 16,1 miliardi di euro, sono aumentati di 4,2 volte rispetto al 2020. Tuttavia, il fatturato del settore derivante dall'aggregazione dei sottosettori sopra menzionati ammontava a 140,0 miliardi di euro.

Figure 25 Share of employment and GVA in the EU Coastal Tourism sector, 2021

Employment by Member State



Value Added by Member State



Source: Eurostat (SBS) and own calculation.

2.1 Lo scenario europeo della Portualità turistica

Si stima che in Europa vi siano oltre 4.500 marinas con una offerta superiore ad 1.50 milioni di posti barca per un totale di circa 6 milioni di imbarcazioni.

Il settore del mare è divenuto così centrale nelle politiche economiche e sociali comunitarie che l'Unione Europea nel 2020 ha elaborato una specifica strategia a lungo termine denominata **Blue Growth** - Crescita Blu, per sostenere la crescita sostenibile nei settori marino e marittimo, che riconosce nei mari un motore per l'economia europea, con enormi potenzialità per l'innovazione e lo sviluppo.

Nel corso degli ultimi decenni, sono stati emanati numerosi atti comunitari di natura programmatica rispetto allo sviluppo dei porti in generale e dei sistemi di

trasporto europei che hanno avuto riflessi indiretti anche sulla portualità turistica degli Stati membri.

Tra i più importanti, occorre segnalare:

a) Il documento elaborato nel **2014** dalla Commissione Europea ed inviato al Parlamento ed al Consiglio Europeo denominato “**A European strategy for more growth and Jobs in coastal and maritime tourism**” ove veniva ampiamente illustrata la crescita economica del settore del turismo costiero e nautico anche in termini di posti di lavoro in un’ottica di sostenibilità; in particolare, veniva riconosciuta la crescente popolarità della nautica da diporto ed invitata la Commissione e tutte le autorità locali e regionali che ospitavano marine a sviluppare strategie con gli stakeholders locali per migliorare l’accesso al territorio di cui i porti costituiscono accesso ed a promuovere il turismo nautico e marittimo attraverso i marina e le strutture analoghe.

Difatti, dalle rilevazioni alla base di tale piano, nel 2012, vi erano stati in Europa 534 milioni di turisti (con un incremento di 17 milioni rispetto al 2011), corrispondente ad una quota del 52% a livello mondiale ed il reddito generato dal turismo in entrata, aveva raggiunto i 356 miliardi di Euro, corrispondente al 43% a livello mondiale. Il turismo marittimo e costiero rappresenta una quota importante di tale mercato e la più ampia attività marittima in Europa, impiegando 3.2 milioni di persone e generando 183 miliardi di valore lordo aggiunto, corrispondente alla quota di un terzo dell’economia marittima.

In particolare, tale documento partiva dalla constatazione della incidenza economica e l’impatto che esercita, direttamente e indirettamente, sulle economie locali e regionali, il turismo costiero e marittimo e le notevoli potenzialità di occupazione e di crescita, in particolare per le ragioni periferiche in cui le attività economiche scarseggiano.

Difatti, il turismo costiero e marittimo è il comparto più rilevante del settore, la

maggior attività economica legata al mare e il primo motore economico in molte regioni costiere e isole d'Europa. In tale periodo, occupava quasi 3,2 milioni di persone e generava complessivamente 183 miliardi di euro nel PIL dell'UE (dati del 2011 relativi ai 22 Stati membri dell'UE con uno sviluppo costiero, Croazia esclusa).

Partendo dalla constatazione che quasi un terzo dell'intera attività turistica in Europa interessa la fascia costiera e il 51% circa di tutta la capacità alberghiera in Europa si concentra nelle regioni in riva al mare, la Commissione rilevava, quindi, che le destinazioni costiere si trovavano tuttavia a confrontarsi con varie sfide che possono metterne a repentaglio l'ulteriore sviluppo ed in particolare:

1. frammentazione del settore, con alta percentuale di PMI
2. accesso limitato o inesistente ai finanziamenti
3. scarsa innovazione e diversificazione
4. aumento della concorrenza sul piano mondiale
5. volatilità della domanda e stagionalità
6. disallineamento di competenze e qualifiche
7. aumento delle pressioni sull'ambiente.

Nel 2010 la Commissione ha pubblicato, con il sostegno del Parlamento europeo e del Consiglio, la comunicazione "L'Europa, prima destinazione turistica mondiale" in cui è menzionata l'esigenza di elaborare una strategia per un turismo costiero e marino sostenibile. La strategia del 2012 sulla crescita blu ha annoverato il turismo costiero e marittimo fra i cinque settori di intervento prioritario nell'economia blu che avrebbero dato impulso all'occupazione nella fascia costiera ed indicava 14 azioni in grado di favorire la crescita sostenibile del settore e di imprimere un ulteriore impulso alle regioni costiere d'Europa, che saranno attuate in collaborazione con gli Stati membri, gli enti regionali e locali e gli operatori del settore, ed in particolare, ad esempio, di:

1. redigere una guida in linea che illustri le principali fonti di finanziamenti a disposizione del settore (in particolare delle PMI);
2. promuovere un dialogo paneuropeo tra operatori del comparto croceristico, porti e portatori d'interesse nel turismo costiero;
3. inserire, ove appropriato, un filone costiero-marittimo nelle iniziative turistiche dell'UE, comprese le campagne informative e promozionali;
4. sostenere lo sviluppo di partenariati, reti³ e raggruppamenti e di strategie di specializzazione intelligenti a dimensione transnazionale e interregionale;
5. stimolare formule innovative di gestione attraverso il portale "Iniziativa ICT⁴ e turismo";
6. operare per migliorare la disponibilità e la completezza dei dati nel settore del turismo costiero e marittimo;
7. promuovere l'ecoturismo e favorire i collegamenti con altre iniziative di sostenibilità;
8. promuovere strategie in materia di prevenzione e gestione dei rifiuti e di scarico di rifiuti in mare, a supporto di un turismo costiero e marittimo sostenibile;
9. svolgere ricerche per stabilire il modo in cui migliorare la connettività delle isole e definire di conseguenza strategie turistiche innovative per le isole (periferiche);
10. indicare, attraverso uno studio ad hoc, pratiche innovative di sviluppo dei porti turistici.

Dagli Stati membri, enti regionali e locali e portatori d'interesse, si auspicava che i Paesi interessati, competenti in primis in materia di turismo, elaborassero e attuassero strategie nazionali e regionali per sfruttare i fondi disponibili e a scambiarsi le migliori pratiche.

Tale strategia intendeva promuovere i partenariati, il dialogo e la cooperazione transnazionali e interregionali, integrando nel contempo le tematiche del turismo

costiero e marittimo nei programmi e nelle politiche vigenti.

Alle imprese e i portatori d'interesse, veniva richiesto di sviluppare nuovi modelli di business e diversificare e innovare l'offerta di prodotti, al fine di rafforzare la capacità di risposta e le potenzialità di crescita del settore. Le azioni proposte mirano inoltre a migliorare l'offerta turistica sotto il profilo dell'accessibilità, connettività e visibilità e a promuoverne lo sviluppo sostenibile riducendo l'impatto ambientale delle attività che essa comporta.

b) Nel documento dell'8.2.2017 il Comitato Europeo delle Regioni sottolineava la necessità che i porti, strumento principale di accesso al territorio, fossero oggetto di interventi di rigenerazione e che gli indispensabili finanziamenti di natura privata fossero incoraggiati e facilitati, data l'importanza economica e sociale di tali strutture.

c) Il 30.3.2017 una nota del “Commission Staff working document” sul turismo nautico, evidenziava che si tratta di un settore dinamico che genera 28 miliardi di euro annue di entrate nel quale, a tale data, erano coinvolti 48 milioni di cittadini, 36 dei quali attivamente impegnati in attività nautiche, con oltre 4.500 marine con 6 milioni di imbarcazioni tenute in acque europee (l'Italia ha 160.000 circa posti barca).

Anche in tale nota, veniva ribadita l'importanza di dare impulso agli investimenti privati, facilitando l'accesso al mercato finanziario e stimolando la crescita dei marinas, ampliando le relative attività, aumentando le capacità del settore nel dare attuazione ad interventi nella direzione della sostenibilità ambientale, tenendo conto della lunghezza del ciclo di investimenti e della loro remunerazione a lungo termine.

d) Sempre nel **2017**, la Commissione Europea ha pubblicato uno studio sul turismo nautico “Assessment of the impact of business development improvements around nautical tourism”.

Lo studio forniva una elaborazione degli specifici problemi che erano stati identificati dalla Commissione in sei aree tematiche, tra le quali, vi era anche “lo sviluppo dei marina e del boating”.

Nel 2020 è stato, inoltre, pubblicato, su iniziativa di numerosi stakeholders pubblici e privati, il **Tourism of Growth and Job Manifesto** che fissa le priorità che le politiche europee dovrebbero perseguire tra le quali, in primo luogo, l’aumento della competitività, delle funzioni e qualificazioni; la riduzione della stagionalità; la digitalizzazione e la sostenibilità.

Altrettanto rilevante è l’iniziativa dal nome “**Blu Growth**” con la quale l’Unione Europea sviluppa la dimensione marina nell’ambito della Europe Strategy del 2020.

e) La recente **Risoluzione del Parlamento Europeo del 17 Gennaio 2024 “Costruire una strategia europea globale”**, relativa a tutti i porti (nella Risoluzione non viene effettuata alcuna distinzione tra porti commerciali e turistici c.d. marinas), ribadisce che “**i porti svolgono un servizio pubblico essenziale, per il quale dovrebbero essere riconosciuti e valorizzati**”; che “**l’Unione Europea ha ribadito il proprio desiderio di una maggiore autonomia in settori strategici**” e che “**i porti combinano e salvaguardano una serie di attività costiere a vantaggio dei cittadini, delle comunità costiere e dell’ambiente marino, contribuendo a mantenere l’habitat costiero ed a migliorare la qualità dell’area negli agglomerati urbani circostante i porti**”.

Dal punto di vista dell’assetto proprietario dei porti, nel territorio della UE ricorrono, in termini generali, tre tipologie di strutture:

- **Comprehensive Ports**, porti in cui lo Stato o l’Ente locale è proprietario delle infrastrutture e gestisce direttamente anche le attività commerciali, provvedendo ad erogare i servizi portuali; essi vengono in genere costituiti da soggetti

imprenditoriali distinti (ad esempio, Autorità Portuali), con forma giuridica privatistica ed autonoma contabilità;

- **Company Ports**, porti completamente privati (come quelli inglesi, che erano gestiti dallo Stato fino alla riforma del 1981), nei quali sia la proprietà degli assets che la produzione dei servizi risulta essere in capo a soggetti privati; il concessionario acquista, pertanto, l'area portuale ove intende realizzare la propria attività direttamente dal proprietario privato (o, in casi eccezionali, pubblico, nel caso di particolari terreni da riconvertire in zona portuale); la pianificazione economica ed anche territoriale dell'area risulta, pertanto, di specifica competenza dell'impresa privata, la quale è tenuta, comunque, a rispettare la pianificazione territoriale generale;

- **Landlord Ports**, porti in cui la proprietà dell'area e delle infrastrutture portuali è pubblica, mentre la produzione e l'erogazione dei servizi portuali è gestita da imprese private.

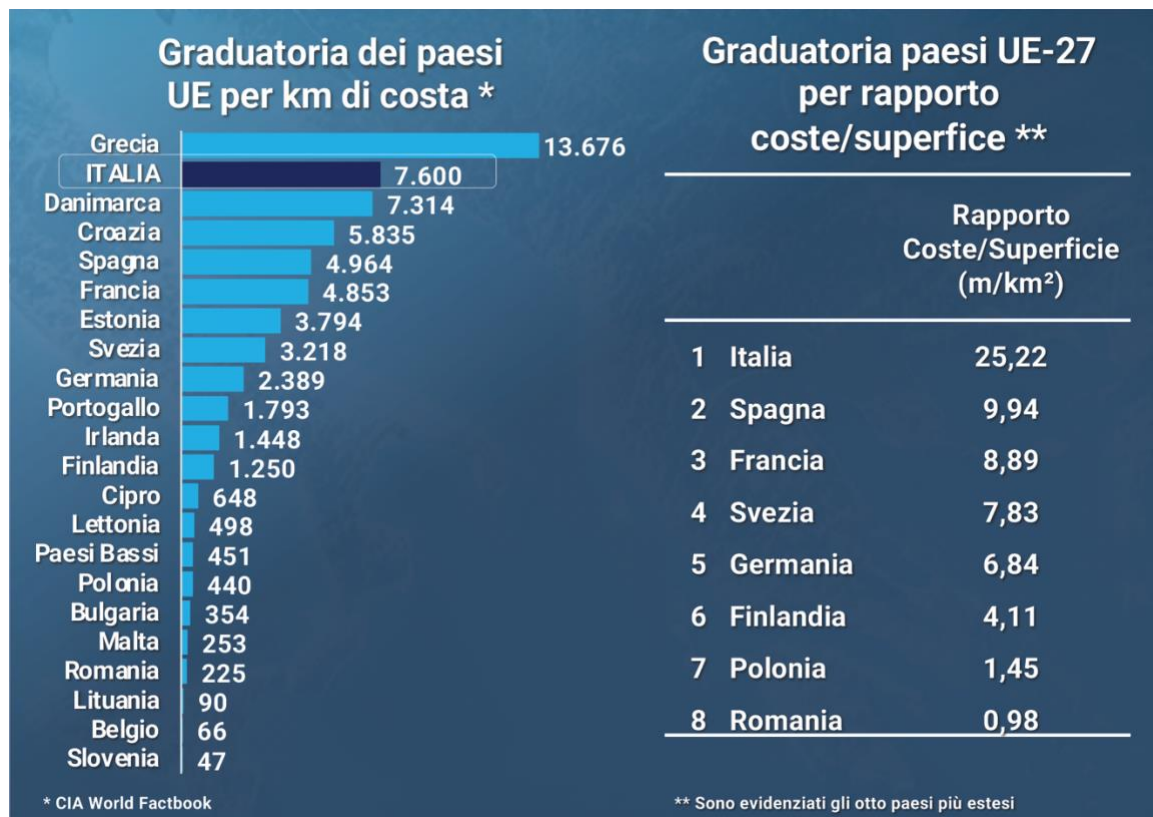
Il primo dei tre modelli sopra indicati, avendo generato notevoli contrasti con la normativa comunitaria sulla libera concorrenza, è ormai stato quasi definitivamente abbandonato; il secondo è diffuso esclusivamente in Gran Bretagna, mentre il terzo è quello che, attualmente, risulta adottato dalla maggioranza degli Stati membri, in particolare dai Paesi dell'area del Mediterraneo, quali Spagna, Francia ed Italia.

2.2 Lo stato dell'arte della portualità turistica europea

Anche a livello europeo, è difficile fornire dati accurati in ordine alle esatte dimensioni del numero, tipo, ampiezza del comparto dei marina, non esistendo un ente che raccolga ufficialmente tali dati per l'elaborazione delle relative statistiche.

La densità delle marine è influenzata dalla lunghezza delle coste per i Paesi che hanno una linea costiera estesa (come Francia, Spagna e Grecia); dalla densità della popolazione (in Paesi come Malta, Belgio, Olanda, U.K.) e dalla attrattiva turistica per il turismo nautico. L'Italia, a differenza della maggior parte degli altri Paesi, presenta tutte queste caratteristiche.

Sulla base dei dati diffusi dalla European Environmental Agency, l'estensione costiera degli Stati europei è complessivamente pari a circa 70.000 km., più del triplo di quella degli Stati Uniti e quasi il doppio di quella della Russia. Si stima che, dopo la Norvegia (Km. 25.148), la Grecia (Km. 13.676) e il Regno Unito (Km. 12.429), tra gli Stati a vocazione turistica dell'Europa centrale/meridionale, vi è l'Italia (Km. 7.914), seguita dalla Turchia (Km. 7.200), Croazia (Km. 1.778 della costiera adriatica), Spagna (Km. 4.963) e Francia (Km. 4.853).



Il grafico sopra riportato tratto dal Report Economia del Mare Veneto 2024 elaborato da Ossermare, dimostra in modo eloquente l'unicità delle coste italiane in Europa.

In generale, i dati relativi al turismo nautico in Europa sembrano indicare che il numero delle strutture dedicate alla nautica da diporto in Italia sia inferiore rispetto alle potenziali necessità del settore anche rispetto agli altri Stati europei a vocazione marittima.

Ad esempio, **nel Rapporto finale dello “Study on specific challenges for a sustainable development of coastal and maritime tourism in Europe” della Commissione Europea del 2014**, emergeva che la densità di strutture portuali in senso lato per chilometri di costa è maggiore in numerosi altri Stati europei rispetto a quella che risulta nel territorio italiano.

Ad analoghe conclusioni si perviene analizzando il numero dei posti barca rapportato al numero di abitanti dello Stato.

Secondo i dati diffusi dal Consiglio d'Europa nel documento *European code of conduct on recreational boating and invasive alien species* del 18.11.2016, rispetto ad un numero di posti barca a livello europeo di 1.750.000 (comprensivi delle aree costiere e di quelle interne) ed oltre 6.000.000 di imbarcazioni distribuiti su 70.000 Km. di costa; in Italia vi sono circa 162.000 posti barca, mentre a titolo esemplificativo in Francia sono stimati oltre 217.000 posti barca ed in Spagna oltre 130.000 posti barca.

Lo Studio della Commissione Europea sopra citato si è occupato anche dei posti barca di “alta qualità”, evidenziando che, nonostante la lunghezza delle proprie coste, l'Italia, con un numero di 53.835, è in deciso svantaggio rispetto ai propri competitors europei, quali la Francia (92.972) e Spagna (53.685).

Il turismo, in particolare quello costiero, è una delle maggiori attività economiche nell'Unione Europea, costituendo il suo terzo settore più importante, con un

impatto ad ampio raggio sulla crescita economica, sull'impiego e sullo sviluppo sociale.

I maggiori punti di forza a livello europeo sono considerati le sue infrastrutture, la diversità culturale in un'area relativamente piccola e la possibilità di viaggiare senza frontiere al suo interno nella zona Schengen.

L'Europa, da sola, riceve il 40% degli arrivi internazionali a livello mondiale, anche se negli anni più recenti il numero di turisti ha provocato preoccupazioni sull'impatto ambientale del turismo sugli ecosistemi marini e sulla crescita sostenibile delle aree costiere.

Per quanto attiene agli Stati membri più dipendenti dal turismo, il primo posto è della Croazia pari al 25%; Cipro per il 22%; Grecia per il 21%; Portogallo per il 19%; Spagna per il 15%; Irlanda per il 15%; Austria per il 15%; mentre l'Italia si posiziona all'8° posto per la quota comunque rilevante del 13%.

Il turismo è quindi considerato uno strumento formidabile nel contrastare il declino economico e la disoccupazione.

2.3 La normativa comunitaria

La materia delle concessioni demaniali e del turismo è interamente demandata alla competenza statale e, quindi, alle legislazioni nazionali rispetto alle quali l'Unione ha una mera competenza di sostegno. Difatti, l'affidamento dei beni demaniali marittimi non è deferibile a soggetti diversi dallo Stato, essendone quest'ultimo il legittimo titolare; mentre, in materia di turismo, come previsto dall'art. 6 TFUE, l'Unione Europea è titolare solo di una competenza di sostegno rispetto all'azione degli Stati membri nella politica del turismo, considerato l'interesse di ciascun Paese a tutelare il proprio patrimonio identitario e culturale.

1. L'Unione Europea non ha disciplinato in modo specifico i sistemi portuali,

limitandosi ad estendere ai medesimi le regole dettate a tutela della libera concorrenza, sancendo l'immediata applicabilità ai porti degli Stati membri del diritto primario comunitario, ovvero di alcune delle norme dei Trattati istitutivi dotate di efficacia diretta.

Le disposizioni del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea (TFUE, ex TCE (Trattato Istitutivo della Comunità Europea, così come modificato dal Trattato di Lisbona, pubblicato in GUCE C/83 del 30.03.2010 e poi pubblicato in versione consolidata in GUCE C/326 del 26.10.2012) che appaiono rilevanti in tema di portualità sono, principalmente, l'art. 56, che regola la libertà di prestazione dei servizi; gli artt. 101 e 102 in materia di concorrenza e l'art. 106, che stabilisce il divieto per gli Stati membri di emanare o mantenere norme in contrasto con le regole del libero mercato in favore di imprese pubbliche o di imprese titolari di diritti esclusivi o speciali.

Inoltre, il Trattato di Maastricht del 1992 ha introdotto nella parte terza del Trattato CE un apposito Titolo, attualmente divenuto il Titolo XVI del TFUE, dedicato alle Reti Transeuropee (soprattutto alle reti TEN-T), che ha inciso, unitamente alla legislazione comunitaria e nazionale conseguente, anche sullo sviluppo e l'evoluzione dei principali porti esistenti negli Stati membri, ma non ha riguardato in alcun modo le restanti infrastrutture portuali cosiddette minori ed in particolare quelle dedicate esclusivamente alla nautica da diporto, pur numerose ed importanti per le economie dei rispettivi territori.

Quanto al diritto comunitario secondario - ovvero gli atti legislativi europei emanati ai sensi dell'art. 288 TFUE (ex art. 249 TCE) – e la giurisprudenza della Corte di Giustizia UE sui porti, non sussiste una disciplina generale ed astratta in grado di avere un effetto realmente armonizzante sui sistemi nazionali.

Il primo ed unico tentativo di creare una sorta di indirizzo comune per le diverse legislazioni nazionali vigenti in ambito portuale è costituito dal cosiddetto “**Libro**

Verde sui porti europei e le infrastrutture marittime” del 1997, documento programmatico elaborato dalla Commissione Europea e contenente i principali orientamenti di politica comunitaria del settore; tuttavia, stante l'estrema eterogeneità e diversità delle singole normative nazionali, tale iniziativa, trattandosi di un documento non avente carattere cogente, non ha ottenuto i risultati attesi, anche a causa della avversità degli Stati Membri rispetto alle ingerenze comunitarie in tale materia.

Sono stati, in ogni caso, emanati atti normativi comunitari su tematiche quali l'ambiente (Direttiva 2003/44/CE sul ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in tema di imbarcazioni da diporto, recepita integralmente ed attuata in Italia dal D.Lgs. n. 171 del 2005, rubricato “Codice della Nautica da diporto ed attuazione della Direttiva 2003/44/CE), la tutela della salute, la libera concorrenza e gli appalti (ad esempio, le Direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE) che, una volta recepiti dagli Stati membri, hanno spiegato i loro effetti, in maniera più o meno incidente, anche nel settore dei porti.

2. Per quanto attiene, invece, al regime giuridico della proprietà delle infrastrutture portuali, la norma di riferimento è costituita dall'art. 345 TFUE, in base al quale “i trattati lasciano del tutto impregiudicato il regime di proprietà esistente negli Stati membri”.

Poiché l'obiettivo primario dell'UE è quello di garantire la piena concorrenzialità dei servizi portuali e, quindi, la parità delle condizioni di accesso ai terminal da parte di diverse imprese, non si è evidentemente ritenuto indispensabile intervenire sull'assetto proprietario delle strutture.

In altri termini, l'Unione Europea è rimasta indifferente rispetto al regime giuridico delle infrastrutture portuali, ammettendo l'esistenza sia di porti pubblici, appartenenti al demanio marittimo e dunque allo Stato o a vari Enti pubblici territoriali, sia di porti privati.

2.4 La Direttiva Servizi c.d. “Bolkestein” ed i porti turistici

La direttiva dell'Unione Europea 2006/123/CE, conosciuta come Direttiva Bolkestein, è una direttiva dell'Unione Europea relativa ai servizi nel mercato europeo comune, presentata dalla Commissione europea nel febbraio 2004, approvata ed emanata nel 2006.

Vi è stato un intenso dibattito in ordine alla inclusione o meno delle strutture dedicate alla nautica da diporto, nell’ambito di applicazione della Direttiva Servizi n. 126/2003 (c.d. Direttiva Bolkestein). Nel tempo si è formato un consenso unanime sul fatto che le concessioni portuali e quelle delle altre strutture dedicate alla nautica da diporto ex DPR n. 509/97 non rientrino nel campo di applicazione della Direttiva Bolkestein, come confermato da numerosi elementi normativi e giurisprudenziali.

A) In primo luogo, la direttiva servizi, all’art. 2 comma 2 lettera d), esclude dal campo di applicazione “i servizi nel settore dei trasporti, ivi compresi i servizi portuali, che rientrano nell’ambito di applicazione del titolo V del trattato CE”.

B) lo stesso capo 23 delle sentenze dell’Adunanza Plenaria del Consiglio di Stato nn. 17 e 18 del 19.11.2021 (che, peraltro, avevano per oggetto concessioni balneari), menziona i settori esclusi dalla direttiva 123/2006 e, segnatamente, i “servizi portuali”, specificando, sul punto, la “necessità, in sede di applicazione pratica della norma, di enucleare specificatamente la nozione di servizi portuali, anche con riferimento al (diverso) concetto di porto (turistico) e all’oggetto della concessione demaniale”;

C) La sentenza cd. Promoimpresa della Corte Europea di Giustizia del 14.7.2016, specifica al riguardo come il settore dei porti rimanga escluso dall’applicazione della Direttiva servizi; in particolare, facendo riferimento al punto 15 della Direttiva 2014/23 (sull’aggiudicazione dei contratti in

concessione), la Corte di Giustizia, specifica come tale articolo “precisa infatti che taluni accordi aventi per oggetto il diritto di un operatore economico di gestire determinati beni o risorse del demanio pubblico, in regime di diritto privato o pubblico, quali terreni, mediante i quali lo Stato fissa unicamente le condizioni generali d’uso dei beni o delle risorse in questione, senza acquisire lavori o servizi specifici, non dovrebbero configurarsi come «concessione di servizi» ai sensi di tale direttiva” (essendo più assimilabili a contratti di locazione).

D) La recente **sentenza 28.10.2022, n. 9328 del Consiglio di Stato ha chiarito che ai servizi portuali non si applica la Direttiva 2006/123/CE** (cd. Direttiva Bolkestein); anche se il diritto dell’Unione Europea, ed in particolare la Direttiva 2014/25/UE (sulle procedure d’appalto degli enti erogatori nei settori dell’acqua, dell’energia, dei trasporti e dei servizi postali) osta alla proroga automatica delle concessioni dei servizi portuali. Analogo principio, con specifico riferimento alla gestione di un porto turistico affidata ad un Comune, era stato espresso, ad esempio, dal T.A.R. Liguria, con sentenza del 9.11.2021 n. 946.

L’attività da diporto esercitata dal concessionario rientra, infatti, nella nozione di servizi portuali, esclusa dall’ambito di applicazione della Bolkestein.

Infine, la sentenza n. 229 del 13 Gennaio 2022 del Consiglio di Stato, ha sancito, inoltre, l’inapplicabilità della Direttiva Bolkestein a tutti i rapporti concessori sorti in data anteriore al termine di trasposizione della stessa (D.Lgs. n. 56 del 15.3.2010).

E) Tale inapplicabilità è stata, peraltro, ulteriormente confermata pur con riferimento alle strutture rientranti nell’ambito di applicazione della Legge n. 84/94, dal Decreto n. 202 del 28 dicembre 2022 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, contenente il Regolamento per il rilascio di concessioni di aree demaniali e banchine comprese nell’ambito portuale e dal Decreto n. 419 sempre

del 28 dicembre 2022 relativo alle concessioni portuali.

Difatti, non vi è alcun riferimento alla Direttiva Bolkestein, sia nelle premesse di entrambi i decreti, sia nell'art. 1 dei medesimi regolamenti rubricato “Ambito di applicazione e definizioni”; né tale Direttiva è in alcun modo menzionata nel relativo parere del Consiglio di Stato espresso dalla sezione consultiva per gli atti normativi, così come nelle “Linee guida sulle modalità di applicazione del Regolamento n. 202/2022”.

F) L'esclusione delle concessioni portuali dall'ambito di applicazione della Direttiva Bolkestein è stata, inoltre, confermata da quanto riportato nel **Piano del mare approvato con Delibera n. 36 del CDM del 31.7.2023** previsto dal Decreto-legge n. 198 del 29.12.2022, documento di indirizzo elaborato dall'organo interministeriale CIPOM, nel quale è stato espressamente specificato che alle strutture portuali turistiche non si applica la predetta Direttiva, recependo integralmente le proposte Assonat; le stesse, pertanto, continuano ad essere regolamentate dal DPR. 509/1997 ed, in generale, sono sottratte alla disciplina in materia di proroga e durata delle concessioni, nonché di procedure di gara, prevista per le concessioni con finalità turistico-ricreative, oggi regolamentate dalla legge appena approvata.

G) Infine, nel **parere motivato della Commissione Europea del 16.11.2023**, inoltrato alla Repubblica Italiana, nell'ambito della procedura di infrazione avviata con lettera di messa in mora della Commissione del 3.12.2020, **non vi è alcun cenno alle strutture dedicate alla nautica da diporto**, come confermato dal fatto che i termini “porto” e “portuale” non sono mai stati menzionati in oltre 30 pagine di parere che fa esclusivo riferimento alle concessioni “balneari” con riferimento all'ambito di applicazione della Direttiva Servizi c.d. Bolkestein.

Finalmente la questione è stata definitivamente risolta sul piano normativo, con

il recente **Decreto Legge 2024** e nella relativa legge di conversione, ove non sono incluse le strutture portuali: in particolare, in data 6.11.2024 è stata approvata dal Senato la legge di conversione del **Decreto Legge n. 131/2024** in materia di concessioni demaniali marittime, lacuali e fluviali per finalità turistico-ricreative e sportive, che ha confermato **l'estraneità delle strutture dedicate alla nautica da diporto dal suo ambito di applicazione.**

La precedente formulazione della Legge n. 118/2022 faceva viceversa **riferimento, al suo art. 3, anche a “quelle (concessioni) per la realizzazione e concessione di strutture dedicate alla nautica da diporto, inclusi i punti di ormeggio”;** mentre, il nuovo testo del D.L. non contiene tale riferimento.

La Legge di conversione del D.L. e la stessa nota di presentazione del Disegno di Legge, specifica chiaramente (pag. 4) che *“al punto 1.2), si prevede la sostituzione della lettera a) del comma 1 del predetto art. 3, **espungendo dall’ambito di applicazione della disciplina ivi contenuta, le concessioni per la realizzazione e la gestione di strutture dedicate alla nautica da diporto, inclusi i punti di ormeggio**”.*

Il Decreto, tra le altre misure, ha quindi modificato il c.d. Dl “Concorrenza” (Legge, 5 agosto 2022, n. 118) varato dal Governo Draghi, che aveva accomunato le concessioni marittime portuali alle c.d. “concessioni balneari”.

Il “Decreto Infrazioni” ha statuito che alle concessioni marittime portuali non debba applicarsi la Direttiva Bolkestein e, conseguentemente, neppure la successiva Direttiva UE n. 23 del 2014, sull’aggiudicazione dei contratti di concessione, in quanto dette concessioni (marittime portuali): “non dovrebbero configurarsi come concessioni di servizi” (in conformità al decum della Sentenza della Corte di Giustizia UE del 14 luglio 2016). Secondo quanto oggi previsto all’art. 3 della Legge n. 118/2022, come modificata dal “Decreto Infrazioni”, le concessioni “per la realizzazione e la gestione di strutture dedicate

alla nautica da diporto, inclusi i punti d’ormeggio”, non rientrando (più) nella fattispecie delle concessioni di servizi, non sono soggette a gara pubblica obbligatoria al termine di ciascun periodo concessorio, come invece richiesto dalla Direttiva Bolkestein per le concessioni per finalità turistico-ricreative.

3. L'economia del mare in Italia

In Italia, il turismo nautico ha una lunga storia e un ruolo significativo nell'industria turistica nazionale, in ragione della sua posizione centrale nel Mediterraneo, la rilevante estensione della fascia costiera e la presenza di isole e destinazioni rinomate, il contesto ambientale e paesaggistico di pregio, tutti fattori che rendono il nostro Paese una delle mete preferite e più attraenti rispetto ad altre destinazioni nello scenario europeo ed internazionale.

Il turismo nautico, del quale la portualità turistica è elemento centrale, è un settore che interessa l'Italia a trecentosessanta gradi, dalla produzione di imbarcazioni, in cui siamo leader a livello mondiale, alla fruizione dei servizi in fase di utilizzo, di navigazione e di ormeggio.

La portualità turistica comprende un insieme di attività, strutture e infrastrutture dedicate alla nautica da diporto e rappresenta una categoria economico-territoriale dalle estese implicazioni anche di carattere sociale, ambientale e culturale.

Per tale ragione, vi sono non poche difficoltà ad individuare in modo specifico tale categoria da un punto di vista economico e statistico, in quanto nell'ambito dei porti turistici devono ritenersi incluse numerose attività (ricettive, ricreative, cantieristica, trasporto marittimo, etc.) e servizi; inoltre, il porto è anche il luogo dove avviene la manutenzione (ordinaria e straordinaria), il rifornimento (di carburanti, energia elettrica, acqua potabile) ed espletate le pratiche amministrative, legali, commerciali che lo riguardano.

Tali attività e servizi sono spesso classificati nell'ambito di altri comparti della Blue Economy, ma, di fatto, sono parte integrante del concetto di portualità turistica che, a sua volta, rientra nel più ampio settore del turismo e, nello specifico, del turismo nautico e di quello costiero; di conseguenza se, da una parte, la realizzazione di porti turistici di norma non avviene in aree ove non

esiste il turismo; dall'altra, la sola presenza di porti turistici può determinare *ex novo* flussi di turismo nautico.

L'importanza di una struttura portuale è facilmente desumibile dal fatto che la sua presenza determina lo sviluppo delle località ove è ubicata, sia in termini economici (ad esempio, in relazione all'aumento di valore delle unità immobiliari), sia di benessere della popolazione in senso ampio, rispetto ad altre che ne sono prive.

I porti turistici sono condizione necessaria, anche se non sufficiente, per lo sviluppo del turismo nautico.

Il successo della portualità turistica in termini di crescita economica e di vantaggi territoriali e ambientali, non risiede, difatti, soltanto nelle qualità delle singole strutture portuali, quanto piuttosto nell'efficienza e nella qualità della loro gestione che, a sua volta, dipende in grande misura dalla presenza di adeguate infrastrutture territoriali e dalle sinergie che si possono attivare con le altre attività economiche, sociali, culturali.

La gestione di un marina, difatti, richiede un insieme di specifiche competenze professionali, trattandosi di una struttura non assimilabile, ad esempio, ad un albergo, in quanto non legata alla mera ospitalità, ma anche alle attività relative alla sicurezza in mare delle imbarcazioni ed alla loro manutenzione, oltre che alla fornitura di specifici servizi per i diportisti.

Difatti, le spese sostenute dai diportisti, includono i costi relativi alla sosta presso la struttura portuale, per il mantenimento e la gestione dei natanti e quelle connesse alla presenza sul territorio, ad esempio per il trasporto terrestre, la ristorazione, lo shopping, l'intrattenimento e la cultura.

Come riportato nella **prefazione del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Sen. Matteo Salvini, dell'ultima relazione del MIT sul diporto nautico, anno 2023**, il settore della nautica da diporto, malgrado le perturbazioni

all'economia internazionale per effetto dei conflitti in atto, continua a confermarsi in costante crescita. Il 2023, in particolare, è stato caratterizzato da una sensibile ripresa della domanda interna ed estera delle imbarcazioni italiane da diporto e sportive con la produzione che ha registrato la cifra record di 4 miliardi di euro di export, in crescita del 15,9% rispetto al 2022.

Nello stesso documento viene evidenziato che:

- il settore prevede 28.000 addetti diretti e complessivamente 200.000 occupati per l'intera filiera. Dati che ribadiscono la centralità del diporto nautico nel sistema produttivo italiano ed europeo come dimostrato dall'incremento di 40.000 occupati in più rispetto a cinque anni fa;
- gli investimenti portuali e le iniziative volte alla semplificazione della normativa di settore hanno sensibilmente contribuito al rilancio dell'intero turismo nautico, consolidando la crescita registrata nelle annualità precedenti.

Pertanto, per un processo generale di crescita di un territorio, occorre che il progetto del porto e poi la sua promozione e gestione, vengano ben integrati nell'offerta turistica complessiva e nel sistema infrastrutturale e ricettivo dell'area.

Come riportato nel **XII Rapporto Nazionale sull'Economia del Mare del 2024**, in Italia si possono identificare 66 regioni costiere, come definite dal Regolamento UE 2017/2391 del Parlamento Europeo e del Consiglio, identificate prendendo tutte le province che hanno un confine sul mare o che hanno almeno la metà della loro popolazione residente entro 50 km. dalla linea di confine con il mare o che hanno una forte influenza che proviene dal mare.

In Italia, al 1 Gennaio 2024, risultano 645 comuni litoranei a cui si aggiungevano altre 521 LAU (Local Administrative Units) considerate zone costiere, per un totale quindi di 1.166 comuni che si possono definire, in qualche modo, caratterizzati dalla risorsa mare e presso i quali, a fine 2023, risiedevano

20.147.242 abitanti.

Da un recente **Rapporto sulle tendenze e gli scenari del turismo nautico in Italia 2024** condotto da **Ossermare con Isnart e il Centro studi Tagliacarne sul Turismo Nautico Italiano**, quanto al profilo e dalle abitudini del turista in barca, è risultato che il 64% dei turisti ha un'età compresa tra 31 e 50 anni. Più di un turista su due ha un livello di istruzione superiore (diploma). Il 58% si colloca in una fascia economica medio-alta o alta. Un turista su due trascorre in barca tra le 3 e le 5 notti. Il 36% si trattiene in barca per più di 5 notti. Il 18%, oltre alla barca, alloggia in un'abitazione di proprietà, il 40% dei turisti viaggia in coppia, 1 turista su 2 viaggia con la famiglia. Il 95% in prevalenza è italiano.

Le imbarcazioni utilizzate dai turisti sono: 36% barca a vela, 64% barca a motore, di cui il 59% barche in affitto e il 41% barche di proprietà. I motivi per cui i turisti scelgono un porto sono: per il 34% la scoperta e la visita del territorio, per il 25% la consuetudine (clienti abituali), per il 18% la qualità dei servizi, per il 15% la comodità degli spostamenti, e per il 7% la convenienza dei prezzi.

Per quanto attiene alla domanda di turismo nautico nei porti turistici, il Rapporto ha rilevato che:

- I turisti preferiscono imbarcazioni a motore e barche.
- Conoscere e visitare il territorio è la principale motivazione dei turisti in barca nei porti turistici, seguita dall'essere clienti abituali e dalla qualità dei servizi.
- Tra i servizi, risulta importante la presenza nel porto di spazi e strutture principali sia a terra che in mare, nonché uffici, servizi e informazioni per i clienti, e servizi di ordinaria manutenzione.
- Nel periodo estivo, oltre la metà dei turisti rimane in barca per almeno 4 notti.

Oltre alle possibilità di relax che offrono (motivo di scelta della destinazione per almeno un terzo degli intervistati), le destinazioni vengono scelte dai turisti anche

per la facilità di raggiungimento grazie a buoni collegamenti, ma anche grazie alla proprietà di una casa nelle vicinanze. La visita del centro storico, delle aree interne e le degustazioni enogastronomiche sono le attività più gettonate dai turisti, seguite dalla partecipazione a eventi enogastronomici. Per i turisti in barca, le spese portuali e le spese in ristoranti, pizzerie e bar superano la metà del budget totale della vacanza.

3.1 Lo scenario italiano

I dati forniti dal **XII Rapporto sull'Economia del Mare 2024** realizzato dall'Osservatorio Nazionale sull'Economia del Mare – Ossemmare, Centro Studi Tagliacarne, Unioncamere ci dicono che il valore aggiunto diretto e indiretto ha raggiunto i **178,3 miliardi di euro, pari al 10,2% del PIL nazionale, con più di un milione di occupati e 227.975 imprese**, confermando che l'economia del mare negli ultimi quattro anni ha dato prova di avere una marcia in più rispetto al resto dell'economia.

La forza moltiplicativa

EFFETTO MOLTIPLICATORE

64,6
mld di €

Valore aggiunto
prodotto

113,7
mld di €

Valore aggiunto
attivato

**1 euro prodotto
dalla Blue
Economy ne attiva
altri 1,8 sul resto
dell'economia**

10,2%
Incidenza sul
totale economia
nazionale

MOLTIPLICATORE PER COMPARTI

	Movimentazione di merci e passeggeri via mare	2,7
	Filiera della cantieristica	2,5
	Attività sportive e ricreative	2,1
	Servizi di alloggio e ristorazione	1,9
	Filiera ittica	1,7
	Industria delle estrazioni marine	0,8
	Ricerca, regolamentazione e tutela ambientale	0,5

VALORE AGGIUNTO PRODOTTO E ATTIVATO PER MACRO-AREE (valori assoluti in mld di € e incidenza % sul totale economia)

SUD E ISOLE	54,3
CENTRO	49,6
NORD-EST	37,5
NORD-OVEST	36,8
	13,8%
	13,3%
	9,1%
	6,4%

Fonte: Centro Studi delle Camere di Commercio Guglielmo Tagliacarne - Unioncamere - OsserMare

I porti turistici costituiscono una categoria specifica dei porti tout-court, cui appartengono i porti commerciali, pescherecci, passeggeri e militari.

La realizzazione dei porti turistici è relativamente recente, poiché, sino alla seconda metà del secolo scorso, salve poche eccezioni, non erano stati realizzati porti dedicati esclusivamente al diporto nautico se non, soprattutto nei paesi anglosassoni, approdi privati di circoli sportivi o di cantieri nautici e aree attrezzate all'interno di porti commerciali, porti pescherecci etc..

All'inizio degli anni '50 e '60 vengono realizzati i primi marina, dapprima negli Stati Uniti e in Gran Bretagna, poi in Francia e in Germania. In Italia le prime realizzazioni di veri e propri porti turistici risalgono a partire dalla metà degli anni 60/70 (ad esempio, Punta Ala, Marina Porto Cervo, Portorotondo, Cala Galera) per poi proseguire nei successivi decenni al loro sviluppo più completo e diffuso, in particolare in Liguria, Sardegna e nel nord Adriatico.

I primi porticcioli furono realizzati trasformando vecchie aree portuali in ambienti esclusivi per yacht importanti, in prossimità di luoghi di grande appeal turistico (Saint Tropez, Portofino) o nelle grandi città (Marsiglia, Genova, Venezia).

La tendenza verificatasi nel corso dei decenni, è quella di un incremento delle dimensioni delle imbarcazioni rispetto a strutture portuali spesso realizzate da oltre cinquanta anni; circostanza ancora più singolare se si consideri che l'Italia è tra i primi produttori al mondo di yacht di grandi dimensioni, ma priva di idonei posti barca dove farli ormeggiare e, quindi, dell'indotto da essi generato, stimato comunemente nell'ordine di 11.000 Euro al giorno.

In seguito, con la crescente diffusione delle barche di media dimensione (tra i dieci e i quindici metri, sia a vela sia a motore, spesso cabinate), tali da richiedere ormeggi ben attrezzati, hanno cominciato a proliferare porti, più o meno grandi (i cosiddetti marina), progettati per accogliere quasi esclusivamente imbarcazioni da diporto.

In Italia, i porti turistici sono stati realizzati prevalentemente da operatori privati

che hanno ottenuto dalle autorità competenti in concessione pluriennale gli specchi acquei e le relative aree demaniali; solo in taluni casi, i porti turistici sono stati realizzati anche direttamente dai Comuni o da altre Pubbliche Amministrazioni e talvolta da società miste pubblico – private.

L'iter amministrativo prima dell'introduzione del DPR n. 509/1997 che ne ha semplificato la procedura istituendo la conferenza di servizi, era estremamente tortuoso; tuttavia, anche successivamente alla sua emanazione, il soggetto proponente o il concessionario che chiede il rinnovo deve affrontare un iter burocratico privo di certezze sui tempi di emanazione, sulla durata della concessione e, in definitiva, sulla portata degli investimenti, che in questo settore sono sostanzialmente affidati ai privati, ma soggetti di volta in volta alla valutazione della Regione o del Comune, in un contesto nazionale che si caratterizza per l'assenza di una sua uniformità.

Il diportismo nautico costituisce una parte rilevante del turismo del mare, inteso come l'insieme di attività turistiche svolte e collegate al mare e alla costa, che rappresentano l'elemento centrale dell'esperienza turistica e la sua principale motivazione; esso comprende molteplici attività ludiche e sportive, quali il turismo balneare e delle isole, il turismo naturalistico e quello nautico, le crociere, molteplici attività sportive (vela e suoi derivati, nuoto, surf, canoa, snorkeling e immersioni in apnea o con respiratore, windsurfing, sci d'acqua, pesca sportiva, etc.).

Il turismo nautico presuppone naturalmente la disponibilità di un mezzo per il trasporto di persone per svolgere le attività ludiche, sportive e, più in generale, legate al divertimento e al benessere.

Esso rappresenta, dunque, una forma di turismo che combina il diportismo e la nautica con le vacanze e le relative attività ludiche o sportive ed include il viaggio da un porto all'altro, eventi come regate o la sosta o permanenza a bordo ed altre

attività ricreative in appositi approdi, coinvolgendo numerose imprese ed attività (ad esempio, tra i servizi turistici disponibili presso i porti turistici rientrano la locazione di posti barca ed affitto di imbarcazioni, il leasing di imbarcazioni a motore o vela per uso turistico e ricreativo (charter, crociere e simili); il leasing di moto d'acqua e altre attrezzature acquatiche; la custodia e manutenzione delle imbarcazioni a vela; la fornitura di scorte (acqua, carburante, forniture, pezzi di ricambio, attrezzature e simili); la vendita al dettaglio di attrezzature sportive; info point (previsioni meteo, guide nautiche etc.).

L'utilizzo delle imbarcazioni comporta necessariamente la disponibilità di luoghi di riparo e sosta (ormeggio) dell'imbarcazione, non solo i luoghi di origine e destinazione degli spostamenti via mare, ma anche i luoghi privilegiati del viaggio in cui risultano localizzati tutti i servizi necessari allo svolgimento dell'attività turistiche nautiche e, anche, delle attività a terra, successivamente all'approdo dell'unità.

Le esigenze attuali sono sempre più indirizzate verso imbarcazioni di maggiori dimensioni, oltre i 24 metri, in grado di attirare una clientela con una forte propensione alla spesa per i servizi di accoglienza, ristorazione, turismo, noleggi, sport, oltre che per la manutenzione e le spese legate alla presenza dell'equipaggio nell'area, non solo in alta, ma anche fuori stagione.

La disponibilità di posti barca non è sufficiente per il successo di una struttura portuale, che dipende, in primo luogo, dal suo inserimento in un itinerario nautico attrezzato. Inoltre, è considerata necessaria la presenza di una serie di servizi di supporto al settore e di servizi turistici più in generale, quali: possibilità di attracco; disponibilità di acqua; fornitura di luce; possibilità di rifornimento di carburante; presenza di vigilanza; disponibilità di informazioni turistiche; presenza di servizi igienici; disponibilità di parcheggio; attrezzatura per l'alaggio; adeguata gestione dei rifiuti.

I servizi sono di fondamentale importanza per il sistema della nautica da diporto e consistono in servizi alle imbarcazioni e servizi alle persone.

La sola presenza di posti barca non è sufficiente,

I servizi **necessari alla navigazione ed allo stazionamento in porto** (servizi in banchina), sono costituiti principalmente dall'ormeggio e la manovra nei marina, ove si registra un incremento delle tecnologie e della strumentazione a bordo con naviganti mediamente meno esperti e porti sempre più affollati; incoming e management portuale, cyber security, rifornimento, energia elettrica, acqua potabile, aspirazione dei rifiuti liquidi, raccolta e smaltimento rifiuti solidi, guardiania e sicurezza perimetrale, illuminazione, antincendio, rimessaggio invernale, alaggio e varo, amministrativi, legali e commerciali, di segnaletica ed indirizzamento); per il diportista si riferiscono sia ai servizi igienici con docce, lavanderie, stirerie, nurse, che a quelli sanitari (pronto soccorso e/o presidio medico), amministrativi/gestionali (reception, front-office per esempio dedicato ai temi della sicurezza della navigazione), presidio delle amministrazioni pubbliche (stazioni della Capitaneria, delle forze di polizia, dell'autorità marittima), commerciali di ogni genere (market, tabacchi, giornali attrezzature nautiche e balneari, abbigliamento, tintoria, libreria, farmacia, noleggio, sharing etc.), agenzie nautiche, viaggi, escursioni, noleggio, charter, immobiliari, sportelli bancari, di sport nautici (circoli velici, scuole di vela e di navigazione, diving, pesca, surf, canoa), servizi di mobilità (parcheggi e fermate trasporto pubblico).

A tale categoria di servizi, si aggiungono **i servizi all'imbarcazione ed alle persone** (non solo diportisti) che vivono i porti come luoghi di relazione, socializzazione e conoscenza e come porte di accesso al territorio e piazze sul mare (che comprendono l'ospitalità, rifornimenti delle cambuse, bar, negozi, agenzie).

I Marina, difatti, sono luoghi di aggregazione sociale che non attraggono solo

l'utenza alla quale sono diretti, bensì anche le località ove sono inseriti, tanto più se in un contesto urbano.

L'indotto generato viene preventivamente valutato in fase di progettazione nell'ambito di accurati studi di fattibilità che descrivono la realtà locale, in relazione agli elementi caratteristici del cd. porto stanziale, vale a dire quello frequentato da residenti e persone nell'area circostante nell'arco di circa 1/2 ore di trasporto, ma anche con riferimento alla attività per imbarcazioni di maggiori dimensioni, di transito o meno, con adeguati servizi, attrezzature ed accoglienza. Naturalmente, i servizi si atteggianno in modo diverso in relazione alle diverse categorie di fruitori di porti, con riferimento alle rispettive esigenze e priorità. In particolare, i diportisti titolari di imbarcazioni prive di equipaggio, inferiori ai 24 metri, certamente più numerosi ma meno redditizi, arrivano normalmente con mezzi propri, a differenza degli armatori/comandanti di yacht in genere dotati di equipaggio, per il quale il mezzo di trasporto alla struttura è un fattore secondario, rispetto alla imbarcazione.

In Italia le strutture portuali per la nautica da diporto sono normalmente costruite su aree demaniali anche se in casi assai limitati, esse possono insistere, in tutto o in parte, su aree di proprietà privata, quindi su aree di natura giuridica diversa, spesso adiacenti a quelle demaniali e comunicanti con il mare a mezzo di canali o altre opere.

Per quanto riguarda gli approdi turistici, essi sono in genere inseriti nell'ambito di porti polifunzionali, mentre i punti di ormeggio comprendono le strutture con le attrezzature minime indispensabili per l'ormeggio e l'alaggio.

Sempre più frequentemente i porti turistici sono costituiti, oltre che da opere a mare (moli, banchine, dighe foranee) anche da numerose opere a terra (appartamenti, negozi, capannoni per rimessaggio o cantieristici, luoghi di intrattenimento etc.), nonché da opere infrastrutturali (strade, illuminazione,

parcheggi etc.).

La qualità della gestione di un marina dipende in modo determinante da un corretto equilibrio tra i diversi elementi che ne consentono il funzionamento, vale a dire piano degli ormeggi, assistenza alla navigazione e servizi alla persona e, soprattutto, sistemi di ormeggio e personale qualificato, in mare ed a terra.

La scelta del Marina è sempre più affidata alla valutazione delle sue caratteristiche, sia intrinseche, concernenti la bellezza del sito e la presenza di piacevoli strutture ricreative, di ristorazione, etc., la facilità e l'assistenza all'ormeggio ed ai servizi alla imbarcazione; sia esterne, quali il collegamento con le aree circostanti e la loro bellezza.

Si tratta, pertanto, di una complessa struttura urbanistica che coinvolge le competenze di numerosi enti pubblici che, soprattutto in passato, ma anche oggi, richiedono tempi interminabili per la verifica ed il parere favorevole di tutti gli enti pubblici interessati.

Si tratta, altresì, di servizio pubblico di rilevanza economica; difatti, **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, si determina una indiscutibile **valorizzazione ed apprezzamento del territorio demaniale** e si 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 dà luogo ad un maggiore afflusso di visitatori, con vantaggio anche economico della popolazione e delle istituzioni locali e statali, con obiettivo **effetto espansivo ed accrescitivo** del valore dell'area demaniale e **del PIL dell'area;**

- 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.

I servizi portuali resi dalle strutture dedicate alla nautica da diporto hanno una estrema importanza sotto il profilo dell'interesse pubblico e della collettività; a mero titolo esemplificativo, si rammentano gli interventi che vengono effettuati dalle società concessionarie portuali in termini di sicurezza dell'area e della navigazione, per i dragaggi e per la manutenzione ordinaria e straordinaria dell'area.

Si tratta, quindi, di strutture specializzate a ricevere traffico di turisti e ad ospitare imbarcazioni da diporto, distinti da quelli commerciali ove, insieme al posto barca per gli utenti, stanziali o in transito, vengono erogate una molteplicità di servizi che coinvolgono anche le intere risorse dell'area.

Il tema relativo alle infrastrutture portuali con specifico riferimento a quelle dedicate alla nautica da diporto coinvolge, quindi, una pluralità di elementi, legati non solo alla navigazione in senso stretto, ma anche al turismo ed allo sviluppo economico locale e nazionale.

In ambito nazionale, il 16 marzo 2023, la Conferenza delle Regioni e delle Province autonome ha approvato un ordine del giorno sul riconoscimento della nautica da diporto come segmento turistico e azioni di sostegno, valorizzazione e promozione del turismo nautico in Italia, basato sul presupposto che “l'Italia rappresenta un vero e proprio *pontile nel Mediterraneo*, con un entroterra con un immenso patrimonio artistico, culturale ed enogastronomico senza eguali nel Mar Mediterraneo”.

L'Ordine del Giorno approvato dalla Conferenza delle Regioni, indica le linee programmatiche ed invita espressamente il Governo a:

- riconoscere la nautica da diporto come vero e proprio segmento turistico e le

strutture portuali, gli approdi turistici e le società di charter quali strutture ricettive e società di servizi turistici;

- favorire e attivare, anche per il turismo nautico, tutte le attività tipiche di valorizzazione e promozione turistica, sia nel costruendo Hub digitale turistico-piattaforma nazionale prevista nel PNRR- che nei Piani di Promozione dei prodotti e destinazioni turistiche italiane del Ministero e dell'ENIT;
- considerare le società di locazione e noleggio di unità e imbarcazioni da diporto, appositamente registrate, come società di servizi turistici ed applicare anche a queste società forme di supporto e agevolazioni fiscali al pari delle numerose forme e attività di servizi turistici italiane, come avviene in molti Paesi europei;
- adeguare la definizione normativa dei Marina Resort, eliminando la parola “proprie” e modificandola in “strutture organizzate per la sosta e il pernottamento di diportisti all'interno di unità da diporto ormeggiate nello specchio acqueo appositamente attrezzato”, di modo che si dispieghi tutta la potenzialità connessa alla qualificazione di struttura turistico-ricettiva all'aria aperta che la norma vigente formalmente riconosce al Marina Resort, in modo da non limitarne l'ospitalità solo a chi ormeggia con la “propria” unità da diporto;
- considerare l'esclusione dall'ambito di applicazione della disciplina della “Direttiva Servizi”, delle concessioni demaniali per strutture dedicate alla nautica da diporto in concessione ad Associazioni sportive o senza fini di lucro in considerazione delle peculiarità di tali realtà, prevedendo altresì l'introduzione di specifiche direttive in favore delle concessioni gestite da associazioni sportive e senza scopi di lucro”.

I numerosi approdi e porti turistici, le migliaia di posti barca lungo le coste, i corsi d'acqua e le vie navigabili interne ospitano ogni anno migliaia di diportisti italiani e stranieri con un importante indotto economico e una fruizione delle eccellenze e servizi del territorio e degli approdi dove ormeggiano: shopping, ristorazione,

cambusa, scoperta del territorio, visite culturali, etc.

Inoltre, anche se le strutture dedicate alla nautica da diporto hanno un ruolo rilevante come indicatore di sviluppo del turismo nautico, secondo quanto emerso dal documento approvato nella Conferenza delle Regioni, risultano ancora insufficienti le *"azioni concrete e specifiche per valorizzare e concretizzare le potenzialità turistiche insite in questo tipo di turismo"* a cui è necessario affiancare *"forme di sostegno per i porti e approdi turistici per il loro ruolo di porte di accesso per il turismo nell'entroterra costiero"*.

La recente Risoluzione del Parlamento Europeo “Relazione sulla definizione di una strategia dell’UE per il Turismo sostenibile” del 25.3.2021, ha invitato la Commissione Europea, nell’ambito della strategia per il turismo costiero e marittimo, a orientare finanziamenti di sostegno infrastrutturale per i porti commerciali e turistici, e a porre in essere iniziative per il turismo nautico e costiero, **promuovere rotte transfrontaliere ed una rete di “rotte” (o itinerari) per il turismo nautico**. Tale documento evidenziava l’importanza del settore del turismo ove sono impiegate direttamente ed indirettamente 27 milioni di persone, pari all’11,2% dell’occupazione totale dell’UE e che nel 2019 aveva generato il 10,3% del PIL dell’UE.

Sulla base di tali premesse, la Conferenza ha preso atto che in Italia **"il turismo nautico"** o meglio la vacanza in barca, effettuata con barca propria o attraverso la locazione e noleggio di unità da diporto, **necessita** appunto di **azioni di sostegno e attenzione da parte del legislatore italiano con forme di facilitazioni fiscali, amministrative e promozionali** al pari di molte attività e servizi turistici, in modo da non penalizzare il settore e il suo importante indotto economico, **ma consentirne lo sviluppo come avviene in altre nazioni del Mediterraneo"**.

3.2 Il Piano strategico del Ministero del Turismo italiano

Lo schema di **Piano strategico per lo sviluppo del turismo per il periodo 2023-2027** è stato trasmesso alle Camere il **5 aprile 2023**, ai sensi dell'articolo 34-*quiquies* del D.L. 179/2012, convertito con modificazioni dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221.

L'articolo 34-*quiquies* aveva previsto che, su proposta del Ministro con delega al turismo (ora Ministero del Turismo), entro il 31 dicembre 2012, sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, il Governo adottasse, **previo parere delle competenti Commissioni parlamentari**, un piano strategico di sviluppo del turismo in Italia, di durata almeno quinquennale. La disposizione ha previsto un aggiornamento ogni due anni del Piano, con le medesime modalità dell'adozione. Inoltre ha demandato al Ministro del turismo l'adozione annuale, nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente, di un programma attuativo delle linee strategiche individuate dal piano.

La **Conferenza permanente** per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome ha espresso **parere favorevole** in data **2 marzo 2023**.

Il Piano adottato sostituisce il precedente **Piano Strategico del Turismo 2017-2022, approvato, ai sensi della medesima procedura, dal Consiglio dei ministri in via definitiva il 17 febbraio 2017, giunto alla sua naturale scadenza.**

Il Ministero del Turismo, con il Piano per il Turismo 2023 – 2027, intende giocare un ruolo strategico *“di sponda con le misure economiche messe in campo dal Governo e dall'Europa con il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR)”*.

Appare opportuno, nella elaborazione di un Piano strategico espressamente dedicato alla portualità turistica nazionale, riportare i passaggi del piano nazionale del turismo dedicati, pur marginalmente, a tale settore.

3.2.1 I pilastri strategici del Piano strategico del turismo

Il Piano del Ministero del Turismo 2024 – 2027, si basa su 5 Pilastri strategici

1. Governance: definizione di un **modello condiviso di governance e monitoraggio tra le Regioni**, che dispongono della necessaria conoscenza territoriale, **e lo Stato**, attraverso l'intervento del Ministero, con l'attivazione di coerenti linee guida, dirette a rimuovere gli emergenti elementi di criticità dei vari sistemi regionali, rendendo coeso e unitario il settore. Il Piano prevede la convocazione mensile di un **Comitato per il monitoraggio e la selezione delle policy** di settore; la predisposizione di una piattaforma di condivisione delle proposte di *policy* e delle azioni proposte a livello settoriale e territoriale (**Piattaforma Regioni**); la predisposizione di una piattaforma di condivisione delle *policy* e delle azioni proposte a livello settoriale da imprese e categorie (**Piattaforma Stakeholder/imprese**).

2. Innovazione: implementazione del processo di **digitalizzazione** dei servizi sia interni che esterni per rafforzare un turismo digitale.

3. Qualità e inclusione:

- accrescimento della qualità e quantità dei servizi offerti in ambito turistico portuale, agendo per un miglioramento infrastrutturale e della mobilità, per accrescere l'attrazione turistica e la promozione di una **maggiore diffusione dei flussi** dei visitatori e la **valorizzazione di nuovi territori**, in chiave di sostenibilità e autenticità.

- Realizzazione di campagne di promozione dell'intera filiera turistica italiana, che

puntino sul **brand Italia**.

- Revisione degli *standard* di qualità e inclusione delle strutture ricettive (**sistema di classificazione “Italy Stars & Rating”** con assegnazione delle convenzionali Stelle) e istituzione di una **certificazione** rilasciata dal Ministero del Turismo.
- Creazione di un **sistema di credito e di finanziamenti in favore delle imprese del comparto** turistico collegato agli *standard* di qualità e inclusione delle strutture ricettive (stelle) e della certificazione.

4. Formazione e carriere professionali turistiche:

- **Riqualificazione e formazione** del capitale umano impegnato nel settore turistico portuale.
- Realizzazione della **Riforma dell’ordinamento professionale delle guide turistiche**, per regolamentare i principi fondamentali della professione, standardizzare i livelli di prestazione del servizio su tutto il territorio nazionale.

5. Sostenibilità:

- **Ampliamento della domanda servita**, intercettando sia **nuovi segmenti** interessati a una più autentica e sostenibile modalità di fruizione delle destinazioni, sia turisti alla ricerca di esclusività, declinata in molteplici formule turistiche.

OBIETTIVI:

Gli **obiettivi generali** del Piano sono:

- a. Innovare, specializzare e integrare l’offerta nazionale;
- b. Accrescere la competitività del sistema turistico;
- c. Sviluppare un *marketing* efficace e innovativo;

d. Realizzare una *governance* efficiente e partecipata nel processo di elaborazione e definizione del Piano e delle politiche turistiche nel settore del mare e specificatamente nella portualità turistica.

3.2.2 Piano strategico del turismo e portualità turistica

Per quanto specificamente attiene alla portualità turistica, il Piano Strategico del Turismo rappresenta i seguenti aspetti all'interno della sezione "Turismo del mare":

Descrizione domanda e offerta

Con 770 porti e approdi turistici, quasi 162 mila posti barca di cui 66.107 nei porti turistici, 44.378 in approdo e 51.188 punti di ormeggio, nonché fiumi, corsi d'acqua e vie navigabili interne per circa 500 km, l'Italia rappresenta un vero e proprio pontile che si protende nel Mediterraneo. La presenza di questa abbondanza di risorse costituisce un tesoro che, accanto al già consolidato patrimonio artistico, culturale ed enogastronomico, rende il nostro Paese una meta perfetta per il turismo nautico.

In termini di offerta, su scala nazionale il numero di posti barca negli ultimi anni si è mantenuto sostanzialmente costante, oscillando intorno ai massimi raggiunti nel 2019, mentre se allarghiamo l'analisi agli ultimi quindici anni si osserva un trend di incremento (+14,3% rispetto ai 141.476 del 2007).

Il settore della crocieristica, centrale per il comparto del turismo del mare, è stato caratterizzato negli ultimi anni da importanti tassi di crescita (escludendo, ovviamente, l'inattesa "pausa" connessa alla pandemia) e presenta ulteriori opportunità di sviluppo nel prossimo futuro.

Dopo la variazione del -94,7% del 2020 (con poco di più di 645.000 passeggeri), nel 2021 si è osservato un primo tentativo di ripresa del traffico, con un aumento

dei passeggeri movimentati rispetto all'anno precedente, ma con valori simili a quelli dei primi anni 2000.

Per il 2022 si stimava nei porti crocieristici italiani una movimentazione di oltre 7 milioni di passeggeri (+180% rispetto al 2021) con circa 4.300 toccate nave (+182% rispetto al 2021).

Analisi e posizionamento

L'intero comparto del turismo del mare italiano mostra una elevata competitività. Punti di forza che trainano questo settore sono sicuramente da riscontrare nella posizione strategica del nostro Paese, al centro del Mediterraneo, e nella qualità del patrimonio turistico dell'entroterra.

D'altro canto, però, soprattutto sotto il profilo ambientale, ci sono alcune criticità che è necessario considerare per allineare il settore alle nuove tendenze e sensibilità della domanda.

In particolare ci riferiamo alle esternalità negative connesse all'attività portuale (emissioni in atmosfera, qualità delle acque, del suolo, i rifiuti, la biodiversità e non ultimo, l'inquinamento acustico). Entrando nello specifico dei singoli segmenti del comparto, per quanto concerne la nautica da diporto, la presenza di alcune significative realtà industriali nel settore della cantieristica navale contribuisce a rendere il "brand" Italia attrattivo in questa nicchia di mercato, promuovendo flussi turistici incoming.

Al contempo, però, la ridotta dimensione media delle imprese, con una bassa tendenza al raggruppamento, comporta **difficoltà di accesso al credito, con una conseguente scarsità di risorse disponibili per investimenti e innovazione, fondamentali nella promozione turistica del sistema in uno scenario globale altamente competitivo.**

La crocieristica, al contrario, è favorita dalla presenza di grandi player leader di

settore che sono in grado di sostenere annualmente grandi investimenti, mantenendo il comparto alla frontiera sia sotto il profilo dell'innovazione di processo, soprattutto in ambito ecologico/ambientale, che per quello relativo all'innovazione di prodotto, rimanendo sempre in linea con le aspettative e l'evoluzione delle preferenze dei consumatori.

La selezione delle destinazioni, tuttavia, è limitata, spesso, dalle condizioni dei porti e da carenze infrastrutturali che generano problemi di accessibilità per alcuni attrattori, limitando l'offerta turistica.

Obiettivi di policy

Per contribuire a dare un'ulteriore spinta alle dinamiche di crescita di questo comparto si rende necessario promuovere un nuovo modo di concepire il mare, in maniera eco - sostenibile e rispettoso dell'ecosistema di riferimento, portando il turista su itinerari marini e approdi in zone costiere ad alto valore naturalistico e culturale.

Per quanto concerne la nautica da diporto, invece, le priorità dovrebbero riguardare:

- **la risoluzione del problema della carenza di posti barca**, che affligge alcune regioni italiane durante i picchi stagionali;
- **la transizione del settore verso una maggiore sostenibilità e cultura ecologica**, riducendo fortemente l'impatto ambientale della loro attività;
- **l'incremento degli investimenti sulle risorse umane**, che costituiscono **un requisito fondamentale per alimentare la crescita e la competitività del settore.**

Policy

Le azioni di policy suggerite per il comparto della nautica da diporto, suddivise

secondo la logica tematica che ispira tutto il documento, sono le seguenti:

GOVERNANCE

- Creare tavoli specifici per discutere l'opportunità di rendere le società di locazione e noleggio di unità e imbarcazioni da diporto società di servizi turistici (Soggetto Attuatore: Stato; Destinatari: operatori del settore);
- Valutare l'opportunità di adeguare la definizione normativa dei Marina Resort al fine di avvicinarli alle strutture ricettive (S.A.: Stato; D.: operatori del settore);

INNOVAZIONE

- Introdurre incentivi che favoriscano gli investimenti per la dotazione di adeguati sistemi di protezione dei dati in formato digitale, prevenendo possibili attacchi sia esterni che interni. (S.A.: Stato, enti locali; D.: operatori del settore).
- Mappare i porti, gli attracchi, le banchine per costruire un portale digitale dedicato alla nautica (S.A.: Stato, enti locali; D.: operatori del settore).
- Costruire nuove rotte e itinerari nautici che consentano di scoprire il patrimonio storico, culturale, naturalistico ed enogastronomico dell'entroterra costiero e delle acque interne dell'Italia (S.A.: Stato; D.: operatori del settore).
- Continuare a promuovere l'integrazione dell'offerta del settore tramite la formazione di hub della nautica (S.A.: Stato, enti locali; D.: operatori del settore).

QUALITÀ, INCLUSIVITÀ, SICUREZZA

- Estendere e razionalizzare l'utilizzo dei posti di ormeggio per diminuire il rischio di incidenti connessi al traffico e alle operazioni di attracco dei mezzi nautici. (S.A.: Stato, enti locali; D.: autorità portuali).
- Programmare un investimento infrastrutturale (sfruttando i finanziamenti

della BEI) per aumentare e ampliare le banchine e i punti di attracco (S.A.: Stato, enti locali; D.: autorità portuali).

SOSTENIBILITÀ

→ Creare percorsi che promuovano il rispetto del sistema marino mirati a mostrare i «tesori» dei nostri mari e, al contempo, a creare consapevolezza nei turisti in merito a bellezza e fragilità dell'ecosistema (S.A.: Stato, enti locali; D.: operatori del settore).

→ Prevedere politiche incentivanti per la decarbonizzazione e progettare un sostegno economico per l'installazione di batterie di nuove generazioni a bordo delle navi, in modo da ridurre a zero il loro impatto nei porti e in prossimità delle destinazioni. Possibilità di ricorrere al tax credit come previsto nelle misure generali per il comparto a sostegno della sostenibilità (S.A.: Stato; D.: operatori del settore).

FORMAZIONE E CARRIERE PROFESSIONALI TURISTICHE

→ Promuovere corsi di formazione che favoriscano la commistione di competenze nautiche con quelle del turismo costiero, al fine di valorizzare le risorse umane del settore nautico (S.A.: Stato, enti locali; D.: operatori del settore).

→ Istituire percorsi di formazione improntati al tema della sostenibilità, soprattutto in campo alimentare, e di servizi di entertainment ispirati alle culture e alle tradizioni tipiche dei territori coperti dagli itinerari crocieristici (S.A.: Stato, enti locali; D.: operatori del settore).

Per quanto attiene alle strutture dedicate alla nautica da diporto, quanto delineato dal Piano Strategico del Turismo in tale ambito, risulta in corso di attuazione.

3.3 Il Piano del Mare elaborato dal CIPOM in relazione alla portualità turistica

Il Piano del Mare Nazionale viene elaborato e approvato con cadenza triennale dal Comitato interministeriale per le politiche del mare (CIPOM) ai sensi dell'art. 12 del Decreto Legge 11.11.2022 n. 173.

Il Piano del Mare Nazionale è stato approvato dal CIPOM all'unanimità, con delibera del 31.7.2023 e pubblicato sul Supplemento Ordinario alla "Gazzetta Ufficiale" n. 248 del 23.10.2023, Serie Generale.

Per quanto attiene alla portualità turistica, tale documento ha affermato che una grande rete italiana di "**Hub del Mare**", 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 ed esperienze già localmente e regionalmente avviate. Per questo bisogna tener conto dei continui adeguamenti strutturali, al fine di garantire i più alti standards 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.

Il documento prosegue rilevando che 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, da' 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.

Il Piano, prende atto delle seguenti istanze espresse dai contributi presentati dagli stakeholders del settore:

I. Le concessioni portuali sono escluse dall'ambito di applicazione della

Direttiva Bolkestein. Le concessioni portuali e quelle delle altre strutture dedicate alla nautica da diporto ex DPR 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 (DPR 15 febbraio 1952, n. 328) ovvero **ai sensi del DPR 2 dicembre 1997, n. 509, ove applicabile**.

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.

Il presente Piano strategico trae fondamento e si inserisce nel solco tracciato dal Piano del Mare ed in particolare dai principi di indirizzo enunciati in materia di portualità turistica e, alla scadenza del suo primo triennio, si propone di fornire spunti e proposte operative basate sull'analisi del settore e sulle reali esigenze degli operatori, che consentano di tradurre in pratica le linee guida fornite dal Piano del Mare.

3.4 Lo stato dell'arte della portualità turistica italiana

La portualità turistica italiana rappresenta un settore dinamico e in continua evoluzione che dipenderà dalla capacità di coniugare tradizione, innovazione e sostenibilità, garantendo un'esperienza unica per i visitatori e un impatto positivo sull'ambiente e sull'economia locale. Per raggiungere questi obiettivi, è fondamentale sviluppare politiche integrate che coinvolgano enti locali, operatori privati e istituzioni nazionali.

3.4.1 Analisi delle strutture dedicate alla nautica da diporto e dei posti barca. Descrizione della domanda e dell'offerta

1) La domanda

L'analisi della domanda nel settore della portualità turistica non può prescindere da una valutazione complessiva degli aspetti funzionali, dei potenziali sviluppi della domanda di posti barca, dell'impatto ambientale e delle necessarie relazioni tra ambiente nautico in senso stretto e territorio retrostante, vale a dire le aree urbane, i servizi, la viabilità e le altre forme di offerta turistica.

Nella prefazione del volume il Ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture, Matteo Salvini, sottolinea come “Il settore della nautica da diporto, malgrado le perturbazioni all'economia internazionale per effetto dei conflitti in atto, continua a confermarsi in costante crescita. Il 2023, in particolare, è stato caratterizzato da una sensibile ripresa della domanda interna ed estera delle imbarcazioni italiane da diporto e sportive con la produzione che ha registrato la cifra record di 4 miliardi di euro di export, in crescita del 15,9% rispetto al 2022. Il settore prevede 28.000 addetti diretti e complessivamente 200.000 occupati per l'intera filiera. Dati che ribadiscono la centralità del diporto nautico nel sistema produttivo italiano ed europeo come dimostrato dall'incremento di 40.000

occupati in più rispetto a cinque anni fa”.

Come rilevato dallo stesso MIT nella sua nota di sintesi introduttiva della Relazione sul Diporto Nautico, “*il numero di posti barca deve risultare maggiore del parco nautico, in considerazione della necessità di accogliere unità da diporto provenienti anche da altri Paesi, al fine di valorizzare ed accrescere l’offerta di strutture turistiche presenti sul territorio*”.

In questa sede, l’analisi del fenomeno della portualità turistica in Italia si deve basare inizialmente sulla entità della domanda e, quindi, del parco nautico, partendo dai dati relativi al **numero delle imbarcazioni immatricolate** in Italia fornito dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti; a tale dato occorre aggiungere i natanti, vale a dire le numerose imbarcazioni non censite (inferiori ai 10 metri) che non hanno l’obbligo di immatricolazione ai sensi del D.M. 29.7.2008 n. 146 e ss.mm.

Tali dati verranno poi integrati in relazione alle imbarcazioni circolanti in Italia, con immatricolazioni estere, con un ulteriore approfondimento sulle unità da diporto di alta gamma provenienti anche da altri Paesi, da parte del Centro Studi e ricerca avanzata dell’eccellenza yachting Italiana di Navigo.

Dopo l’analisi della domanda costituita dal numero complessivo delle imbarcazioni circolanti nel territorio italiano, si passerà a verificare, sempre sulla base dei dati ed indicatori forniti dal MIT distinti per Regione, il numero dei posti barca presenti nel territorio nazionale.

Tali dati consentiranno di individuare **l’offerta** complessiva di posti barca offerti dalle strutture portuali turistiche italiane e, quindi, di determinare il numero di posti barca per chilometro di litorale, distinto per ripartizione geografica e regionale e, complessivamente, l’adeguatezza di tale disponibilità rispetto al parco nautico circolante.

a) **Le imbarcazioni immatricolate in Italia**

Per determinare l'ampiezza del fenomeno della portualità italiana, occorre, in primo luogo, fare riferimento ai dati contenuti nell'ultimo **rilevamento effettuato con la Relazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti tramite l'Ufficio di Statistica del proprio Dipartimento per gli Affari Generali e la Digitalizzazione**, con riferimento al Diporto Nautico in Italia per **l'anno 2023**.

Nella nota di presentazione del documento, si evidenzia che:

- **Al 31 Dicembre 2023, risultano iscritte sul territorio nazionale 80.474 unità da diporto**, delle quali 65.641 registrate negli Uffici Marittimi Periferici delle Capitanerie di Porto e 14.833 presso gli Uffici Provinciali della Motorizzazione Civile, a fronte di 161.778 posti barca destinati all'attracco e all'ormeggio di naviglio da diporto disponibili lungo i litorali italiani; a tale riguardo, occorre sempre tenere in conto come le attuali dotazioni infrastrutturali siano in parte destinate anche ad accogliere unità da diporto di lunghezza inferiore ai 10 metri, per le quali, come è noto, non sussiste l'obbligo di iscrizione a tali Registri;
- Il numero di unità iscritte rispetto al numero di posti barca (c.d. "**indice di affollamento**"), risulta particolarmente alto nel Lazio (100,4 unità ogni 100 posti barca), nel Veneto (100,1) e, a seguire, in Emilia Romagna (73,1) e in Liguria (67,4), a fronte di valori dell'indice significativamente bassi, con valori inferiore alla media nazionale (49,7), nelle Regioni dell'Italia Meridionale e Insulare, dove dotazioni infrastrutturali e punti di sbarco destinati al turismo nautico, sono rivolti anche a soddisfare le numerose domande di attracco che si registrano nei mesi estivi da parte di diportisti di altre Regioni o esteri.
- Le tabelle e le sintesi seguenti sono estratte dalla suddetta relazione del MIT ed

offrono interessanti spunti di riflessione ed approfondimenti.

-

Tavola A - Unità da diporto nautico iscritte presso gli Uffici Marittimi Periferici e gli Uffici della Motorizzazione Civile (U.M.C.) al 31/12/2023 e posti barca rilevati al 30/09/2023 - Dati ed indicatori per Regione e Ripartizione Geografica

Regione/ Ripartizione Geografica	Unità iscritte presso U.M.C. (**)	Unità iscritte presso Uffici Marittimi	Totale unità iscritte presso Uffici Marittimi e U.M.C.	% di unità iscritte sul totale nazionale	Posti barca (***)	% di posti barca sul totale nazionale	Unità iscritte per ogni 100 posti barca (indice di affollamento)	Km di litorale	Posti barca per km di litorale
Piemonte e Valle d'Aosta	3.754	-	3.754	4,8	-	-	-	-	-
Lombardia	6.279	-	6.279	7,8	-	-	-	-	-
Trentino Alto Adige(*)	63	-	63	0,1	-	-	-	-	-
Veneto	1.987	4.095	6.082	7,5	6.074	3,8	100,1	140	43,4
Friuli Venezia Giulia	12	3.474	3.486	4,3	15.462	9,6	22,5	94	164,5
Liguria	75	16.685	16.760	20,8	24.853	15,4	67,4	389	63,9
Emilia Romagna	767	3.357	4.124	5,1	5.639	3,5	73,1	122	46,2
Italia Settentrionale	12.937	27.611	40.548	50,4	52.028	32,2	77,9	745	69,8
Toscana	822	7.880	8.702	10,8	19.500	12,1	44,6	561	34,8
Umbria	237	-	237	0,3	-	-	-	-	-
Marche	-	2.311	2.311	2,9	5.396	3,3	42,8	188	28,7
Lazio	69	8.410	8.479	10,5	8.448	5,2	100,4	363	23,3
Italia Centrale	1.128	18.601	19.729	24,5	33.344	20,6	59,2	1.112	30,0
Abruzzo	251	548	799	1,0	1.762	1,1	45,3	138	12,8
Molise	7	34	41	0,1	587	0,4	7,0	36	16,3
Campania	-	8.024	8.024	10,0	16.264	10,1	49,3	522	31,2
Puglia e Basilicata Ionica	73	2.504	2.577	3,2	14.875	9,2	17,3	1.015	14,7
Calabria e Basilicata Tirrenica	-	1.051	1.051	1,3	6.738	4,2	15,6	796	8,5
Sardegna	419	3.896	4.315	5,3	18.454	11,4	23,4	1.851	10,0
Sicilia	18	3.372	3.390	4,2	17.726	11,0	19,1	1.473	12,0
Italia Meridionale e Insulare	768	19.429	20.197	25,1	76.406	47,2	26,4	5.831	13,1
Italia	14.833	65.641	80.474	100,0	161.778	100,0	49,7	7.688	21,0

(*) Province Autonome di Trento e Bolzano.

(**) Alcuni dati degli U.M.C. sono stati rivisti a partire dal 2022. Possono quindi differire rispetto a quelli degli anni precedenti.

(***) I dati relativi alle infrastrutture per il Diporto Nautico sono aggiornati al 30 settembre.

Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Capitanerie di Porto, Autorità di Sistema Portuale, U.M.C.

TAVOLA 1.1 - CONSISTENZA DEL NAVIGLIO DA DIPORTO ISCRITTO NEGLI UFFICI MARITTIMI PERIFERICI PER CLASSI DI LUNGHEZZA - SITUAZIONE AL 31/12/2022

Tipo di unità da diporto	Fino a 10,00 m	Da 10,01 a 12,00 m	Da 12,01 a 18,00 m	Da 18,01 a 24,00 m	Oltre 24,00 m	Totale
A vela (con o senza motore ausiliario)	1.858	8.542	7.392	1.305		19.097
A motore	20.363	12.256	12.125	2.188		46.932
Navi					171	171
Totale	22.221	20.798	19.517	3.493	171	66.200

Nota: Nelle caselle con sfondo verde si riporta il numero delle unità che in base alla normativa vigente non hanno obbligo di iscrizione ma che sono comunque inserite nei registri tenuti dagli Uffici Marittimi Periferici.

Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Capitanerie di Porto.

TAVOLA 1.2 - ISCRIZIONI DEL NAVIGLIO DA DIPORTO NEGLI UFFICI MARITTIMI PERIFERICI PER CLASSI DI LUNGHEZZA DALL'1/01/2023 AL 31/12/2023

Tipo di unità da diporto	Fino a 10,00 m	Da 10,01 a 12,00 m	Da 12,01 a 18,00 m	Da 18,01 a 24,00 m	Oltre 24,00 m	Totale
A vela (con o senza motore ausiliario)	32	37	83	8		160
A motore	64	28	61	6		159
Navi					-	-
Totale	96	65	144	14	-	319

Nota: Nelle caselle con sfondo verde si riporta il numero delle unità che in base alla normativa vigente non hanno obbligo di iscrizione ma che sono comunque inserite nei registri tenuti dagli Uffici Marittimi Periferici.
Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Capitanerie di Porto.

TAVOLA 1.3 - CANCELLAZIONI DEL NAVIGLIO DA DIPORTO NEGLI UFFICI MARITTIMI PERIFERICI PER CLASSI DI LUNGHEZZA DALL'1/01/2023 AL 31/12/2023

Tipo di unità da diporto	Fino a 10,00 m	Da 10,01 a 12,00 m	Da 12,01 a 18,00 m	Da 18,01 a 24,00 m	Oltre 24,00 m	Totale
A vela (con o senza motore ausiliario)	48	95	151	11		305
A motore	343	85	118	24		570
Navi					3	3
Totale	391	180	269	35	3	878

Nota: Nelle caselle con sfondo verde si riporta il numero delle unità che in base alla normativa vigente non hanno obbligo di iscrizione ma che sono comunque inserite nei registri tenuti dagli Uffici Marittimi Periferici.
Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Capitanerie di Porto.

TAVOLA 1.4 - CONSISTENZA DEL NAVIGLIO DA DIPORTO ISCRITTO NEGLI UFFICI MARITTIMI PERIFERICI PER CLASSI DI LUNGHEZZA - SITUAZIONE AL 31/12/2022

Tipo di unità da diporto	Fino a 10,00 m	Da 10,01 a 12,00 m	Da 12,01 a 18,00 m	Da 18,01 a 24,00 m	Oltre 24,00 m	Totale
A vela (con o senza motore ausiliario)	1.842	8.484	7.324	1.302		18.952
A motore	20.084	12.199	12.068	2.170		46.521
Navi					168	168
Totale	21.926	20.683	19.392	3.472	168	65.641

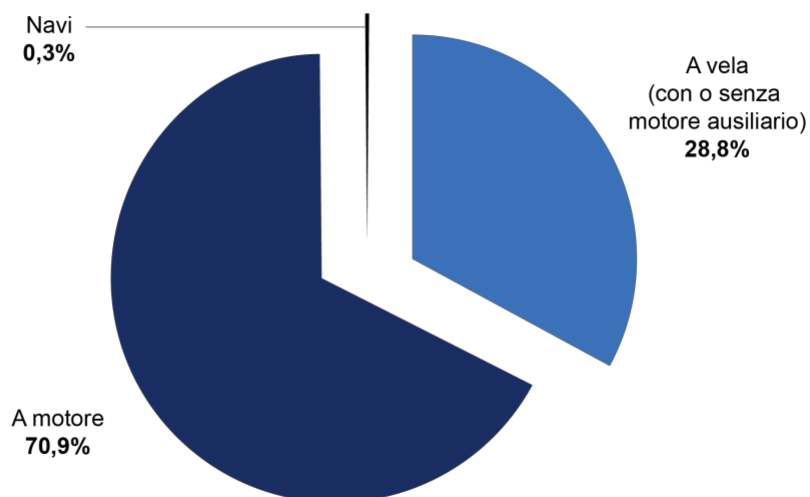
Nota: Nelle caselle con sfondo verde si riporta il numero delle unità che in base alla normativa vigente non hanno obbligo di iscrizione ma che sono comunque inserite nei registri tenuti dagli Uffici Marittimi Periferici.
Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Capitanerie di Porto.

**TAVOLA 1.5 - DIFFERENZA TRA LA CONSISTENZA DEL NAVIGLIO DA DIPORTO
ISCRITTO NEGLI UFFICI MARITTIMI PERIFERICI AL 31/12/2023 E AL 31/12/2022
PER CLASSI DI LUNGHEZZA**

Tipo di unità da diporto	Fino a 10,00 m	Da 10,01 a 12,00 m	Da 12,01 a 18,00 m	Da 18,01 a 24,00 m	Oltre 24,00 m	Totale
A vela (con o senza motore ausiliario)	-16	-58	-68	-3		-145
A motore	-279	-57	-57	-18		-411
Navi					-3	-3
Totale	-295	-115	-125	-21	-3	-559

Nota: Nelle caselle con sfondo verde si riporta il numero delle unità che in base alla normativa vigente non hanno obbligo di iscrizione ma che sono comunque inserite nei registri tenuti dagli Uffici Marittimi Periferici.
Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Capitanerie di Porto.

**GRAFICI 1.1 - SUDDIVISIONE TIPOLOGICA DELLA CONSISTENZA
DELLE UNITÀ DA DIPORTO ISCRITTE AL 31/12/2022**

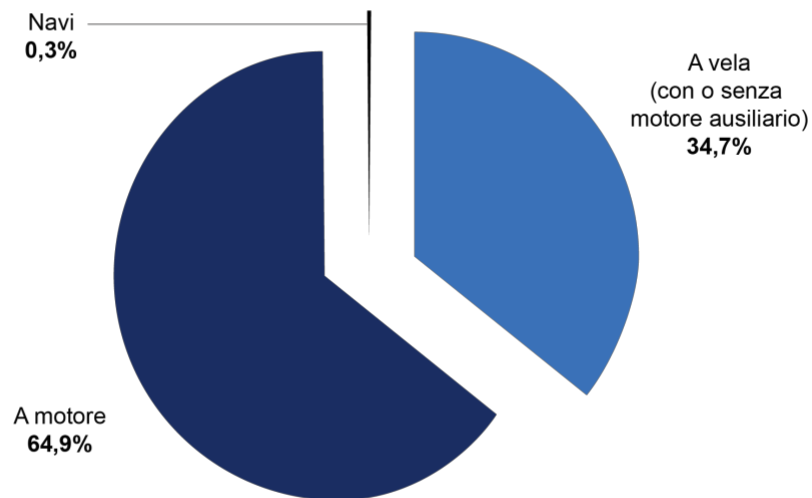


**GRAFICI 1.2 - SUDDIVISIONE TIPOLOGICA DELLE UNITÀ
DA DIPORTO ISCRITTE NEL CORSO DEL 2023**

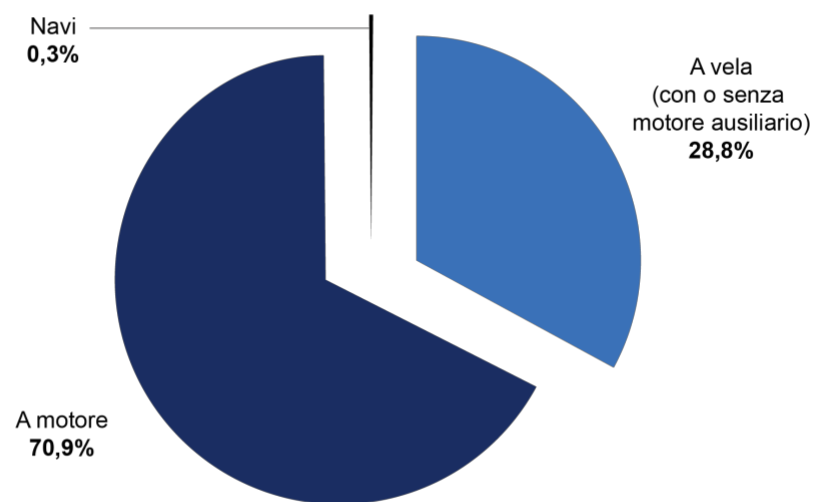


Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Capitanerie di Porto.

**GRAFICI 1.3 - SUDDIVISIONE TIPOLOGICA DELLE UNITÀ
DA DIPORTO CANCELLATE NEL CORSO 2023**



**GRAFICI 1.4 - SUDDIVISIONE DELLA CONSISTENZA DELLE UNITÀ
DA DIPORTO ISCRITTE AL 31/12/23**



Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Capitanerie di Porto.

TAVOLA 1.11 - UNITA' DA DIPORTO ISCRITTE NEGLI UFFICI MARITTIMI PERIFERICI PER CLASSI DI LUNGHEZZA E PER REGIONE - SITUAZIONE AL 31/12/2022

N.	REGIONE	A vela (con o senza motore ausiliario)					A motore				Navi (oltre 24 m)	Totale
		Fino a 10,00 metri	Da 10,01 a 12,00 m	Da 12,01 a 18,00 m	Da 18,01 a 24 m	Totale	Fino a 10,00 metri	Da 10,01 a 12,00 m	Da 12,01 a 18,00 m	Da 18,01 a 24 m	Totale	
1	LIGURIA	574	2.344	2.291	1.068	6.277	3.421	3.086	3.446	709	10.642	16.949
2	TOSCANA	179	1.018	928	65	2.190	1.988	1.599	1.719	385	5.671	7.933
3	LAZIO	312	938	774	24	2.048	2.956	1.496	1.554	337	6.343	8.425
4	CAMPANIA	79	307	317	25	728	3.814	1.882	1.487	136	7.319	8.056
5	CALABRIA	11	67	124	1	203	633	119	80	12	844	1.048
6	PUGLIA (*)	55	176	158	4	393	1.574	323	204	10	2.111	2.504
7	MOLISE	1	5	1	-	7	17	6	3	2	28	35
8	ABRUZZO	21	71	66	6	164	225	100	53	9	387	552
9	MARCHE	61	290	191	11	553	574	519	629	83	1.805	2.362
10	EMILIA ROMAGNA	91	930	689	20	1.730	457	625	512	68	1.662	3.395
11	VENETO	170	748	510	18	1.446	1.203	709	619	140	2.671	4.123
12	FRIULI VENEZIA GIULIA	129	948	611	26	1.714	625	504	584	82	1.795	3.511
13	SARDEGNA	89	400	427	20	936	1.139	823	885	137	2.984	3.927
14	SICILIA	86	300	305	17	708	1.757	485	350	78	2.670	3.380
Totale		1.858	8.542	7.392	1.305	19.097	20.363	12.256	12.125	2.188	46.932	66.200

(*) La Capitaneria di Porto di Bari non ha fornito i dati, si riportano le informazioni fornite l'anno precedente.

Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Capitanerie di Porto.

TAVOLA 1.12 - UNITA' DA DIPORTO ISCRITTE NEGLI UFFICI MARITTIMI PERIFERICI PER CLASSI DI LUNGHEZZA E PER REGIONE DALL'1/01/2023 AL 31/12/2023

N.	REGIONE	A vela (con o senza motore ausiliario)					A motore				Navi (oltre 24 m)	Totale
		Fino a 10,00 metri	Da 10,01 a 12,00 m	Da 12,01 a 18,00 m	Da 18,01 a 24 m	Totale	Fino a 10,00 metri	Da 10,01 a 12,00 m	Da 12,01 a 18,00 m	Da 18,01 a 24 m		
1	LIGURIA	-	2	1	-	3	6	1	-	-	-	10
2	TOSCANA	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	2
3	LAZIO	17	29	72	8	126	15	25	58	6	-	230
4	CAMPANIA	-	1	2	-	3	5	-	-	-	-	8
5	CALABRIA	-	-	1	-	1	4	-	-	-	-	5
6	PUGLIA (*)	2	-	1	-	3	3	-	-	-	-	6
7	MOLISE	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	1
8	ABRUZZO	1	-	1	-	2	2	-	-	-	-	4
9	MARCHE	1	1	-	-	2	-	-	2	-	-	4
10	EMILIA ROMAGNA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
11	VENETO	-	2	-	-	2	2	-	-	-	-	4
12	FRIULI VENEZIA GIULIA	9	1	1	-	11	7	1	-	-	-	19
13	SARDEGNA	1	1	1	-	3	12	1	1	-	-	17
14	SICILIA	1	-	3	-	4	5	-	-	-	-	9
Totale		32	37	83	8	160	64	28	61	6	-	319

(*) La Capitaneria di Porto di Bari non ha fornito i dati.

Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Capitanerie di Porto.

TAVOLA 1.14 - UNITA' DA DIPORTO ISCRITTE NEGLI UFFICI MARITTIMI PERIFERICI PER CLASSI DI LUNGHEZZA E PER REGIONE - SITUAZIONE AL 31/12/2023

N.	REGIONE	A vela (con o senza motore ausiliario)					A motore				Navi (oltre 24 m)	Totale
		Fino a 10,00 metri	Da 10,01 a 12,00 m	Da 12,01 a 18,00 m	Da 18,01 a 24 m	Totale	Fino a 10,00 metri	Da 10,01 a 12,00 m	Da 12,01 a 18,00 m	Da 18,01 a 24 m		
1	LIGURIA	559	2.320	2.270	1.068	6.217	3.250	3.049	3.438	702	29	16.685
2	TOSCANA	175	1.013	918	63	2.169	1.954	1.595	1.706	384	72	7.880
3	LAZIO	318	943	774	25	2.060	2.932	1.491	1.559	336	32	8.410
4	CAMPANIA	79	307	315	25	726	3.797	1.872	1.484	136	9	8.024
5	CALABRIA	11	67	125	1	204	635	119	80	12	1	1.051
6	PUGLIA (*)	57	173	159	4	393	1.575	323	203	10	-	2.504
7	MOLISE	1	5	1	-	7	17	6	2	2	-	34
8	ABRUZZO	20	71	66	6	163	225	98	52	9	1	548
9	MARCHE	62	286	187	11	546	555	513	612	81	4	2.311
10	EMILIA ROMAGNA	85	918	681	20	1.704	452	622	509	67	3	3.357
11	VENETO	168	742	505	17	1.432	1.194	707	617	139	6	4.095
12	FRIULI VENEZIA GIULIA	133	941	599	26	1.699	622	497	574	80	2	3.474
13	SARDEGNA	89	398	417	20	924	1.125	824	882	134	7	3.896
14	SICILIA	85	300	307	16	708	1.751	483	350	78	2	3.372
Totale		1.842	8.484	7.324	1.302	18.952	20.084	12.199	12.068	2.170	168	65.641

(*) La Capitaneria di Porto di Bari non ha fornito i dati, si riportano le informazioni dell'anno precedente.
Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Capitanerie di Porto.

TAVOLA 1.15 - UNITA' DA DIPORTO ISCRITTE PER CLASSI DI LUNGHEZZA E PER COMPARTIMENTO MARITTIMO - SITUAZIONE AL 31/12/2022

N.	Compartimento Marittimo	A vela (con o senza motore ausiliario)					A motore				Navi (oltre 24 m)	Totale
		Fino a 10,00 metri	Da 10,01 a 12,00 m	Da 12,01 a 18,00 m	Da 18,01 a 24 m	Totale	Fino a 10,00 metri	Da 10,01 a 12,00 m	Da 12,01 a 18,00 m	Da 18,01 a 24 m		
1	Imperia	80	554	458	16	1.108	358	291	335	83	4	2.179
2	Savona	102	200	101	33	436	72	281	240	47	2	1.078
3	Genova	241	1.118	1.231	263	2.853	2.869	2.099	2.460	454	11	10.746
4	La Spezia	151	472	501	756	1.880	122	395	411	125	13	2.946
5	Marina di Carrara	35	110	84	9	238	244	95	52	40	-	669
6	Viareggio	64	269	294	34	661	616	690	955	213	58	3.193
7	Livorno	61	504	424	19	1.008	837	683	558	99	13	3.198
8	Portoferraio	19	135	126	3	283	271	131	154	33	1	873
9	Civitavecchia	14	48	33	1	96	83	40	19	1	-	239
10	Roma	280	849	709	21	1.859	2.510	1.262	1.343	326	30	7.330
11	Gaeta	18	41	32	2	93	363	194	192	10	4	856
12	Napoli	46	198	206	19	469	3.413	1.450	1.141	104	9	6.586
13	Torre del Greco	8	14	6	-	28	195	53	30	-	-	306
14	Castellammare di Stabia	1	15	24	-	40	119	156	146	19	-	480
15	Salerno	24	80	81	6	191	87	223	170	13	-	684
16	Vibo Valentia Marina	2	15	20	-	37	239	62	39	4	1	382
17	Gioia Tauro	-	-	1	1	2	18	3	6	3	-	32
18	Reggio Calabria	7	38	99	-	144	208	29	12	2	-	395
19	Corigliano Calabro	-	1	-	-	1	3	-	2	-	-	6
20	Crotone	2	13	4	-	19	165	25	21	3	-	233
21	Taranto	15	46	63	-	124	269	50	31	2	-	476
22	Gallipoli	8	27	27	1	63	502	106	57	1	-	729

Segue: TAVOLA 1.15 - UNITA' DA DIPORTO ISCRITTE PER CLASSI DI LUNGHEZZA E PER COMPARTIMENTO MARITTIMO - SITUAZIONE AL 31/12/2022

N.	Compartimento Marittimo	A vela (con o senza motore ausiliario)						A motore				Navi (oltre 24 m)	Totale
		Fino a 10,00 metri	Da 10,01 a 12,00 m	Da 12,01 a 18,00 m	Da 18,01 a 24 m	Totale	Fino a 10,00 metri	Da 10,01 a 12,00 m	Da 12,01 a 18,00 m	Da 18,01 a 24 m	Totale		
23	Brindisi	4	18	12	1	35	182	48	20	2	252	-	287
24	Bari (*)	19	66	41	1	127	290	58	56	2	406	-	533
25	Molfetta	1	3	3	-	7	7	6	3	-	16	-	23
26	Barletta	4	6	5	-	15	122	25	9	1	157	-	172
27	Manfredonia	4	10	7	1	22	202	30	28	2	262	-	284
28	Termoli	1	5	1	-	7	17	6	3	2	28	-	35
29	Pescara	16	58	47	4	125	202	87	50	6	345	1	471
30	Ortona	5	13	19	2	39	23	13	3	3	42	-	81
31	San Benedetto del Tronto	7	45	24	-	76	134	32	30	1	197	1	274
32	Ancona	29	128	88	6	251	205	97	72	8	382	2	635
33	Pesaro	25	117	79	5	226	235	390	527	74	1.226	1	1.453
34	Rimini	60	472	472	13	1.017	128	192	208	42	570	2	1.589
35	Ravenna	31	458	217	7	713	329	433	304	26	1.092	1	1.806
36	Chioggia	81	175	111	4	371	400	164	139	7	710	2	1.083
37	Venezia	89	573	399	14	1.075	803	545	480	133	1.961	4	3.040
38	Monfalcone	120	740	517	24	1.401	575	445	530	78	1.628	-	3.029
39	Trieste	9	208	94	2	313	50	59	54	4	167	2	482
40	Cagliari	27	103	70	4	204	428	111	83	9	631	5	840
41	Oristano	9	23	6	1	39	31	15	6	-	52	-	91
42	Olbia	29	137	241	13	420	497	525	662	114	1.798	2	2.220
43	La Maddalena	8	33	48	2	91	67	66	68	7	208	-	299
44	Porto Torres	16	104	62	-	182	116	106	66	7	295	-	477

Segue: TAVOLA 1.15 - UNITA' DA DIPORTO ISCRITTE PER CLASSI DI LUNGHEZZA E PER COMPARTIMENTO MARITTIMO - SITUAZIONE AL 31/12/2022

N.	Compartimento Marittimo	A vela (con o senza motore ausiliario)					A motore				Navi (oltre 24 m)	Totale
		Fino a 10,00 metri	Da 10,01 a 12,00 m	Da 12,01 a 18,00 m	Da 18,01 a 24 m	Totale	Fino a 10,00 metri	Da 10,01 a 12,00 m	Da 12,01 a 18,00 m	Da 18,01 a 24 m	Totale	
45	Messina	10	21	43	-	74	56	42	30	4	132	207
46	Catania	20	68	56	-	144	599	60	38	11	708	852
47	Augusta	-	4	8	-	12	27	6	4	-	37	49
48	Siracusa	4	29	22	3	58	66	22	24	2	114	172
49	Pozzallo	1	3	13	1	18	43	16	5	-	64	82
50	Porto Empedocle	-	4	3	1	8	61	24	25	4	114	122
51	Gela	1	3	4	-	8	53	5	1	-	59	67
52	Mazara del Vallo	1	3	5	-	9	76	14	1	-	91	100
53	Trapani	8	20	32	1	61	161	64	61	8	294	355
54	Palermo	36	130	99	7	272	321	168	114	35	638	911
55	Milazzo	5	15	20	4	44	294	64	47	14	419	463
Totale		1.858	8.542	7.392	1.305	19.097	20.363	12.256	12.125	2.188	46.932	66.200

(*) La Capitaneria di Porto non ha fornito i dati aggiornati, si riportano le informazioni fornite l'anno precedente.
Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Capitanerie di Porto.

TAVOLA 1.16 - UNITA' DA DIPORTO ISCRITTE PER CLASSI DI LUNGHEZZA E PER COMPARTIMENTO MARITTIMO DALL'1/01/2023 AL 31/12/2023

N.	Compartimento Marittimo	A vela (con o senza motore ausiliario)				A motore				Navi (oltre 24 m)	Totale
		Fino a 10,00 metri	Da 10,01 a 12,00 m	Da 12,01 a 18,00 m	Da 18,01 a 24 m	Totale	Fino a 10,00 metri	Da 10,01 a 12,00 m	Da 12,01 a 18,00 m	Da 18,01 a 24 m	Totale
1	Imperia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2	Savona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3	Genova	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4	La Spezia	-	2	1	-	3	6	1	-	-	10
5	Marina di Carrara	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6	Viareggio	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7	Livorno	-	-	-	-	-	2	-	-	-	2
8	Portoferraio	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9	Civitavecchia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10	Roma	17	29	72	8	126	15	25	58	6	230
11	Gaeta	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12	Napoli	-	-	-	-	-	2	-	-	-	2
13	Torre del Greco	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
14	Castellammare di Stabia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
15	Salerno	-	1	2	-	3	3	-	-	-	6
16	Vibo Valentia Marina	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1
17	Gidra Tauro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
18	Reggio Calabria	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
19	Corigliano Calabro	-	-	1	-	1	-	-	-	-	1
20	Crotone	-	-	-	-	-	3	-	-	-	3
21	Taranto	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
22	Gallipoli	1	-	1	-	2	2	-	-	-	4

Segue: TAVOLA 1.16 - UNITA' DA DIPORTO ISCRITTE PER CLASSI DI LUNGHEZZA E PER COMPARTIMENTO MARITTIMO DALL'1/01/2023 AL 31/12/2023

N.	Compartimento Marittimo	A vela (con o senza motore ausiliario)					A motore				Navi (oltre 24 m)	Totale
		Fino a 10,00 metri	Da 10,01 a 12,00 m	Da 12,01 a 18,00 m	Da 18,01 a 24 m	Totale	Fino a 10,00 metri	Da 10,01 a 12,00 m	Da 12,01 a 18,00 m	Da 18,01 a 24 m	Totale	
23	Brindisi	1	-	-	-	1	1	-	-	-	1	2
24	Bari (*)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
25	Molfetta	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
26	Barletta	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
27	Manfredonia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
28	Termoli	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1	1
29	Pescara	1	-	1	-	2	2	-	-	-	2	4
30	Ortona	-	-	-	-	-	-	-	2	-	2	3
31	San Benedetto del Tronto	-	1	-	-	1	-	-	-	-	-	1
32	Ancona	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-
33	Pesaro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
34	Rimini	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
35	Ravenna	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
36	Chioggia	-	-	-	-	-	2	-	-	-	2	2
37	Venezia	-	2	-	-	2	-	-	-	-	-	2
38	Monfalcone	3	1	-	-	4	2	1	-	-	3	7
39	Trieste	6	-	1	-	7	5	-	-	-	5	12
40	Cagliari	1	1	1	-	3	7	-	-	-	7	10
41	Oristano	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
42	Olbia	-	-	-	-	-	5	1	-	-	6	6
43	La Maddalena	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1	1
44	Porto Torres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
45	Messina	1	-	3	-	4	1	-	-	-	1	5

Segue: TAVOLA 1.16 - UNITA' DA DIPORTO ISCRITTE PER CLASSI DI LUNGHEZZA E PER COMPARTIMENTO MARITTIMO DALL'1/01/2023 AL 31/12/2023

N.	Compartimento Marittimo	A vela (con o senza motore ausiliario)					A motore				Navi (oltre 24 m)	Totale
		Fino a 10,00 metri	Da 10,01 a 12,00 m	Da 12,01 a 18,00 m	Da 18,01 a 24 m	Totale	Fino a 10,00 metri	Da 10,01 a 12,00 m	Da 12,01 a 18,00 m	Da 18,01 a 24 m		
46	Catania	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
47	Augusta	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
48	Siracusa	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	1
49	Pozzallo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
50	Porto Empedocle	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	2
51	Gela	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
52	Mazara del Vallo	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	1
53	Trapani	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
54	Palermo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
55	Milazzo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totale		32	37	83	8	160	64	28	61	6	-	319

(*) La Capitaneria di Porto non ha fornito i dati aggiornati.

Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Capitanerie di Porto.

Sul piano normativo, la classificazione delle unità da diporto è disciplinata dalla *legge n°50 dell'11 febbraio 1971*, “Norme sulla navigazione del diportista” e dal *D.Lgs. 171 del 18 luglio 2005* in attuazione della Direttiva 2003/44/CE “Codice della nautica da diporto” aggiornata da ultimo, con Legge n. 214/2023 che all’art. 3 definisce:

- **Natante da diporto:** unità a vela e a motore di lunghezza pari o inferiore ai 10 metri, con esclusione delle moto d’acqua. Tutte le unità a remi indipendentemente dalla lunghezza;
- **Imbarcazioni da diporto:** sono tutte le unità a vela e a motore con lunghezza superiore ai 10 metri e fino a 24 metri
- **Navi da diporto:** le unità con lunghezza superiore ai 24 metri.

La normativa Italiana prevede che le imbarcazioni e le navi da diporto siano obbligatoriamente iscritte nell’*Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN)* e pertanto sono beni mobili registrati. L’ATCN ha sostituito i Registri di iscrizione delle Imbarcazioni da Diporto (R.I.D.) che erano tenuti dagli Uffici Marittimi (Capitanerie di Porto e Uffici Circondariali Marittimi) e dagli Uffici Provinciali della Motorizzazione Civile.

Invece i natanti sono esclusi dall’obbligo di iscrizione nell’ATCN, ma possono esserlo in via facoltativa, in questo caso vengono parificati alle imbarcazioni.

La procedura per iscrivere una unità da diporto, natante o imbarcazione, è stata modificata con l’introduzione del **SISTE** (Sistema telematico centrale della nautica da diporto) e viene avviata con **una richiesta ad uno sportello STED** (Sportello Telematico del Diportista). Sono sportelli STED: le Capitanerie di Porto, gli Uffici Circondariali Marittimi, gli uffici della Motorizzazione Civile e le agenzie nautiche che hanno il collegamento telematico

col ministero dei trasporti.

Alla domanda devono essere allegati:

- **Titolo di proprietà.** Normalmente la fattura di vendita (in particolare per unità nuove) o una dichiarazione unilaterale di vendita o una scrittura privata (tipicamente per unità usate), certificato di cancellazione dal registro dello stato di provenienza (per unità provenienti da un registro estero, il documento non deve essere più vecchio di 6 mesi e deve contenere le generalità del proprietario);
- **Documentazione del/dei motori:** dichiarazione di potenza del/dei motori entrobordo o entrofuoribordo (è un documento che rilascia il costruttore) oppure, per i motori più datati, è equivalente il certificato di omologazione corredato da dichiarazione di conformità oppure dal certificato di potenza rilasciati prima del 10-05-2000;
- **DCI (Dichiarazione di Costruzione o Importazione):** è un documento viene rilasciato dalle associazioni dei costruttori/importatori/distributori di unità da diporto riconosciute dal ministero dei trasporti come maggiormente rappresentative sul piano nazionale. La DCI viene rilasciata in via telematica dopo aver fornito i dati del proprietario e le scansioni dei documenti tecnici dell'imbarcazione.
- **Copia di un documento del/dei proprietari** (se il proprietario è una persona giuridica come un'azienda o un'associazione è necessaria copia del documento del legale rappresentante ed autodichiarazione o visura camerale) **ed una autocertificazione sulla cittadinanza, residenza, stato civile e regime patrimoniale dei beni.**

Documentazione tecnica dello scafo:

- **Per unità nuove marcate CE** è necessaria la dichiarazione di conformità UE (viene rilasciata dal costruttore dello scafo);
- **Per unità usate provenienti da un registro di uno stato dell'UE** è necessario il certificato di cancellazione (non più vecchio di 6 mesi) che può sostituire la dichiarazione di conformità UE se ne riporta i dati tecnici;
- **Per unità usate non marcate CE:** attestazione di idoneità rilasciata da un organismo tecnico notificato, come lo è Enave;
- **Per unità usate marcate CE:** attestazione di idoneità rilasciata da un organismo tecnico notificato, come ENAVE, nel caso che siano passati 8 anni o più dalla costruzione per quelle in categoria A e B, oppure se sono passati più di 10 anni per quelle in categoria C e D.

Tutti i documenti devono essere legalizzati e tradotti in italiano se necessario; occorrono, infine, alcuni versamenti, marche da bollo ed l'imposta di registro sul titolo di proprietà, se dovuta.

I vantaggi dell'immatricolazione italiana, derivano, in particolare, da alcune prerogative:

- Essendo un bene mobile registrato è maggiormente tutelata la proprietà, contrariamente ai natanti per i quali il possesso vale come titolo di proprietà;
- Può navigare in acque internazionali se è abilitata alla navigazione senza limiti dalla costa o è marcata CE. Mentre, un natante deve navigare al massimo entro 12 miglia dalla costa, entro 6 se non marcato CE e sprovvisto di documentazione dello scafo;
- Può navigare in acque appartenenti ad uno stato straniero godendo delle prerogative delle unità battenti bandiera;
- Può essere utilizzata per il noleggio occasionale;

- Può essere utilizzata come barca scuola per il conseguimento della patente nautica (fatte salve alcune caratteristiche di dimensione minima che tali unità devono avere);

L'iscrizione nel registro nazionale comporta anche una serie di obblighi da rispettare:

- Il passaggio di proprietà deve avvenire con un atto formale scritto in italiano con le firme autenticate. Va registrato presso l'Agenzia delle Entrate con il pagamento dell'imposta di registro. E' previsto l'aggiornamento della licenza di navigazione con l'indicazione del nuovo proprietario;
- Deve essere sottoposta regolarmente alle visite di sicurezza previste ai fini del rinnovo del certificato di sicurezza. Queste garantiscono che l'unità abbia mantenuto i requisiti essenziali di sicurezza in relazione ai tipi di navigazione cui è abilitata ed alla specifica destinazione a cui è adibita. E' obbligatoria la visita a bordo di un tecnico qualificato, accreditato presso un ente tecnico come il Rina o altri, per verificare lo stato dell'unità, degli impianti, delle dotazioni, ai fini della sicurezza generale dell'imbarcazione;
- Un'unità battente bandiera italiana deve avere le dotazioni di sicurezza previste dalle norme italiane. In particolare, alcune onerose, come la nuova cassetta di pronto soccorso per le navigazioni oltre 12 miglia dalla costa. E' previsto anche l'obbligo della revisione biennale della zattera di salvataggio, mentre in altri stati europei, per la stessa zattera, la revisione ha cadenza quadriennale.

In Italia, le unità da diporto inferiori ai dieci metri, sono considerate un natante, ovvero un bene non registrato, con un notevole risparmio sia al momento dell'acquisto che nella sua gestione, per certi versi paragonabile a quello di una bicicletta.

Il complesso iter burocratico connesso alla iscrizione dell'unità da diporto, al

quale si aggiungono gli oneri e vincoli per il periodo successivo, hanno determinato una notevole presenza di natanti all'interno delle strutture dedicate alla nautica da diporto.

Poiché il natante non è un bene registrato, in termini generali, ai fini della proprietà, vige il principio del possesso vale titolo, salva prova contraria; per le stesse ragioni non è denunciato ai fini fiscali, a differenza di quanto accade negli altri paesi, essendo l'Italia l'unico paese a prevedere la possibilità di un mezzo nautico non identificabile.

Questa caratteristica implica che il natante possa non avere bandiera e, quindi, identificato come un mezzo soggetto alla legge di un determinato Stato. La bandiera si acquisisce solo al momento della registrazione dell'unità di navigazione in un registro pubblico. Non avendo bandiera, **il natante non può navigare in acque extraterritoriali, salvi accordi specifici tra Stati.**

Per supplire a tali inconvenienti, che di fatto precludevano la libera circolazione di tali natanti all'estero, è stato pubblicato in Gazzetta ufficiale il Decreto 2 maggio 2024 del Ministero Infrastrutture e Trasporti contenente l'approvazione del modello di DCI con dichiarazione sostitutiva di atto notorio per l'attestazione del possesso e della nazionalità italiana dei natanti da diporto che navigano in acque territoriali straniere, di cui all'art. 27, comma 2-bis, del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171 (Codice della nautica).

I soggetti italiani possessori di natanti, durante la navigazione in acque territoriali straniere, potranno attestare il possesso, la nazionalità e i dati tecnici dell'unità attraverso la dichiarazione di costruzione o importazione (prevista dall'articolo 13, comma 5, del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 14 dicembre 2018, n. 152), corredata della dichiarazione sostitutiva di atto notorio, autenticata da uno sportello telematico dell'automobilista (STA), che attesti il possesso e la nazionalità del natante, rilasciata conformemente al

modello appena emanato. La documentazione di sopra evidenziata deve essere tenuta a bordo.

La norma rientra nelle disposizioni del “pacchetto nautica” contenute nel DDL Made in Italy (“Disposizioni organiche per la valorizzazione, la promozione e la tutela del made in Italy”) approvato nel dicembre 2023.

Al fine di sostenere il mercato dei “natanti” (scafi minori di 10 metri per i quali non è prevista l'immatricolazione obbligatoria), è stata infatti definita la documentazione che li abiliterà alla navigazione nelle acque territoriali di altri Paesi UE. In particolare, di quelle degli Stati limitrofi, Croazia, Slovenia, Grecia ma non solo, sarebbero precluse alle unità c.d. non targate, alle quali sarebbe stata richiesta l'immatricolazione con tutti gli oneri che essa comporta.

Secondo tale normativa, l'attestazione dei dati tecnici dell'unità (DCI – Dichiarazione di Costruzione o Importazione), unitamente a una dichiarazione di possesso del proprietario autenticata dagli Sportelli telematici dell'automobilista (STA), potrà essere presentata alle autorità degli altri Stati UE al fine di attestare il possesso, la nazionalità e le caratteristiche della stessa.

E' auspicabile che questa misura possa produrre un duplice vantaggio: dissuadere dall'immatricolare i natanti presso Paesi come Croazia, Slovenia, Grecia e non solo, le cui acque territoriali dall'estate successiva alla sua emanazione sarebbero state precluse ai “non targati”, ai quali sarebbe stata richiesta l'immatricolazione, con tutti gli oneri conseguenti ed il versamento dell'IVA presso lo Stato prescelto. Inoltre, le somme derivanti dal pagamento dei diritti di rilascio saranno assegnate al funzionamento del Registro telematico delle unità da diporto, in particolare dell'Ufficio di Conservatoria Centrale (UCON), contribuendone così all'efficientamento.

Occorre, tuttavia, evidenziare che tale percorso è di difficile attuazione, se non impossibile, per molti dei vecchi natanti con gli scafi pre-marchiatura CE,

attestante che il prodotto rispetti i requisiti previsti dall'EU in materia di sicurezza, salute e tutela dell'ambiente.

Inoltre, occorre verificare la validità del documento in assenza di accordi bilaterali con gli Stati ove esso dovrà essere utilizzato.

In conclusione, tale generale contesto normativo ha comportato la “fuga” all'estero di molti armatori che hanno deciso di “dismettere” la bandiera italiana e passare ad altra europea (Polacca o altre); addirittura, in una inchiesta firmata da Raoul de Forcade lo scorso 24 Ottobre 2024, è stato rilevato che sono “in crescita le barche che abbandonano la bandiera italiana: 256% in tre anni. Così l'erario perde circa 200 milioni di IVA”.

b) L'analisi del Centro Studi e ricerca avanzata dell'eccellenza Yachting Italiana di Navigo con riferimento al turismo d'alta gamma.

Nel panorama del turismo di lusso, il settore degli yacht di alta gamma rappresenta una delle massime espressioni di esclusività e prestigio. Un segmento che non solo incarna la ricerca del comfort e della bellezza estetica, ma che offre anche un accesso privilegiato a esperienze uniche e irripetibili, lontano dalla frenesia della terraferma.

Sempre più clienti cercano esperienze che combinino esclusività e autenticità, come esplorare luoghi remoti o vivere culture locali, senza rinunciare al comfort. Il turismo di lusso sta vivendo una trasformazione significativa, con una crescente attenzione verso la sostenibilità e i valori etici. Sempre più viaggiatori di alto livello cercano esperienze che vadano oltre il comfort e l'unicità, desiderando soluzioni che integrino la responsabilità sociale e la conservazione dell'ambiente. Questo cambiamento riflette una nuova sensibilità, dove il lusso non si misura più solo con la ricerca dell'esclusività, ma con l'impatto positivo che un viaggio può avere sul pianeta e sulle comunità locali.

Questo approccio consapevole non si limita solo alla scelta delle destinazioni, ma influenza anche il comportamento dei viaggiatori, che preferiscono marchi e operatori che condividono i loro valori.

Inoltre, il turismo di lusso consapevole promuove un modello di crescita a lungo termine, in grado di preservare la bellezza delle destinazioni per le generazioni future, offrendo al contempo esperienze autentiche e indimenticabili.

Lo Yacht come Destinazione e Mezzo di Trasporto

Gli yacht di lusso non sono semplici imbarcazioni, ma vere e proprie “ville galleggianti”, progettate per offrire ogni tipo di comfort. Dotati di interni raffinati, piscine infinity, aree relax con spa, cinema privati e persino eliporti, questi gioielli del mare combinano design d'avanguardia e tecnologie all'avanguardia.

Ma la vera unicità di uno yacht è la sua capacità di diventare una destinazione stessa.

Lo yachting rappresenta una delle espressioni più elevate del lusso esperienziale, incarnando la perfetta combinazione tra dinamismo, relax e comfort assoluto. A bordo di queste meraviglie galleggianti, la tecnologia innovativa e ricercatezza si fondono per offrire non solo un mezzo di trasporto, ma un'esperienza unica e su misura. Ogni dettaglio, dalle linee eleganti degli scafi agli interni raffinati, è pensato per trasformare ogni viaggio in un'esplorazione esclusiva, dove la libertà di scegliere itinerari personalizzati incontra il benessere di spazi progettati per il massimo della privacy e del relax.

Questa evoluzione del lusso non si limita a soddisfare le aspettative più elevate degli ospiti, ma le supera, integrando soluzioni tecnologiche avanzate e sostenibili per un'esperienza che rispetta l'ambiente senza sacrificare il comfort. Lo yachting permette di vivere momenti indimenticabili in armonia con la natura.

Una Clientela Esigente e Globale

Il profilo del cliente che sceglie lo yacht di alta gamma è vario e internazionale. Oltre ai classici magnati e celebrità, cresce il numero di famiglie e gruppi di amici che preferiscono noleggiare uno yacht per vivere vacanze personalizzate, lontane dai circuiti turistici tradizionali. La possibilità di avere a bordo equipaggi dedicati, chef personali e itinerari su misura aggiunge ulteriore valore a un'esperienza già di per sé esclusiva.

Il settore del turismo di lusso è trainato dalle nuove generazioni di viaggiatori e dalle loro esigenze in evoluzione. Tra questi spiccano i “luxury seekers”, persone pronte a investire somme significative per vivere esperienze uniche, esclusive e irripetibili che li distinguano dai turisti ordinari. Questi viaggiatori ricercano il massimo in termini di comfort, avventura, relax e benessere, senza dover rinunciare alla comodità e alla personalizzazione.

Un altro segmento in forte crescita è quello dei “wellness worshippers”, viaggiatori focalizzati sul benessere personale in una visione olistica, che abbraccia gli aspetti fisici, mentali, emotivi e spirituali. Per questi turisti, lo yacht di lusso diventa il luogo ideale per combinare il piacere della navigazione con la cura di sé. Le imbarcazioni dotate di spazi dedicati al relax, come spa, aree per lo yoga o meditazione, e servizi personalizzati per esperienze immersive nella natura, sono particolarmente apprezzate.

Ciò che accomuna questi due profili è una crescente sensibilità verso l'ambiente. Entrambi i gruppi, infatti, sono attratti da proposte che uniscono sostenibilità e alta qualità, dimostrandosi disposti a pagare fino al 50% in più per esperienze che rispettino i loro valori e standard di eccellenza.

L’Impatto Economico

Il turismo legato agli yacht di alta gamma ha un impatto significativo sull'economia locale. Porti turistici, cantieri navali, equipaggi, fornitori e servizi collaterali come ristoranti e boutique di lusso beneficiano direttamente della

presenza di queste imbarcazioni. Inoltre, l'industria contribuisce a creare posti di lavoro altamente specializzati, dai progettisti agli esperti di manutenzione.

La nautica di alta gamma, ovvero i grandi yacht superiori ai 24 metri, rappresenta il segmento con il più rilevante effetto economico sul territorio. Questo settore contribuisce per il 65% all'impatto economico totale della nautica (27,7 miliardi di euro), con l'80% del valore generato dalla cantieristica. Nonostante costituiscano solo il 2% circa della flotta in visita in Italia, i grandi yacht generano il 55% del valore derivante dall'utilizzo delle imbarcazioni. La spesa territoriale di un grande yacht è 26 volte superiore alla media.

Questo segmento rappresenta un contributo economico e occupazionale cruciale per l'Italia, intercettando una nicchia globale di consumatori alto-spendenti i cui consumi si traducono in un significativo contributo socioeconomico. Tuttavia, permangono margini di crescita. Giovanna Vitelli, vicepresidente di Altagamma per il settore nautico e presidente del gruppo Azimut Benetti, ha evidenziato che solo il 6% dei superyacht è registrato sotto bandiera italiana, nonostante il primato della penisola nella loro costruzione.

Un grande yacht immatricolato in Italia, con equipaggio italiano e che trascorra almeno dieci settimane l'anno lungo le coste nazionali, genererebbe un contributo annuale complessivo pari a 1,6 milioni di euro per barca. Incentivare la presenza di yacht, sia in transito sia stanziali, creerebbe significativi benefici economici e occupazionali.

Il già rilevante impatto della nautica da diporto sull'economia nazionale può essere ulteriormente potenziato attraverso la valorizzazione dell'intera filiera. Le condizioni attuali offrono l'opportunità di estendere il primato italiano dalla costruzione di yacht e superyacht alla filiera dei servizi e al turismo nautico, attirando una crescente domanda sia a livello nazionale sia internazionale.

La nautica da diporto si afferma come risorsa strategica per il turismo nazionale,

coinvolgendo anche professionisti come skipper, scuole di vela, diving, escursioni in barca e associazioni di categoria. Lo conferma anche il centro analisi Travel Experience: nel 2023 le prenotazioni nel comparto nautico sono aumentate del 130% rispetto al 2022, accompagnate da un incremento del 53% nella spesa media degli italiani.

Come detto, l'industria italiana dello yachting d'eccellenza, della portualità e degli aspetti nautici della blue economy rappresenta un pilastro strategico per l'economia nazionale, con un impatto complessivo stimato in circa 27,7 miliardi di euro e l'impiego di 157.000 persone.

Composizione del Fatturato

Cantieristica (Upstream): La produzione di nuove imbarcazioni, in particolare superyacht oltre i 24 metri, costituisce una componente significativa del settore. L'Italia detiene il 50% del portafoglio ordini globale di superyacht, generando un impatto economico e occupazionale complessivo di circa 11,4 miliardi di euro e coinvolgendo oltre 54.000 occupati.

Turismo Nautico e Flotte (Downstream): L'utilizzo delle imbarcazioni e la presenza di flotte lungo le coste italiane apportano un contributo rilevante. L'impatto economico totale derivante da queste attività è di 16,3 miliardi di euro, con un moltiplicatore economico di 2,7 volte e l'impiego di 103.000 persone.

La nautica di alta gamma, riferita a yacht superiori ai 18 metri, rappresenta il 65% dell'impatto economico totale del settore. Nonostante costituisca solo il 2% circa della flotta in visita in Italia, genera il 55% del valore derivante dall'utilizzo delle imbarcazioni.

L'Italia si posiziona al primo posto nel mondo tra i paesi esportatori di imbarcazioni e yacht. Nel 2023, l'export ha raggiunto il massimo storico di 3,74 miliardi di euro, con un incremento del 15,9% rispetto all'anno precedente.

In sintesi, lo yachting d'eccellenza italiano svolge un ruolo cruciale nell'economia

nazionale, con una composizione del fatturato che vede una forte presenza della cantieristica di alta gamma e un significativo contributo del turismo nautico.

c) **Analisi e valutazioni sulle imbarcazioni non censite e quelle aventi immatricolazioni estere**

Per una corretta e completa disamina della domanda di posti barca in Italia, è necessario considerare non solo i dati relativi alle imbarcazioni immatricolate, i cui dati sono ufficialmente riportati nel documento redatto annualmente dal MIT (“Il diporto nautico in Italia, Anno 2023”), che riportano il numero di **80.474 unità da diporto immatricolate** presso gli Uffici Marittimi e gli Uffici della Motorizzazione Civile, a fronte di **161.778 di posti barca** distribuiti nell’intero territorio nazionale.

Il dato delle imbarcazioni, deve essere, tuttavia, integrato con “***le numerose imbarcazioni di piccole dimensioni che non hanno l’obbligo di immatricolazione***” (sintesi del MIT al documento “Il diporto nautico in Italia, Anno 2023) e con l’altrettanto ampio fenomeno delle imbarcazioni con immatricolazioni estere, estremamente diffuso tra le unità di maggiori dimensioni.

Le imbarcazioni non immatricolate

Sulla base della normativa italiana, le unità da diporto debbono essere immatricolate quando la loro lunghezza, misurata secondo gli standards armonizzati, superi i 10 metri (l.f.t.) e, in ogni caso, quando navigano oltre le 12 miglia dalla costa.

Le imbarcazioni di lunghezza inferiore ai 10 metri possano essere immatricolate a titolo volontario, ma la gran parte di esse non risulta ufficialmente censita in quanto non dotata di targa di registrazione.

Considerata l'assenza di dati ufficiali, il Centro studi Assonat sulla Portualità turistica italiana ha effettuato una indagine tra i propri associati, tenendo conto della variegata realtà a livello geografico e dimensionale, al fine di determinare l'incidenza delle imbarcazioni non immatricolate e di quelle con immatricolazioni estere, rispetto al parco nautico complessivo che usufruisce delle strutture portuali italiane.

Secondo la stima effettuata, in base a tali rilevamenti, su un campione degli associati rappresentativo dei posti barca in Italia, è emerso che il numero delle imbarcazioni inferiori a tali standards di lunghezza, compresi i natanti ed altre unità (ad esempio, quelle utilizzate per gli sports di vela), si attesta nella maggior parte dei casi, in una percentuale che va dal 30% dei posti barca utilizzati sino a circa il 70% nelle strutture di minori dimensioni o con minore pescaggio.

I dati di questa indagine relativi alle imbarcazioni non immatricolate sono di estrema rilevanza, poiché tali unità incidono in modo significativo sulla totalità del parco nautico che usufruisce delle strutture dedicate alla nautica da diporto, anche in considerazione dei progressi tecnologici delle barche o gommoni a motore anche di modeste dimensioni, estremamente performanti ed utilizzabili anche per il pernottamento, nonché delle unità minori a vela che costituiscono un fenomeno sempre più diffuso.

Appare, invece, oltremodo complesso individuare il numero delle altre unità minori (derive e natanti simili) e delle unità a vela senza motore.

Le imbarcazioni con immatricolazioni estere

Il dato delle imbarcazioni non censite deve essere integrato con quello delle imbarcazioni con immatricolazioni estere circolanti in Italia.

Il fenomeno delle immatricolazioni estere è diffuso, in primo luogo, a causa della maggiore efficienza in termini di tempi, iter burocratici e costi rispetto al registro

navale italiano e diventa pressochè esclusivo per il turismo di alta gamma (cd. superyacht).

Naturalmente è facoltà dei cittadini europei iscrivere la propria imbarcazione in un qualsiasi stato dell'Unione Europea, alcuni dei quali permettono di registrare, sotto la loro bandiera, la propria imbarcazione anche se non vi si è residenti.

La scelta del cliente è prevalentemente orientata da una maggiore snellezza e certezza dei tempi e dell'iter delle procedure, dai costi di entità inferiore e in generale dall'intento di sottrarsi agli obblighi burocratici (ad es. quella riguardante le visite o le dotazioni di sicurezza) per navigare con la bandiera di stati con vincoli meno rigidi e stringenti, pur nel rispetto della normativa internazionale.

Chi possiede una imbarcazione battente bandiera estera deve comunque indicarlo nella **dichiarazione dei redditi**, mediante la compilazione del quadro RW.

L'art 4, comma 1, del D.L. 167 del 1990 prevede, infatti, per persone fisiche, enti non commerciali e società semplici ed equiparate, residenti in Italia, l'obbligo di indicare nella dichiarazione annuale dei redditi gli investimenti detenuti all'estero e suscettibili di produrre redditi in Italia.

Nel 2013, a seguito dell'intervento dell'art 9 della legge 6 agosto 2013, n. 97, vi è stato un ulteriore allargamento del monitoraggio per cui l'obbligo di indicazione ricade anche su coloro che, pur non essendo possessori diretti dell'investimento estero, ne siano i titolari effettivi ai sensi del D.Lgs. 21 novembre 2007, n. 231 (cosiddetto antiriciclaggio).

L'obbligo di dichiarazione degli investimenti detenuti all'estero e suscettibili di produrre reddito in Italia è strumentale al monitoraggio di attività o investimenti all'estero da parte di contribuenti italiani ed è tesa evidentemente a verificare ipotesi di occultamento di redditi tassabili in Italia; in tale prospettiva rientra l'interpretazione dell'Agenzia delle Entrate contenuta nella Circolare n° 43 del

2009 che ricollega l'obbligo dichiarativo alla semplice possibilità che l'investimento abbia l'attitudine a produrre un reddito tassabile in Italia.

Quando le imbarcazioni battenti bandiera estera si trovano nel territorio di un altro Stato, per il diritto marittimo e in particolare per la convenzione UNCLOS del 10 dicembre 1982 (Convenzione di Montego Bay), tale imbarcazione non è più considerata territorio dello Stato di bandiera ed è soggetta alle leggi dello stato in cui si trova, anche se lo Stato di bandiera continua a regolare con il proprio ordinamento giuridico sia la navigazione, la sicurezza che l'equipaggio della nave che iscrive nei suoi registri. La normativa che regola l'imbarcazione dal punto di vista amministrativo, tecnico e sociale rimane dunque quella dello Stato di bandiera, ancorché all'ormeggio o in navigazione in acque nazionali.

Le imbarcazioni con immatricolazioni estere rappresentano la maggior parte di quelle di dimensioni oltre i 24 metri e la quasi totalità di quelle relative al turismo di alta gamma (si stima che solo il 5-10% abbia bandiera italiana).

In ambito europeo, compreso quello italiano, le bandiere estere più utilizzate sono attualmente quelle della Polonia (in particolare per imbarcazioni inferiori ai 24 metri), seguite da quelle britannica (UK part 1, specifica per la nautica da diporto), maltese (in particolare, per le imbarcazioni superiori ai 24 metri) e, successivamente alla recente istituzione di un proprio registro navale avvenuta nel 2021, quella della Repubblica di San Marino.

Tale ultimo Registro, che opera in conformità alle normative nazionali ed internazionali per la sicurezza della navigazione ed ha aderito alle altre convenzioni internazionali in materia, è aperto anche alle registrazioni di yacht ad uso privato, oltre che commerciale e sta rapidamente acquisendo unità evidentemente in ragione di una dichiarata efficienza sotto il profilo dei tempi, dei costi e per gli aspetti burocratici. Nel 2023, sono state registrate 247 nuove

unità, con un aumento del 284% rispetto all'anno precedente e allo stato risultano immatricolate circa 780 unità da diporto.

Peraltro, per valutare la domanda offerta di posti barca, nell'ambito di una prospettiva futura, si deve comunque tenere conto sempre delle potenzialità offerte dal mercato per poter attirare nuova clientela.

Da stime ufficiose effettuate su un campione rappresentativo dei propri associati, è emerso che le imbarcazioni con immatricolazioni estere costituiscono di media non meno di circa il 10% dei posti barca presenti nelle strutture dedicate alla nautica da diporto in Italia.

2) L'offerta

I dati relativi all'offerta italiana sono stati individuati e raccolti attraverso fonti e stime.

I **posti barca** nelle strutture dedicate alla nautica da diporto presenti in Italia, sono **161.778**, di cui **75.137 in porti turistici**, **36.943 in approdi turistici** e **49.698 in punti di ormeggio**. Questi dati sono desunti dal rapporto del MIT *“Il Diporto Nautico in Italia – Anno 2023”*. Inoltre dallo stesso rapporto si evincono **290 Comuni** su cui insistono i posti barca (tabelle numero dei posti barca per Comune) e il **numero di licenze (in concessione demaniale)** sono **1.396 (vedi tabelle nel capitolo “Analisi delle strutture dedicate alla nautica da diporto e dei posti barca. Descrizione della domanda e dell’offerta”).**

L'analisi dell'offerta della portualità turistica nel nostro Paese deve tenere conto di due aspetti: il primo riguarda la dotazione di porti e strutture essenziali per garantire una buona accessibilità dall'acqua; il secondo si riferisce al parco nautico

in esercizio, ossia l'insieme di tipologie di imbarcazioni utilizzate per la nautica da diporto.

Le barche in Italia sostano attraccando attraverso diverse tipologie di ormeggio. **La classificazione che viene utilizzata è suddivisa in porto turistico, approdo turistico e punto di ormeggio.**

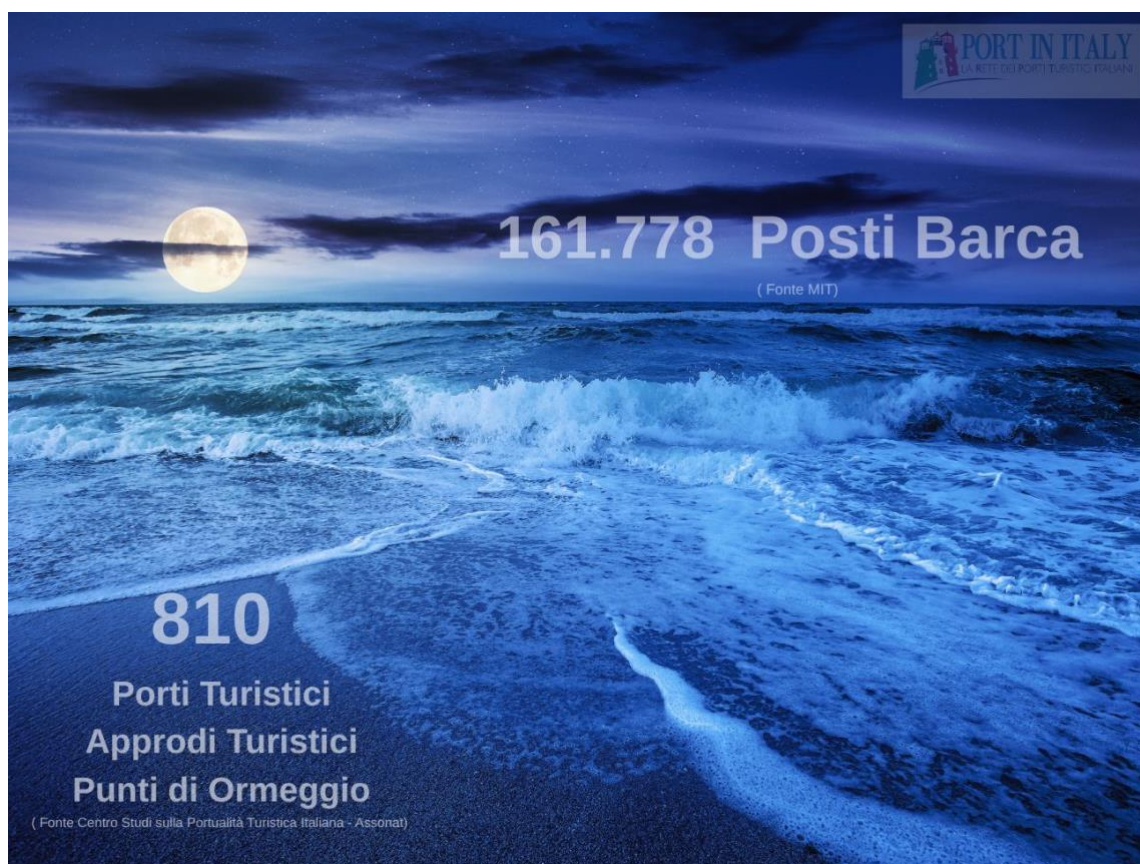
Come citato nel rapporto del MIT *“Il Diporto Nautico in Italia – Anno 2023”* in particolare, i posti barca sono stati individuati in base alle seguenti tipologie di struttura desunte in base all'art. 2 del DPR 2 dicembre 1997, n° 509.

Il Centro Studi sulla Portualità Turistica Italiana di Assonat (CSPTI) ha rilevato la disomogeneità dei numeri sui porti turistici, approdi turistici e punti di ormeggio, che non offrono ancora un dato esatto.

Il Ministero del Turismo, nel suo Piano Strategico del Turismo 2023-2027, parla di 285 porti e approdi turistici; l'ENIT offre una stima di 537 porti turistici e approdi; Pagine Azzurre parla di oltre 884 porti, comprendendo anche porti di altri Stati limitrofi.

Infine, dai dati del MIT si evince che il numero dei Comuni interessati è 290 e che le licenze relative alle concessioni demaniali ammontano a 1396.

Sulla base dell'osservazione dei dati disponibili e di studi diretti, il **CSPTI** ha stimato che al 31/12/2024 **l'Italia ha oltre 800 tra porti turistici, approdi turistici e punti di ormeggio** (che hanno un maggiore incidenza) e **tenendo conto anche di alcuni punti di attracco** (stima di 810, fonte: Centro Studi sulla Portualità Turistica Italiana di Assonat).



Una prima considerazione deve essere effettuata sulla differenza di mercato tra il nord e il sud del nostro Paese: difatti, nelle zone costiere settentrionali, si registra una notevole densità di strutture dedicate alla nautica da diporto, di cui è esempio emblematico la costa ligure, ove la massima distanza da un porto all'altro è quella delle 24,8 miglia del tratto di costa antistante le Cinque Terre, mentre tutte le altre distanze sono inferiori alle 10 miglia, con una media intorno alle 5, come si evince dal “Piano territoriale di coordinamento della costa” adottato dalla Regione Liguria circa 20 anni fa con il suo P.T.C.C..

Tuttavia, il grado di infrastrutturazione del litorale ligure non è elevato in termini assoluti, come potrebbe apparire se rapportato alle altre zone litoranee con le quali si confronta; lo stesso documento riporta che nella costa francese dal confine di Ventimiglia fino a Marsiglia, su una distanza di circa 140 miglia, sono

presenti quasi 50.000 posti barca, con una densità media di quasi 360 posti per miglio; il successivo tratto di costa francese da Marsiglia al confine spagnolo, il “Plan d’Aménagement du Littoral du Languedoc-Roussillon” ha creato *ex novo* un sistema di oltre 20 porti, con una capacità di circa 16.500 posti barca, su un tratto di costa di 150 miglia.

Ed ancora, nella costa catalana, sono stati realizzati oltre 20 porti in 170 miglia, per un numero di posti barca di circa 20.000, senza considerare che sia in Francia che in Spagna, la quasi totalità dei posti barca è collocata in porti specificamente studiati per il diporto. Proprio per tali ragioni, il Piano ligure si era prefissato l’obiettivo di raddoppiare la capacità disponibile del settore nautico, valutata come compatibile con i vincoli da rispettare, in particolare di quelli di natura ambientale.

Nella nota di sintesi del documento pubblicato dal MIT, viene evidenziato che il numero complessivo di posti barca, al 30.9.2023, è di 161.778.

La Tavola 4.1 riguarda il numero di posti barca per Capitaneria di Porto, al 30/09/23, per tipologia di approdo e per classi di lunghezza in metri, mentre la Tavola 4.2 sintetizza il precedente prospetto classificando i dati per Regione. I Compartimenti Marittimi nel cui ambito di competenza si trova il maggior numero di posti barca destinati al Diporto Nautico sono quelli di Livorno (14.897) e Monfalcone (10.291), mentre tra le Regioni troviamo al primo posto la Liguria (24.853), la Toscana (19.500) e la Sardegna (18.454).

La Tavola 4.3, di elevato livello di dettaglio, mostra la distribuzione dei posti barca per singolo Comune costiero, specificando anche la tipologia di struttura, il numero di società concessionarie che gestiscono i posti barca e i servizi disponibili presso i posti barca di ogni Comune. A tale riguardo, occorre tenere presente che molte località poste in prossimità dei Comuni costieri possono essere dotate: a) di posti barca e di strutture classificate come porti turistici; b) di

posti barca realizzati all'interno di porti commerciali (approdo turistico); c) di punti di ormeggio.

Le Tavole 4.4A e 4.4B sintetizzano, in termini assoluti e percentuali, il numero di posti barca e le dotazioni di servizi per Regione.

Le Tavole 4.5A e 4.5B illustrano, in termini assoluti e percentuali, le diverse dotazioni di servizio per tipologia di struttura. Dai dati riportati nelle due suddette tabelle si nota come i porti turistici siano le tipologie di approdo maggiormente attrezzate.

Dalle Tavole 4.6A e 4.6B si può vedere, inoltre, come il numero dei servizi in dotazione sia connesso anche alla dimensione dei posti barca.

Le Tavole 4.7A e 4.7B illustrano la distribuzione dei posti barca per classi di lunghezza e per tipologia di struttura, con composizioni percentuali calcolate sia sui totali per riga (posti barca per tipologia di struttura) sia per colonna (posti barca per classi di lunghezza).

La Tavola 4.8 riporta, infine, le serie storiche 2010-2023 relative al numero di posti barca disponibili per Regione. Il totale sull'intero territorio nazionale nel corso degli anni dell'intervallo considerato mostra un andamento altalenante. Due i periodi di calo, il primo nel biennio 2012-2013 e il secondo dovuto alla pandemia da Covid-19 nel 2020-2021. L'anno 2022 risulta il primo anno di ripresa dopo la suddetta pandemia.

Il settore appare in crescita come confermato, ad esempio, dal fatto che dal Rapporto finale sulla Portualità Turistica e Commerciale promosso da Unioncamere del Dicembre 2009, dal lato dell'offerta, i dati dell'Osservatorio Nautico Nazionale facevano riferimento ad oltre 147 mila posti barca attualmente disponibili in Italia, con un aumento del 4,6% negli ultimi 3 anni.

La Liguria è la regione italiana con il maggior numero di posti barca (20.923), seguita dalla Sardegna (18.843), dalla Toscana (17.167), dal Friuli Venezia Giulia

(15.359) e dalla Sicilia (15.109); le Marche si collocano in decima posizione con 5.763 posti barca.

Il Nord è la ripartizione geografica che presenta una migliore offerta, con 70,1 posti barca per ogni km di litorale, contro un valore nazionale pari a 20 - in Francia la disponibilità è ben superiore, con oltre 40 posti ogni km - ; le Isole, invece, presentano la peggiore dotazione con 9,6 posti barca per km di litorale.

In Liguria, rispetto alle Marche e alla Sardegna, i posti barca, oltre ad essere più numerosi, risultano anche meglio distribuiti: sono presenti, infatti, 60 posti barca ogni chilometro di costa, mentre nelle Marche risultano 34 e in Sardegna appena 10.

In particolare, a Savona si registrano 49 posti barca ogni km di costa, ad Olbia Tempio 17, a Sassari 14, ad Ancona 40; di questi la maggior parte è destinato ad imbarcazioni di lunghezza inferiore ai 10 metri, con pesi percentuali, rispettivamente, del 63%, 58%, 82% e 57%.

TAVOLA 4.1 - NUMERO DI POSTI BARCA PER CAPITANERIA DI PORTO, TIPOLOGIA DI STRUTTURA E CLASSI DI LUNGHEZZA AL 30/09/2023

Capitanerie di Porto	Tipologia di struttura			Classi di lunghezza in metri			Posti barca totali
	Porto turistico	Approdo turistico	Punto di ormeggio	fino a 10,00 metri o non specificati	da 10,01 a 24 m	oltre 24 m	
Imperia	2.581	1.994	64	2.765	1.633	241	4.639
Savona	3.740	427	370	2.958	1.511	68	4.537
Genova	3.104	2.596	2.204	4.650	2.344	910	7.904
La Spezia	1.384	1.292	5.097	5.836	1.784	153	7.773
Marina di Carrara	47	190	946	1.056	127	-	1.183
Viareggio	-	642	872	973	451	90	1.514
Livorno	7.525	1.656	5.716	10.009	4.582	306	14.897
Portoferraio	911	313	682	1.484	390	32	1.906
Civitavecchia	285	204	400	795	75	19	889
Roma	1.791	1.487	680	2.212	1.633	113	3.958
Gaeta	568	1.315	1.718	2.262	1.269	70	3.601
Napoli	2.916	1.353	1.968	3.821	2.256	160	6.237
Torre del Greco	350	-	50	350	50	-	400
Castellammare di Stabia	444	246	1.804	1.840	634	20	2.494
Salerno	2.826	1.453	2.854	4.812	2.173	148	7.133
Vibo Valentia Marina	2.108	566	-	1.912	715	47	2.674
Gioia Tauro	-	-	266	232	34	-	266
Reggio Calabria	447	347	167	781	176	4	961
Corigliano Calabro	170	1.708	20	1.490	408	-	1.898
Crotone	511	-	428	822	116	1	939
Taranto	1.062	200	725	1.327	648	12	1.987
Gallipoli	1.110	1.818	2.273	4.592	569	40	5.201
Brindisi	-	998	582	1.170	393	17	1.580
Bari	1.312	199	796	1.798	487	22	2.307
Molfetta	69	-	180	237	12	-	249
Barletta	-	909	416	1.131	191	3	1.325
Manfredonia	1.010	451	765	1.292	866	68	2.226
Termoli	434	153	-	344	238	5	587
Ortona	243	1.034	-	1.154	123	-	1.277
Pescara	152	333	-	391	89	5	485
San Benedetto del Tronto	1.230	-	-	619	549	62	1.230
Ancona	2.876	200	54	1.950	1.180	-	3.130
Pesaro	558	-	478	661	329	46	1.036
Rimini	1.095	949	487	1.242	1.213	76	2.531
Ravenna	2.037	240	831	800	2.284	24	3.108
Chioggia	480	-	-	450	30	-	480
Venezia	2.994	1.239	1.361	3.070	2.482	42	5.594
Monfalcone	6.309	1.583	2.399	5.565	4.488	238	10.291
Trieste	2.801	118	2.252	2.573	2.570	28	5.171
Cagliari	3.629	1.726	684	3.619	2.235	185	6.039
Olbia	3.938	569	787	3.344	1.668	282	5.294
La Maddalena	1.351	70	71	881	576	35	1.492
Porto Torres	4.177	835	224	4.375	839	22	5.236
Oristano	366	-	27	341	50	2	393
Messina	-	380	35	310	95	10	415
Catania	-	552	1.177	1.357	365	7	1.729
Augusta	253	75	943	1.065	184	22	1.271
Siracusa	60	1.377	-	1.255	162	20	1.437
Pozzallo	739	173	383	767	496	32	1.295
Gela	94	-	-	79	15	-	94
Porto Empedocle	700	410	507	1.222	374	21	1.617
Mazara del Vallo	115	347	-	401	61	-	462
Trapani	553	775	3.039	2.937	1.264	166	4.367
Palermo	822	1.061	1.623	2.195	1.282	29	3.506
Milazzo	860	380	293	751	652	130	1.533
Totale	75.137	36.943	49.698	106.325	51.420	4.033	161.778

Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Capitanerie di Porto, Autorità di Sistema Portuale.

TAVOLA 4.2 - NUMERO DI POSTI BARCA PER REGIONE, TIPOLOGIA DI STRUTTURA E CLASSI DI LUNGHEZZA AL 30/09/2023

Regione	Tipologia di struttura			Classi di lunghezza			Posti barca totali
	Porto turistico	Approdo turistico	Punto di ormeggio	fino a 10,00 metri o non specificati	da 10,01 a 24 m	oltre 24 m	
Liguria	10.809	6.309	7.735	16.209	7.272	1.372	24.853
Toscana	8.483	2.801	8.216	13.522	5.550	428	19.500
Lazio	2.644	3.006	2.798	5.269	2.977	202	8.448
Campania	6.536	3.052	6.676	10.823	5.113	328	16.264
Calabria	3.236	2.621	881	5.237	1.449	52	6.738
Puglia	4.563	4.575	5.737	11.547	3.166	162	14.875
Molise	434	153	-	344	238	5	587
Abruzzo	395	1.367	-	1.545	212	5	1.762
Marche	4.664	200	532	3.230	2.058	108	5.396
Emilia-Romagna	3.132	1.189	1.318	2.042	3.497	100	5.639
Veneto	3.474	1.239	1.361	3.520	2.512	42	6.074
Friuli-Venezia Giulia	9.110	1.701	4.651	8.138	7.058	266	15.462
Sardegna	13.461	3.200	1.793	12.560	5.368	526	18.454
Sicilia	4.196	5.530	8.000	12.339	4.950	437	17.726
Totale	75.137	36.943	49.698	106.325	51.420	4.033	161.778

N.B.: i dati della Calabria comprendono anche quelli della Basilicata Tirrenica, i dati della Puglia anche quelli della Basilicata Ionica.

Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Capitanerie di Porto, Autorità di Sistema Portuale.

TAVOLA 4.3 - NUMERO DI POSTI BARCA PER COMUNE, TIPOLOGIA DI STRUTTURA, LICENZE, DOTAZIONI E CAPITANERIA DI PORTO AL 30/09/2023

Comune	Numero di posti barca	Di cui situati in:			N° di licenze (1)	% di posti barca dotati di:										Capitaneria di Porto	
		Porto turistico	Approdo turistico	Punto di ormeggio		Attrac- co	Acqua	Luce	Carbu- rante	Vigilanza	Informa- zioni turi- stiche	Servizi igiениci	Parcheg- gio	Alaggio	Rifiuti		
Borghigera IM	214	-	-	214	-	1	100	100	-	-	100	100	100	100	100	100	Imperia
Diano Marina IM	260	260	-	-	-	1	100	100	100	5	95	95	95	100	-	100	Imperia
Imperia	1.351	-	1.287	64	-	2	100	100	100	100	100	100	100	100	95	95	Imperia
Riva Ligure IM	117	117	-	-	-	1	-	100	-	-	-	-	-	-	100	-	Imperia
Sanremo IM	837	-	-	-	-	-	44	100	44	100	44	44	100	44	100	100	Imperia
San Bartolomeo al Mare IM	171	-	171	-	-	-	100	100	100	100	100	100	100	100	-	-	Imperia
San Lorenzo al Mare IM	322	-	322	-	-	-	100	100	100	-	100	100	100	100	-	-	Imperia
Santo Stefano al Mare IM	1.069	-	-	-	-	2	90	100	90	90	90	90	90	100	100	90	Imperia
Taggia IM	120	120	-	-	-	1	100	100	100	-	-	-	100	100	100	100	Imperia
Ventimiglia IM	178	178	-	-	-	1	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	Imperia
Alassio SV	549	549	-	-	-	2	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	Savona
Andora SV	862	862	-	-	-	1	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	Savona
Borghetto Santo Spirito SV	206	-	206	-	-	1	100	100	100	-	-	-	100	100	100	100	Savona
Celle Ligure SV	80	-	80	-	-	-	100	100	100	-	100	100	100	100	100	100	Savona
Finale Ligure SV	545	545	-	-	-	5	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	Savona
Loano SV	977	977	-	-	-	1	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	Savona
Savona	418	-	141	277	-	8	100	100	100	51	78	43	74	43	34	87	Savona
Vado Ligure SV	93	-	-	93	-	3	52	52	52	-	52	-	100	52	100	-	Savona
Varazze SV	807	807	-	-	-	2	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	Savona
Arenzano GE	218	218	-	-	-	1	100	100	100	-	100	100	100	100	-	100	Genova
Camogli GE	234	234	-	-	-	2	100	100	100	100	-	100	-	-	-	100	Genova
Chiavari GE	629	629	-	-	-	2	100	100	100	24	100	100	100	100	100	100	Genova
Genova	4.120	4.120	2.104	2.016	-	-	100	100	87	34	18	18	96	34	9	100	Genova
Lavagna GE	1.509	1.509	-	-	-	1	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	Genova
Portofino GE	197	197	14	183	-	6	100	100	100	7	100	7	7	-	-	100	Genova
Rapallo GE	514	514	-	-	-	6	100	100	100	100	97	-	100	100	100	-	Genova
Santa Margherita Ligure GE	478	478	478	-	-	21	100	100	100	100	-	-	97	3	42	100	Genova
Sestri Levante GE	5	-	-	5	-	-	100	-	-	100	-	-	100	100	100	-	Genova
Ameglia SP	920	223	393	304	-	27	100	100	100	100	-	100	100	68	47	55	La Spezia
Framura SP	40	-	40	-	-	-	-	100	100	100	-	-	100	-	-	100	La Spezia
La Spezia	3.485	915	609	1.961	-	7	100	100	99	26	49	26	89	44	40	71	La Spezia
Lerici SP	1.626	-	-	1.626	-	7	100	100	100	69	87	69	96	79	96	79	La Spezia
Levanto SP	140	140	-	-	-	1	-	100	100	-	100	-	100	-	100	-	La Spezia
Monterosso al Mare SP	51	45	6	-	-	1	88	88	88	-	88	12	100	-	88	-	La Spezia
Portovenere SP	1.476	26	244	1.206	-	5	94	54	51	-	14	5	24	12	14	14	La Spezia
Vernazza SP	35	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	La Spezia
Carrara MS	558	35	-	558	-	4	100	84	59	46	59	46	46	-	-	59	Marina di Carrara
Massa	513	-	190	323	-	6	63	63	45	-	62	57	80	37	100	80	Marina di Carrara
Montignoso MS	112	47	-	65	-	4	100	69	69	42	100	-	91	18	100	42	Marina di Carrara
Viareggio LU	1.514	-	642	872	-	31	100	64	64	4	51	6	53	23	5	57	Viareggio
Capraia LI	468	105	-	363	-	2	91	91	91	91	69	91	91	91	91	91	Livorno
Castiglione della Pescaia LI	1.183	1.183	-	-	-	11	100	100	100	100	100	100	75	100	100	100	Livorno
Cecina LI	715	715	-	-	-	1	100	100	100	100	100	-	100	100	100	100	Livorno
Follonica GR	72	-	-	72	-	1	-	-	-	-	-	-	100	100	100	100	Livorno
Giglio GR	247	-	247	-	-	1	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	Livorno
Grosseto	606	606	-	-	-	1	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	Livorno
Livorno	2.801	710	-	2.091	-	83	100	100	100	100	18	-	25	25	29	25	Livorno
Monte Argentario GR	2.608	1.631	-	977	-	21	100	100	98	97	99	100	97	63	97	63	Livorno
Orbetello GR	1.284	-	-	1.284	-	10	100	100	92	41	-	-	-	51	56	100	Livorno
Piombino LI	2.447	499	1.019	929	-	11	77	95	65	44	95	33	75	77	87	93	Livorno
Pisa	354	354	-	-	-	1	-	100	100	100	100	-	100	100	100	100	Livorno

Segue: TAVOLA 4.3 - NUMERO DI POSTI BARCA PER COMUNE, TIPOLOGIA DI STRUTTURA, LICENZE, DOTAZIONI E CAPITANERIA DI PORTO AL 30/09/2023

Comune	Numero di posti barca	Di cui situati in:			N° di licenze (1)	% di posti barca dotati di:										Capitaneria di Porto
		Porto turistico	Approdo turistico	Punto di ormeggio		Attrac- co	Acqua	Luce	Carbu- rante	Vigilanza	Informa- zioni turisti- che	Servizi Igienici	Parcheg- gio	Alaggio	Rifiuti	
Rosignano Marittimo LI	1.040	650	390	-	3	74	74	63	63	74	88	74	100	100	74	Livorno
San Vincenzo LI	317	317	-	-	3	100	100	100	100	100	89	100	100	100	100	Livorno
Scarlino GR	755	755	-	-	2	100	100	100	77	100	77	77	100	100	100	Livorno
Campo nell'Eba LI	205	-	18	187	5	9	9	9	9	-	-	9	-	9	-	Portoferraio
Capoliveri LI	473	-	-	473	6	100	64	26	-	51	-	51	64	56	95	Portoferraio
Marciana Marina LI	550	-	-	-	8	100	100	100	100	-	100	100	100	100	100	Portoferraio
Porto Azzurro LI	159	137	-	22	2	100	86	86	86	86	86	86	-	86	86	Portoferraio
Portoferraio LI	70	-	70	n.d.	5	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	Portoferraio
Rio Marina LI	449	224	225	-	3	100	100	100	50	50	100	50	-	50	50	Portoferraio
Civitavecchia RM	554	-	204	350	8	100	100	34	-	62	-	-	100	32	100	Civitavecchia
Montalto di Castro VT	50	-	-	50	3	100	60	-	-	-	-	30	30	30	100	Civitavecchia
Santa Marinella RM	285	-	-	-	1	100	100	100	100	100	-	-	100	100	100	Civitavecchia
Anzio RM	588	-	588	-	8	100	41	41	-	90	95	95	95	-	100	Roma-Fiumicino
Fiumicino RM	1.459	-	779	680	47	100	83	83	22	5	-	91	83	78	9	Roma-Fiumicino
Nettuno RM	960	-	-	-	1	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	Roma-Fiumicino
Roma	951	831	120	-	3	100	100	100	87	100	87	100	100	100	100	Roma-Fiumicino
Formia LT	635	-	-	635	16	-	100	100	83	-	-	83	37	35	20	Gaeta
Gaeta LT	1.015	278	-	737	14	100	99	99	27	70	29	45	27	68	90	Gaeta
Minturno LT	206	-	90	116	3	100	87	87	44	100	44	44	44	100	44	Gaeta
Ponza LT	215	-	-	215	8	100	100	100	17	100	-	-	-	31	-	Gaeta
San Felice Circeo LT	290	290	-	-	5	100	100	89	89	89	-	89	100	89	89	Gaeta
Sperlonga LT	181	-	181	-	1	100	100	100	100	100	100	100	100	-	100	Gaeta
Terracina LT	974	-	974	-	11	100	100	100	100	13	-	87	76	100	90	Gaeta
Ventotene LT	85	-	70	15	3	100	82	82	-	82	100	18	18	47	18	Gaeta
Capri NA	273	88	121	-	6	91	75	75	57	57	57	57	57	57	57	Napoli
Casamicciola Terme NA	408	408	-	-	-	100	100	100	-	100	100	100	-	-	100	Napoli
Feroli NA	536	536	-	-	1	100	100	100	-	100	100	100	-	100	100	Napoli
Ischia NA	225	-	-	225	11	100	95	95	59	80	41	-	-	-	80	Napoli
Lacco Ameno NA	302	-	302	-	3	100	100	100	-	100	100	-	56	56	100	Napoli
Napoli	2.597	762	613	1.202	40	100	95	95	76	100	36	88	42	88	100	Napoli
Pozzuoli NA	500	290	210	290	4	100	100	100	42	92	66	66	42	42	100	Napoli
Procida NA	1.058	788	140	130	11	100	100	87	47	100	100	47	74	74	100	Napoli
Serrera Fontana NA	129	129	-	-	1	100	100	100	-	100	100	-	-	-	100	Napoli
Portici NA	50	-	-	50	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100	Torre del Greco
Torre del Greco NA	350	350	-	-	10	100	100	100	100	-	-	-	100	100	100	Torre del Greco
Castellammare di Stabia NA	882	-	58	824	13	100	100	100	7	100	-	100	11	93	100	Castellammare di Stabia
Massa Lubrense NA	200	-	200	-	5	100	-	-	-	100	100	-	100	100	-	Castellammare di Stabia
Piano di Sorrento NA	168	168	-	-	9	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	Castellammare di Stabia
Sant'Agnello NA	174	-	174	-	1	100	100	100	-	100	100	-	100	100	100	Castellammare di Stabia
Sorrento NA	95	81	14	-	-	100	85	85	85	85	85	-	85	100	100	Castellammare di Stabia
Torre Annunziata NA	780	-	-	780	8	100	87	100	-	100	100	87	87	13	100	Castellammare di Stabia
Vico Equense	195	195	-	-	10	100	100	100	-	100	100	100	100	100	100	Castellammare di Stabia
Agropoli SA	1.088	1.088	-	80	13	100	93	93	93	93	100	93	93	93	93	Salerno
Amalfi SA	236	-	-	236	6	100	76	62	-	-	-	-	-	-	-	Salerno
Camerota SA	268	-	268	-	3	100	86	86	100	86	86	100	100	100	100	Salerno
Casal Velino SA	250	250	-	-	1	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	Salerno
Castellabate SA	148	-	-	148	7	100	-	-	100	-	-	-	-	100	-	Salerno
Centoia SA	153	-	-	153	5	100	54	54	-	93	54	-	54	54	54	Salerno
Cetara SA	141	-	-	141	2	100	100	100	-	79	-	100	-	-	100	Salerno
Malori SA	98	98	-	-	1	100	100	100	-	100	100	100	100	100	100	Salerno
Montecorbo SA	250	250	-	-	1	100	100	100	-	100	-	-	100	100	100	Salerno

Segue: TAVOLA 4.3 - NUMERO DI POSTI BARCA PER COMUNE, TIPOLOGIA DI STRUTTURA, LICENZE, DOTAZIONI E CAPITANERIA DI PORTO AL 30/09/2023

Comune	Numero di posti barca	Di cui situati in:			N° di licenze (1)	% di posti barca dotati di:										Capitaneria di Porto
		Porto turistico	Approdo turistico	Punto di ormeggio		Attracco	Acqua	Luce	Carburante	Vigilanza	Informazioni turistiche	Servizi igienici	Parcheggio	Alloggio	Rifiuti	
Pisciotta SA	135	-	85	50	5	100	100	100	-	100	100	-	100	100	100	Salerno
Pollica SA	335	335	-	-	4	100	100	100	100	100	100	-	100	100	100	Salerno
Positano SA	170	-	-	170	3	100	-	-	-	-	100	-	-	-	-	Salerno
Salerno	2.564	885	-	1.679	19	100	100	100	35	100	35	64	64	47	100	Salerno
San Giovanni a Piro SA	447	-	250	197	4	100	5	56	-	100	56	-	56	56	78	Salerno
Santa Marina SA	250	-	250	-	1	100	100	100	-	100	100	100	100	100	100	Salerno
Sapri SA	600	-	600	-	4	100	100	100	20	100	57	88	100	-	57	Salerno
Amantea CS	285	-	-	-	1	-	100	100	-	100	-	100	100	100	-	Vibo Valentia Marina
Belvedere Marittimo CS	183	-	-	-	1	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	Vibo Valentia Marina
Cetraro CS	490	-	-	-	1	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	Vibo Valentia Marina
Maratea PZ	550	550	-	-	10	100	99	99	1	99	99	1	-	1	1	Vibo Valentia Marina
Tropea VV	600	600	-	-	1	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	Vibo Valentia Marina
Vibo Valentia	566	-	566	-	3	100	100	100	-	100	-	100	-	-	100	Vibo Valentia Marina
Gioia Tauro RC	115	-	-	115	4	100	100	100	-	-	-	-	-	-	100	Vibo Valentia Marina
Palmi RC	151	-	-	151	2	90	79	59	-	69	-	79	27	20	-	Gioia Tauro
Bagnara Calabria RC	84	-	84	-	1	100	100	-	-	100	-	100	100	100	100	Reggio Calabria
Reggio Calabria	140	-	68	72	2	100	100	100	54	100	51	98	98	98	100	Reggio Calabria
Roccella Jonica RC	447	447	-	-	2	-	100	-	-	-	100	-	-	-	100	Reggio Calabria
Scilla RC	95	-	-	95	1	100	100	-	-	100	-	-	-	-	-	Reggio Calabria
Villa San Giovanni	195	-	195	-	2	100	100	-	-	100	-	-	100	-	-	Reggio Calabria
Amendolara CS	115	-	115	-	3	100	91	91	-	100	91	91	91	91	91	Corigliano Calabro
Carletti CS	170	170	-	-	1	100	100	100	-	100	100	100	100	100	100	Corigliano Calabro
Cassano allo Ionio CS	1.593	-	1.593	-	-	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	Corigliano Calabro
Corigliano Calabro CS	20	-	-	20	1	100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Corigliano Calabro
Cirò Marina KR	190	190	-	-	6	100	100	100	2	-	-	-	100	100	-	Crotone
Crotone	428	321	-	428	6	100	91	91	2	93	93	7	93	93	2	Crotone
Isola di Capo Rizzuto KR	321	321	-	-	1	-	-	-	-	100	100	100	100	100	100	Taranto
Leporano TA	50	-	-	50	1	-	-	-	-	100	100	100	100	100	100	Taranto
Maruggio TA	290	290	-	-	1	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	Taranto
Platì MT	450	450	-	-	1	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	Taranto
Policoro MT	322	322	-	-	1	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	Taranto
Taranto	875	200	200	675	10	100	100	100	60	100	100	100	67	91	100	Taranto
Alessano LE	10	-	-	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Gallipoli
Andrano LE	63	-	-	63	1	100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Gallipoli
Castignano del Capo LE	680	680	-	-	1	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	Gallipoli
Castro LE	171	-	-	171	8	100	100	100	-	100	100	100	100	100	100	Gallipoli
Gallipoli LE	1.084	280	210	594	15	100	59	54	30	75	15	35	54	30	100	Gallipoli
Lecce	165	-	165	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Gallipoli
Melendugno LE	466	150	144	172	5	100	100	100	15	100	32	63	32	48	32	Gallipoli
Morciano di Leuca LE	160	-	160	-	1	100	100	100	-	100	100	100	100	-	100	Gallipoli
Otranto LE	551	-	551	-	5	100	99	99	-	99	45	45	-	-	45	Gallipoli
Porto Cesareo LE	927	-	-	927	7	100	80	80	4	80	-	83	37	32	100	Gallipoli
Salve LE	106	-	106	-	-	100	100	100	-	-	-	-	-	-	100	Gallipoli
Tricase LE	482	-	482	-	5	50	45	45	-	46	-	38	35	38	-	Gallipoli
Ugento LE	336	-	-	336	3	100	81	81	-	100	-	19	-	-	100	Gallipoli
Brindisi	1.103	928	928	175	6	100	90	89	58	89	84	84	84	58	90	Gallipoli
Fasano BR	187	-	70	117	1	100	88	-	-	91	-	24	-	32	100	Brindisi
Ostuni BR	290	-	-	290	-	100	87	87	6	87	11	49	76	89	100	Brindisi
Bari	1.399	767	-	632	18	100	96	91	6	79	4	73	30	39	54	Bari
Mola di Bari BA	232	232	-	-	4	100	90	90	6	90	42	74	-	26	42	Bari
Monopoli BA	363	-	199	164	5	100	93	93	6	90	41	83	25	90	83	Bari

Segue: TAVOLA 4.3 - NUMERO DI POSTI BARCA PER COMUNE, TIPOLOGIA DI STRUTTURA, LICENZE, DOTAZIONI E CAPITANERIA DI PORTO AL 30/09/2023

Comune	Numero di posti barca	Di cui situati in:			N° di licenze (1)	% di posti barca dotati di:										Capitaneria di Porto
		Porto turistico	Approdo turistico	Punto di ormeggio												
						Attrac- co	Acqua	Luce	Carbu- rante	Vigilanza	Informa- zioni turi- stiche	Servizi Igieni- ci	Parcheg- gio	Alaggio	Rifiuti	
Polignano a Mare BA Giovinezza BA Molfetta BA Barletta Bisceglie BT Margherita di Savoia BT Trani BT Cagnano Varano FG Ischitella FG Manfredonia FG Matinata FG Rodi Garganico FG Vieste FG Campomarino CB Montenero di Bisaccia CB Ternoli CB Fossacesia CH Francavilla al Mare CH Ortona CH Rocca San Giovanni CH San Salvo CH Vasto CH Giulianova TE Roseto degli Abruzzi TE Porto San Giorgio AP San Benedetto del Tronto AP Ancona Civitanova Marche MC Numana AN Potenza Picena MC Senigallia AN Fano PU Gabice Mare PU Pesaro Bellaria-Igea Marina RN Catolica RN Cesenatico FC Gabice Mare PU Misano Adriatico RN Riccione RN Rimini Ravenna Cervia RA Comacchio FE Goro FE Chioggia VE Caorle VE Cavallo Treporti VE Eraclea VE Jesolo VE	313 69 180 200 504 110 511 78 155 1.105 120 310 458 124 160 303 392 95 391 52 243 104 333 152 776 454 1.236 430 800 200 410 609 135 292 30 240 320 485 20 355 500 821 1.781 396 540 391 480 1.057 624 192 1.156 313	- - - - 400 - 509 - - 263 - - 188 124 160 150 - - - 391 52 243 104 333 152 776 454 1.236 430 800 200 410 609 135 292 30 240 320 485 20 355 500 619 1.066 280 300 391 480 909 624 192 1.156 313	- - 180 - 104 110 2 78 155 142 120 - 270 - - - - - - - - 104 333 -													

Segue: TAVOLA 4.3 - NUMERO DI POSTI BARCA PER COMUNE, TIPOLOGIA DI STRUTTURA, LICENZE, DOTAZIONI E CAPITANERIA DI PORTO AL 30/09/2023

Comune	Numero di posti barca	Di cui situati in:			N° di licenze (1)	% di posti barca dotati di:										Capitaneria di Porto	
		Porto turistico	Approdo turistico	Punto di ormeggio		Attrac- co	Acqua	Luce	Carbu- rante	Vigilanza	Informa- zioni turisti- che	Servizi Igienici	Parcheg- gio	Rifiuti			
Venezia	2.252	-	1.239	1.013	6	100	88	18	79	55	96	93	100	100	90	57	Venezia
Aquileia UD	283	-	283	-	1	100	100	-	-	-	100	100	100	100	100	100	Montefalcone
Grado GO	1.212	173	931	108	8	100	92	9	85	75	92	81	59	83	59	83	Montefalcone
Lignano Sabbiadoro UD	1.881	1.512	369	-	5	100	89	51	34	89	99	100	55	89	55	89	Montefalcone
Marano Legunare UD	1.989	-	-	-	2	100	100	100	61	72	100	100	100	100	100	100	Montefalcone
Marano Legunare UD-Latisana UD	1.332	1.332	-	-	2	100	100	100	51	100	100	100	100	100	51	100	Montefalcone
Montefalcone GO	2.799	508	-	2.291	14	100	90	90	-	25	32	79	65	79	65	79	Montefalcone
Palazzo dello Stella UD	84	-	-	-	-	100	100	-	-	-	100	100	100	100	100	100	Montefalcone
San Giorgio di Nogaro UD	711	-	-	-	-	100	100	100	37	100	100	100	100	100	100	100	Montefalcone
Dulino Aurisina TS	1.866	1.766	-	100	11	100	100	95	-	-	62	6	94	100	94	100	Trieste
Muggia TS	1.000	546	118	336	8	100	95	86	55	55	55	58	16	66	16	66	Trieste
Trieste	2.305	489	-	1.816	54	92	96	52	-	29	10	36	-	49	52	100	Trieste
Baunei OG	389	-	-	-	1	100	100	-	-	100	100	100	100	100	100	100	Cagliari
Bugerru SU	110	-	-	-	2	100	100	-	-	100	100	100	100	100	100	100	Cagliari
Cagliari	1.331	275	597	459	10	100	100	100	28	97	92	99	62	82	82	100	Cagliari
Calasetta CI	359	359	-	-	1	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	Cagliari
Carloforte CI	886	-	661	225	8	100	100	100	19	80	100	67	24	66	100	100	Cagliari
Porto Cervo CI	380	-	-	-	1	100	100	100	-	100	100	100	100	100	100	100	Cagliari
Pula CA	84	-	-	-	-	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	Cagliari
Quartu Sant'Elena CA	444	-	-	-	-	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	Cagliari
Sant'Antioco SU	238	160	78	-	2	100	100	100	-	67	100	100	100	100	33	100	Cagliari
Sarroch CA	185	-	-	-	1	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	Cagliari
Teulada CA	251	-	-	-	-	100	100	100	-	-	100	100	100	100	100	100	Cagliari
Torbii OG	390	-	390	-	1	100	100	100	-	-	100	100	100	100	100	100	Cagliari
Villapizzu CA	291	-	-	-	2	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	Cagliari
Villasimius CA	701	701	-	-	3	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	Cagliari
Arzachena OT	700	700	-	-	3	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	Cagliari
Budoni OT	405	-	-	-	-	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	Cagliari
Dorgali NU	98	-	-	98	-	100	59	59	-	15	-	-	-	100	-	100	Cagliari
Golfo Aranci OT	482	410	-	72	2	100	100	100	85	85	85	-	-	100	-	100	Cagliari
Loiri Porto San Paolo OT	270	150	-	-	2	100	100	-	-	-	-	-	-	100	-	100	Cagliari
Olibia	2.441	1.554	449	438	10	100	83	83	62	82	64	64	61	100	61	100	Cagliari
Posada NU	179	-	-	179	-	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	Cagliari
San Teodoro SS	384	-	-	-	1	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	Cagliari
Siniscola NU	335	-	-	-	1	100	100	100	-	-	100	100	100	100	100	100	Cagliari
La Maddalena OT	290	226	-	64	7	100	100	100	48	-	78	78	100	78	100	100	Cagliari
Palau OT	552	475	70	7	2	100	99	99	86	99	99	99	86	99	86	99	La Maddalena
Santa Teresa di Gallura OT	650	-	-	-	3	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	La Maddalena
Porto Torres SS	529	-	305	224	1	100	58	58	-	58	58	58	58	58	58	58	Porto Torres
Alghero SS	2.746	2.326	420	-	34	100	100	100	85	100	100	85	100	100	96	96	Porto Torres
Castelsardo SS	591	-	-	-	-	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	Porto Torres
Sintino SS	928	818	110	-	18	100	100	100	32	48	80	80	80	88	88	100	Porto Torres
Trinità d'Agultu e Vignola SS	442	-	-	-	2	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	Porto Torres
Oristano	366	-	-	-	1	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	Oristano
Arbus SU	27	-	-	27	1	100	-	-	-	-	100	-	-	-	-	100	Oristano
Giardini di Naxos ME	275	-	240	35	6	100	87	87	-	87	-	-	-	-	87	-	Messina
Messina	140	-	140	-	1	100	92	92	-	92	34	34	34	92	92	34	Messina
Acicastello CT	220	-	-	220	5	100	68	68	68	68	100	-	-	100	68	68	Catania
Acireale CT	210	-	-	210	3	100	76	76	-	90	-	76	-	76	76	76	Catania
Catania	813	-	186	627	5	100	100	100	100	32	96	18	96	82	58	96	Catania
Riposto CT	486	-	366	120	3	100	100	100	100	75	100	75	75	75	100	100	Catania

Segue: TAVOLA 4.3 - NUMERO DI POSTI BARCA PER COMUNE, TIPOLOGIA DI STRUTTURA, LICENZE, DOTAZIONI E CAPITANERIA DI PORTO AL 30/09/2023

Comune	Numero di posti barca	Di cui situati in:			N° di licenze (1)	% di posti barca dotati di:										Capitaneria di Porto
		Porto turistico	Approdo turistico	Punto di ormeggio		Attracco	Acqua	Luce	Carburante	Vigilanza	Informazioni turistiche	Servizi igienici	Parcheggio	Alaggio	Rifiuti	
Augusta SR	1.271	253	75	943	11	100	94	90	7	79	24	94	94	63	67	Augusta
Pachino SR	655	-	655	-	8	100	100	100	100	100	100	72	72	100	100	Siracusa
Siracusa	782	60	722	-	9	100	100	100	39	61	39	92	92	54	100	Siracusa
Pozzallo RG	173	-	173	-	4	100	100	100	-	100	-	71	29	42	100	Pozzallo
Ragusa	739	739	-	-	-	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	Pozzallo
Scicli RG	40	-	-	40	-	100	100	100	100	100	-	-	-	-	-	Pozzallo
Vittoria RG	343	-	-	343	-	100	100	100	100	100	-	100	-	-	-	Pozzallo
Gela CL	94	94	-	-	-	100	100	100	100	-	-	-	100	100	-	Gela
Agirgento	448	448	-	-	-	100	100	100	100	100	100	100	-	-	-	Porto Empedocle
Lampedusa AG	231	-	-	231	6	100	35	57	-	35	35	28	-	43	100	Porto Empedocle
Licata AG	375	252	-	123	-	100	67	67	67	67	-	67	100	33	67	Porto Empedocle
Menfi AG	70	-	70	-	2	100	36	100	-	-	36	36	-	-	-	Porto Empedocle
Porto Empedocle AG	153	-	-	153	-	100	67	67	-	100	-	100	-	-	-	Porto Empedocle
Sciacca AG	340	-	340	-	2	100	100	100	-	-	100	100	-	-	-	Porto Empedocle
Castelvetrano TP	60	-	60	-	1	100	100	-	-	-	100	-	-	-	-	Mazara del Vallo
Mazara del Vallo TP	402	115	287	-	4	100	100	100	-	100	100	100	35	-	100	Mazara del Vallo
Castellammare del Golfo TP	1.404	-	-	1.404	10	100	89	89	-	-	-	-	-	-	89	Trapani
Favignana TP	394	-	327	67	6	100	60	60	-	-	17	17	-	17	-	Trapani
Marsala TP	710	553	238	472	9	100	100	82	34	100	100	100	56	100	100	Trapani
Pantelleria TP	763	-	210	-	7	100	45	45	14	44	20	21	52	62	-	Trapani
San Vito Lo Capo TP	242	-	-	242	4	100	100	100	-	-	-	-	-	-	-	Trapani
Trapani	653	-	-	653	10	100	100	100	35	100	-	89	89	35	100	Trapani
Valderice TP	201	-	-	201	3	-	60	100	-	100	-	-	-	-	-	Trapani
Balestrate PA	147	147	-	-	1	100	100	100	-	100	100	100	100	100	100	Palermo
Cefalù PA	175	175	-	-	5	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	Palermo
Isola delle Femmine PA	183	-	-	183	-	100	100	100	-	100	-	100	-	33	100	Palermo
Palermo	1.909	-	1.061	-	33	100	98	98	28	98	76	90	28	86	51	Palermo
Termini Imerese PA	296	-	-	296	5	100	100	100	-	100	-	-	-	-	100	Palermo
Terrasini PA	198	500	-	198	3	100	100	80	-	100	-	15	-	65	-	Palermo
Trabia PA	500	-	-	-	-	100	100	100	10	-	-	35	-	65	10	Palermo
Trappeto PA	98	-	-	98	3	100	100	100	-	100	-	100	-	37	-	Palermo
Capo D'Orlando ME	553	553	-	-	1	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	Milazzo
Leni ME	4	-	-	4	-	100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Milazzo
Lipari ME	625	150	240	235	12	100	86	86	-	100	-	-	-	-	-	Milazzo
Milazzo ME	140	-	140	-	1	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	Milazzo
Santa Maria Salina ME	211	157	-	54	1	100	74	74	-	98	-	74	-	74	74	Milazzo
Totale	161.778	75.137	36.943	49.698	1.396											

(1) in concessione demaniale
Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Capitanerie di Porto, Autorità di Sistema Portuale.

TAVOLA 4.4A - NUMERO DI POSTI BARCA PER DOTAZIONE DI SERVIZI E PER REGIONE AL 30/09/2023

Regione	Posti barca dotati di:										Totale posti barca
	Attracco	Acqua	Luce	Carburante	Vigilanza	Informazioni turistiche	Servizi igienici	Parcheggio	Alaggio	Rifiuti	
Liguria	23.804	24.071	22.598	11.847	15.447	14.057	21.955	15.737	15.471	20.806	24.853
Toscana	17.812	17.649	15.676	10.577	12.397	10.224	12.871	12.164	14.114	16.759	19.500
Lazio	7.813	7.781	7.356	4.749	4.903	2.993	6.473	6.363	5.985	5.981	8.448
Campania	16.171	14.868	14.796	6.756	14.845	8.828	10.959	9.631	10.722	14.822	16.264
Calabria	5.991	6.633	5.782	2.771	5.465	4.355	5.084	4.820	4.720	4.922	6.738
Puglia	14.409	13.341	12.739	5.149	12.915	7.822	11.388	8.874	8.602	12.169	14.875
Molise	587	587	587	354	504	430	554	434	504	587	587
Abruzzo	1.196	1.762	1.710	544	986	972	1.319	1.319	1.038	1.710	1.762
Marche	5.396	5.199	5.199	4.742	3.990	4.227	4.863	5.149	5.003	4.721	5.396
Emilia-Romagna	5.639	5.634	5.411	2.319	4.956	4.133	4.986	4.423	3.011	4.499	5.639
Veneto	6.074	5.676	5.649	1.759	4.955	4.351	5.833	5.981	5.707	4.981	6.074
Friuli-Venezia Giulia	15.289	14.724	13.528	3.776	7.046	8.227	11.924	10.190	10.336	13.161	15.462
Sardegna	18.454	17.748	17.368	11.692	15.686	14.929	16.789	16.016	15.615	18.103	18.454
Sicilia	17.525	16.148	16.036	5.677	14.184	7.629	11.343	8.118	10.338	11.935	17.726
Totale	156.160	151.821	144.435	72.712	118.279	93.357	126.341	109.219	111.166	135.156	161.778

N.B.: i dati della Calabria comprendono anche quelli della Basilicata Tirrenica, i dati della Puglia anche quelli della Basilicata Ionica.

Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Capitanerie di Porto, Autorità di Sistema Portuale.

TAVOLA 4.4B - NUMERO DI POSTI BARCA PER DOTAZIONE DI SERVIZI E PER REGIONE AL 30/09/2023 - PERCENTUALI SUL TOTALE REGIONALE

Regione	Posti barca dotati di:										
	Attracco	Acqua	Luce	Carburante	Vigilanza	Informazioni turistiche	Servizi igienici	Parcheggio	Alaggio	Rifiuti	
Liguria	95,8	96,9	90,9	47,7	62,2	56,6	88,3	63,3	62,3	83,7	
Toscana	91,3	90,5	80,4	54,2	63,6	52,4	66,0	62,4	72,4	85,9	
Lazio	92,5	92,1	87,1	56,2	58,0	35,4	76,6	75,3	70,8	70,8	
Campania	99,4	91,4	91,0	41,5	91,3	54,3	67,4	59,2	65,9	91,1	
Calabria	88,9	98,4	85,8	41,1	81,1	67,3	75,5	71,5	70,1	73,0	
Puglia	96,9	89,7	85,6	34,6	86,8	52,6	76,6	59,7	57,8	81,8	
Molise	100,0	100,0	100,0	60,3	85,9	73,3	94,4	73,9	85,9	100,0	
Abruzzo	67,9	100,0	97,0	30,9	56,0	55,2	74,9	74,9	58,9	97,0	
Marche	100,0	96,3	96,3	87,9	73,9	78,3	90,1	95,4	92,7	87,5	
Emilia Romagna	100,0	99,9	96,0	41,1	87,9	73,3	88,4	78,4	53,4	79,8	
Veneto	100,0	93,4	93,0	29,0	81,6	71,6	96,0	98,5	94,0	82,0	
Friuli Venezia Giulia	98,9	95,2	87,5	24,4	45,6	53,2	77,1	65,9	66,8	85,1	
Sardegna	100,0	96,2	94,1	63,4	85,0	80,9	91,0	86,8	84,6	98,1	
Sicilia	98,9	91,1	90,5	32,0	80,0	43,0	64,0	45,8	58,3	67,3	
Percentuali medie	96,5	93,8	89,3	44,9	73,1	57,7	78,1	67,5	68,7	83,5	

N.B.: i dati della Calabria comprendono anche quelli della Basilicata Tirrenica, i dati della Puglia anche quelli della Basilicata Ionica.

Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Capitanerie di Porto, Autorità di Sistema Portuale.

TAVOLA 4.5A - NUMERO DI POSTI BARCA PER DOTAZIONE DI SERVIZI E PER TIPOLOGIA DI STRUTTURA AL 30/09/2023

Tipologia di struttura	Posti barca dotati di:										Totale posti barca
	Attracco	Acqua	Luce	Carburante	Vigilanza	Informazioni turistiche	Servizi igienici	Parcheggio	Alaggio	Rifiuti	
Porto turistico	73.185	74.489	72.660	51.651	63.007	62.267	68.947	65.727	67.052	69.750	75.137
Approdo turistico	35.655	34.638	32.706	13.553	29.060	21.665	30.932	25.415	22.101	30.051	36.943
Punto di ormeggio	47.320	42.694	39.069	7.508	26.212	9.425	26.462	18.077	22.013	35.355	49.698
Totale	156.160	151.821	144.435	72.712	118.279	93.357	126.341	109.219	111.166	135.156	161.778

Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Capitanerie di Porto, Autorità di Sistema Portuale.

TAVOLA 4.5B - NUMERO DI POSTI BARCA PER DOTAZIONE DI SERVIZI E PER TIPOLOGIA DI STRUTTURA AL 30/09/2023 - PERCENTUALI SUL TOTALE DEI POSTI BARCA PER TIPOLOGIA DI STRUTTURA

Tipologia di struttura	Posti barca dotati di:										
	Attracco	Acqua	Luce	Carburante	Vigilanza	Informazioni turistiche	Servizi igienici	Parcheggio	Alaggio	Rifiuti	
Porto turistico	97,4	99,1	96,7	68,7	83,9	82,9	91,8	87,5	89,2	92,8	
Approdo turistico	96,5	93,8	88,5	36,7	78,7	58,6	83,7	68,8	59,8	81,3	
Punto di ormeggio	95,2	85,9	78,6	15,1	52,7	19,0	53,2	36,4	44,3	71,1	
Percentuali medie	96,5	93,8	89,3	44,9	73,1	57,7	78,1	67,5	68,7	83,5	

Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Capitanerie di Porto, Autorità di Sistema Portuale.

TAVOLA 4.6A - NUMERO DI POSTI BARCA PER CLASSI DI LUNGHEZZA E DOTAZIONI DI SERVIZI AL 30/09/2023

Classi di lunghezza	Posti barca dotati di:										Totale posti barca
	Attracco	Acqua	Luce	Carburante	Vigilanza	Informazioni turistiche	Servizi igienici	Parcheggio	Alaggio	Rifiuti	
fino a 10,00 m o non specificati	101.463	97.465	91.455	41.508	73.258	53.668	77.395	66.076	69.535	84.917	106.325
da 10,01 a 24 m	50.733	50.493	49.130	28.597	41.663	36.509	45.529	39.957	39.279	46.670	51.420
oltre 24 m	3.964	3.863	3.850	2.607	3.358	3.180	3.417	3.186	2.352	3.569	4.033
Totale	156.160	151.821	144.435	72.712	118.279	93.357	126.341	109.219	111.166	135.156	161.778

Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Capitanerie di Porto, Autorità di Sistema Portuale.

TAVOLA 4.6B - NUMERO DI POSTI BARCA PER CLASSI DI LUNGHEZZA E DOTAZIONI DI SERVIZI AL 30/09/2023 - PERCENTUALI SUL TOTALE DEI POSTI BARCA PER CLASSI DI LUNGHEZZA

Classi di lunghezza	Posti barca dotati di:										
	Attracco	Acqua	Luce	Carburante	Vigilanza	Informazioni turistiche	Servizi igienici	Parcheggio	Alaggio	Rifiuti	
fino a 10,00 m o non specificati	95,4	91,7	86,0	39,0	68,9	50,5	72,8	62,1	65,4	79,9	
da 10,01 a 24 m	98,7	98,2	95,5	55,6	81,0	71,0	88,5	77,7	76,4	90,8	
oltre 24 m	98,3	95,8	95,5	64,6	83,3	78,8	84,7	79,0	58,3	88,5	
Percentuali medie	96,5	93,8	89,3	44,9	73,1	57,7	78,1	67,5	68,7	83,5	

Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Capitanerie di Porto, Autorità di Sistema Portuale.

TAV 4.7A - NUMERO DEI POSTI BARCA PER CLASSI DI LUNGHEZZA E PER TIPOLOGIA DI STRUTTURA AL 30/09/2023

Tipologia di struttura turistica	Posti barca per classi di lunghezza			Totale posti barca
	fino a 10,00 metri o non specificati	da 10,01 a 24 m	oltre 24 m	
Porto turistico	42.036	31.105	1.996	75.137
Approdo turistico	23.886	11.561	1.496	36.943
Punto di ormeggio	40.403	8.754	541	49.698
Totale	106.325	51.420	4.033	161.778

Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Capitanerie di Porto, Autorità di Sistema Portuale.

TAV 4.7B - NUMERO DEI POSTI BARCA PER CLASSI DI LUNGHEZZA E PER TIPOLOGIA DI STRUTTURA AL 30/09/2023 - COMPOSIZIONI PERCENTUALI

Tipologia di struttura turistica	Posti barca per classi di lunghezza			Totali
	fino a 10,00 metri o non specificati	da 10,01 a 24 m	oltre 24 m	
Porto turistico	55,9	41,4	2,7	100,0
Approdo turistico	64,7	31,3	4,0	100,0
Punto di ormeggio	81,3	17,6	1,1	100,0
Percentuali medie riga	65,7	31,8	2,5	100,0
Porto turistico	39,5	60,5	49,5	46,4
Approdo turistico	22,5	22,5	37,1	22,8
Punto di ormeggio	38,0	17,0	13,4	30,7
Percentuali medie colonna	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Capitanerie di Porto, Autorità di Sistema Portuale.

TAVOLA 4.8 - NUMERO DI POSTI BARCA PER REGIONE AL 31 DICEMBRE - ANNI 2009-2023

Regione	Anni														
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018*	2019*	2020*	2021*	2022*	2023*
Liguria	24.306	26.230	23.196	22.400	24.177	24.327	23.068	25.374	23.775	25.157	24.462	25.157	24.859	22.496	24.853
Toscana	16.890	17.668	17.922	19.066	19.382	15.608	18.770	18.770	19.194	17.550	18.092	17.860	19.239	18.889	19.500
Lazio	8.472	6.362	9.291	7.476	7.491	7.514	8.025	8.618	8.952	8.356	8.567	8.192	8.301	8.464	8.448
Campania	15.405	14.681	13.933	14.646	11.927	14.525	14.639	14.739	15.055	16.190	15.998	16.735	16.305	16.165	16.264
Calabria	5.415	5.919	5.963	6.022	5.987	5.422	6.052	5.901	5.681	5.490	5.490	5.449	5.185	7.159	6.738
Puglia	12.195	12.298	12.254	12.703	13.356	13.994	13.755	14.196	14.068	13.750	13.656	14.505	14.611	14.638	14.875
Molise	542	583	583	588	588	588	587	587	587	587	587	587	587	587	587
Abruzzo	2.453	2.440	2.883	3.405	3.049	2.719	2.679	2.699	2.699	2.751	2.699	1.741	1.724	1.764	1.762
Marche	5.627	5.527	4.516	5.393	5.393	5.405	5.862	5.319	5.306	5.302	5.312	5.461	4.632	5.384	5.396
Emilia Romagna	5.329	5.604	4.631	5.464	4.625	5.302	5.367	5.366	5.353	5.360	5.405	5.419	5.295	5.633	5.639
Veneto	5.933	6.110	6.164	6.402	6.058	6.720	7.527	6.539	6.620	6.887	5.852	3.730	6.285	6.133	6.074
Friuli Venezia Giulia	13.629	15.931	17.480	16.476	15.904	16.436	16.835	16.712	16.609	17.001	17.530	17.683	15.784	15.228	15.462
Sardegna	17.119	18.909	18.975	15.122	17.140	17.105	19.574	17.576	19.482	19.948	20.028	18.750	17.469	18.091	18.454
Sicilia	12.851	11.343	13.841	13.521	12.727	13.164	14.827	15.692	15.167	17.344	18.777	17.183	16.189	17.319	17.726
Totale	146.166	149.605	151.632	148.684	147.804	148.329	157.567	157.567	158.548	161.673	162.455	158.455	156.465	157.950	161.778

* Per gli anni dal 2018 in poi i dati riportati sono aggiornati al 30 Settembre anziché al 31 Dicembre.

N.B.: I dati della Calabria comprendono anche quelli della Basilicata Tirrenica, i dati della Puglia anche quelli della Basilicata Ionica.

Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Capitanerie di Porto, Autorità di Sistema Portuale.

Sulla base di tali dati, le conclusioni alle quali si può pervenire, sono analoghe a quelle già a suo tempo emerse nel citato Rapporto finale di Unioncamere di Dicembre 2009, vale a dire che allora, come allo stato attuale, **il diportismo nautico è caratterizzato da un notevole squilibrio tra domanda di ormeggi ed offerta portuale.**

Tale carenza rappresenta, quindi, un concreto ostacolo per lo sviluppo italiano della nautica da diporto ed è ormai ampiamente condivisa l'opinione secondo cui l'incremento dell'offerta portuale possa costituire uno strumento per la sua crescita.

Inoltre, molti ormeggi presenti sul territorio nazionale sono allocati in strutture dedicate alla nautica, scarsamente attrezzati per offrire servizi adatti alle attuali esigenze del diportismo.

3.4.2 La cantieristica nautica e le tendenze del mercato. Analisi del Centro Studi e ricerca avanzata dell'eccellenza yachting italiana di Navigo.

Produzione nautica: eccellenza manifatturiera e ambasciatrice del Made in Italy

L'Italia è leader mondiale nella costruzione di yacht e superyacht: secondo gli ultimi dati SYBAss, oltre il 50% degli ordini globali di unità sopra i 24 metri è realizzato da cantieri italiani. Ma la forza del nostro sistema non si limita ai grandi brand: vi è una capillarità di imprese medie e piccole, subfornitori, designer, artigiani, innovatori che costituiscono un ecosistema industriale tra i più raffinati del mondo.

Le aree di eccellenza sono molteplici: il design navale, l'uso di materiali compositi, l'integrazione di tecnologie smart, la cantieristica sostenibile. I poli produttivi si distribuiscono da Nord a Sud: Viareggio, La Spezia, Ancona, Napoli, Palermo, Olbia e tanti altri distretti emergenti.

La connessione tra produzione e portualità turistica va potenziata con:

- marine attrezzate per test, collaudi, delivery e manutenzione di yacht;
- porti che fungano da vetrina per il Made in Italy nautico;
- eventi e saloni diffusi che promuovano la filiera.

Non si tratta solo di economia. Il cantiere nautico è una forma di cultura, un sapere complesso che unisce tecnologia, stile, ingegneria, visione. È il “bello e ben fatto” italiano che naviga nel mondo.

Il nuovo yachting internazionale: più giovane, più sostenibile, più esigente

Negli ultimi cinque anni, lo yachting internazionale ha registrato una trasformazione radicale dei profili di domanda. Se un tempo era dominato da armatori over 60, oggi cresce una generazione nuova di utenti: under 45, cosmopoliti, spesso provenienti da settori tecnologici e finanziari, attenti all’ambiente, orientati a un’esperienza più informale, fluida, immersiva.

Questa nuova clientela:

- privilegia yacht più compatti ma tecnologicamente avanzati;
- cerca esperienze digitalmente integrate: booking in app, gestione domotica, interazione in realtà aumentata;
- chiede coerenza ambientale, dalle propulsioni ibride alla gestione circolare dei rifiuti di bordo;
- è attratta da itinerari tematici, cultura locale, wine & food, musica, arte contemporanea, sostenibilità.

L’Italia, con la sua identità multipla e stratificata, può rispondere a questa domanda meglio di qualsiasi altro Paese. Ma serve uno sforzo coordinato per:

- formare operatori capaci di interpretare queste nuove aspettative;
- rinnovare i servizi e l’estetica delle marine;
- fare storytelling internazionale del Paese in chiave “yachting lifestyle

contemporaneo”.

Verso una strategia nazionale coordinata

Charter, produzione, innovazione e mercato: questi assi devono convergere in una strategia nazionale coesa. Serve una governance condivisa tra ministeri, regioni, distretti produttivi e porti turistici. L'Italia ha le competenze, la reputazione e il patrimonio per diventare la prima destinazione nautica sostenibile e creativa del Mediterraneo.

Questo significa:

- sostenere la transizione ecologica del comparto con fondi, incentivi e ricerca;
- costruire un brand Italia nautico riconoscibile, fluido e inclusivo;
- connettere porti, territori e filiere con infrastrutture intelligenti e intermodali;
- rafforzare la diplomazia industriale e fieristica del settore in Europa, Medio Oriente, USA, Asia.

La nautica non è solo turismo o industria: è un ambasciatore identitario dell'Italia nel mondo. Un Paese che sa costruire sogni, accogliere con eleganza, navigare verso il futuro. Charter, cantieri e yachting sono i tre ponti su cui farlo.

3.4.3 Il comparto dei charter

Charter nautico, produzione e mercato internazionale dello yachting: i pilastri della leadership italiana nella Blue Economy

L'Italia, con i suoi oltre 7.500 chilometri di costa, le sue isole, le lagune e gli arcipelaghi, è un Paese naturalmente votato al mare. Ma oltre alla bellezza paesaggistica e alla tradizione marinara, ciò che distingue realmente il nostro

Paese nel panorama globale della nautica è la combinazione unica di cultura, industria, ospitalità e know-how tecnologico. In questo contesto, tre assi strategici si confermano fondamentali per il consolidamento e la crescita della portualità turistica nazionale: il charter nautico, la produzione nautica e la nuova domanda internazionale di yachting.

Charter nautico: strumento di inclusione, leva economica e piattaforma esperienziale

Negli ultimi dieci anni, il charter nautico ha conosciuto una crescita costante in Italia, accelerata ulteriormente dopo la pandemia, che ha spinto molte persone a cercare forme di vacanza autonome, sicure e a contatto con la natura. Questo settore ha assunto oggi una valenza strategica sotto molteplici aspetti.

Dal punto di vista economico, il charter genera un indotto rilevante: spese per cambusa, ristorazione, attività a terra, ormeggi, manutenzione, personale di bordo. Una settimana di noleggio può generare fino a 5.000-8.000 euro di spesa locale per imbarcazione. Inoltre, la crescente professionalizzazione degli operatori e l'emergere di piattaforme digitali avanzate ha reso più semplice e competitivo l'accesso al servizio.

Dal punto di vista turistico e sociale, il charter abbatte le barriere dell'accesso alla nautica. Giovani, famiglie, gruppi di amici, turisti internazionali possono oggi vivere l'esperienza del mare con un'offerta modulabile, prenotabile online, anche senza patente nautica. L'Italia offre una varietà unica di rotte: dalle isole Pontine all'Elba, dalle Eolie alla Costa Smeralda, passando per le coste adriatiche o le lagune venete.

Il futuro del charter si giocherà sulla sostenibilità delle imbarcazioni, sull'integrazione dei porti con i servizi digitali e su una narrazione capace di connettere il viaggio in barca alla scoperta dei territori, delle culture locali,

dell'enogastronomia e del patrimonio ambientale. Il charter deve diventare non solo un servizio, ma un dispositivo di racconto del Paese.

Negli ultimi anni il turismo nautico si sta sempre più indirizzando verso un tipo di vacanza votata al confort che non si caratterizza per una costante identificazione tra il proprietario e colui che usufruisce delle imbarcazioni; accanto vi è, difatti, una ulteriore tipologia di proprietari che mettono la barca a disposizione di terzi **mediante imprese di charter**.

Il noleggio delle imbarcazioni da diporto è un fenomeno in costante crescita in Italia, con una accelerazione verificatesi negli anni post pandemia da Covid 19, poiché consente, con costi relativamente contenuti, di coniugare una esperienza turistica in forma sicura ed isolata, ma dotata di tutti i comforts.

La crescita dello strumento dei charter quale modalità di accesso ed esperienziale del turismo nautico, ha notevoli risvolti sul piano della disciplina normativa riferita al fenomeno del cd. **diporto professionale**. A tale proposito, occorre segnalare che per regolare tale fenomeno è stata recentemente introdotta una normativa specifica diretta a regolare nuovi limiti e requisiti per gli altri titoli professionali per la nautica da diporto, con l'istituzione dell'Ufficiale di navigazione di II classe.

In particolare, con il **Decreto 13 dicembre 2023, n. 227** pubblicato in Gazzetta Ufficiale il 5 febbraio 2024 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti introduce un nuovo Regolamento che modifica il decreto 10 maggio 2005, n. 121, riguardante la disciplina dei titoli professionali del diporto.

Il decreto è entrato in vigore il 5 maggio 2024.

In particolare viene inserito il titolo di ufficiale di navigazione di diporto di II Classe e vengono modificati altri aspetti concernenti i requisiti per ottenere i certificati, lo svolgimento dell'addestramento e i requisiti per i titoli di navigazione di ufficiale di navigazione, di capitano del diporto e ufficiale di

macchina.

1) Diporto Regolamento 2024: ufficiale di navigazione di 2 classe i limiti - 2) Diporto: requisiti per il certificato di navigazione di 2 classe - 3) Diporto titolo professionale Specializzazione vela

1) Diporto Regolamento 2024: ufficiale di navigazione di 2 classe i limiti

Il nuovo regolamento prevede l'istituzione del titolo di ufficiale di navigazione del diporto di 2 classe, che non ha l'obbligo di essere iscritto nelle matricole della gente di mare di prima categoria ed è munito di libretto di navigazione.

I Requisiti e limiti di abilitazione per l'ufficiale di navigazione del diporto di 2^a classe sono i seguenti:

1. L'ufficiale di navigazione del diporto di 2^a classe può imbarcare in qualità di comandante delle seguenti unità battenti bandiera italiana e in navigazione nel Mar Mediterraneo o in acque interne, di stazza non superiore a 200 GT:

- a) imbarcazioni e navi da diporto, anche adibite al noleggio;
- b) navi destinate esclusivamente al noleggio per finalità turistiche.

2) Diporto: requisiti per il certificato di navigazione di 2 classe

Per conseguire il certificato di ufficiale di navigazione del diporto di 2^a classe occorrono i seguenti requisiti:

- a) aver compiuto 18 anni di età;
- b) essere in possesso di un diploma di istruzione secondaria di secondo grado o di un titolo di studio estero riconosciuto o dichiarato equipollente dalle competenti autorità italiane;
- c) essere in possesso del certificato di operatore Short Range (SRC) di cui all'articolo 1, comma 2, lettera b), del decreto del Ministro dello sviluppo economico 25 settembre 2018, n. 134;
- d) avere effettuato, con esito favorevole, il corso antincendio di base presso istituti, enti o società riconosciuti idonei dall'Amministrazione, nonché il corso

di primo soccorso sanitario per il rilascio del certificato di addestramento denominato "First Aid" secondo le disposizioni e i programmi stabiliti dal Ministero della salute;

e) avere effettuato, con esito favorevole, i corsi di sopravvivenza e salvataggio, sicurezza personale e responsabilità sociali (PSSR), presso istituti, enti o società riconosciuti idonei dall'Amministrazione ovvero, in alternativa ai suddetti corsi, aver frequentato con esito favorevole un corso sicurezza personale per la navigazione d'altura organizzato da federazioni sportive aderenti al Comitato olimpico nazionale italiano (CONI), dalle associazioni nazionali di categoria del diporto, da istituti, enti o società riconosciuti idonei dall'Amministrazione in conformità al programma stabilito con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

f) possedere i requisiti psicofisici necessari per il conseguimento della patente nautica di categoria B di cui all'articolo 39, comma 6, lettera b), del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, accertati e certificati con le modalità previste all'articolo 36 del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 29 luglio 2008, n. 146;

g) possedere i requisiti morali di cui all'articolo 37 del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 29 luglio 2008, n. 146;

h) aver sostenuto, con esito favorevole, un esame teorico e pratico secondo il programma e le modalità d'esame stabiliti con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

3) Diporto titolo professionale Specializzazione vela.

Si segnali infine che per lo svolgimento di prestazioni lavorative a bordo di unità dotate di propulsione velica è **istituita la specializzazione «vela» della sezione coperta**, che si consegue con il superamento di un esame teorico-pratico.

Per coloro che sono in possesso di patente nautica che abilita alla navigazione a vela, la specializzazione si consegue senza esami.

3.5 Il quadro normativo italiano

Gli interventi legislativi in materia di turismo nautico si caratterizzano per la loro natura eterogenea e prevalentemente estemporanea, non essendo mai stata emanata una normativa complessiva che disciplini i vari aspetti e abbia fissato i principi fondamentali in materia di infrastrutture portuali dedicate al diporto nautico. Né, tale specifica regolamentazione, è stata contenuta nel codice della nautica da diporto emanato con D.Lgs. n.1071/2005 che si è sostanzialmente concentrato sulla disciplina del mezzo nautico, delle attività e delle relative responsabilità, senza prendere in considerazione le relative infrastrutture ed i rapporti tra ente concedente e concessionario; analogamente, anche il recente Regolamento di Attuazione del Codice della Nautica, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale ed in vigore dal 21.10.2024, non attiene alle strutture portuali, avendo per oggetto disposizioni in materia di semplificazione per i grandi yachts, sostegno alla nautica sociale, rimodulazione delle dotazioni di sicurezza ed il patentino per i sedicenni.

L'atteggiamento del legislatore non è stato sempre coerente rispetto alla nautica da diporto, passando dagli anni '90 con la promozione di un network di sviluppo dei porti turistici con l'esperienza di Italia Navigando, finanziata da Cassa Depositi e Prestiti, che non ha raggiunto gli obiettivi sperati, alla applicazione di una tassa di transito per i mega yacht negli anni 2008/2010 che ha prodotto la fuga di circa 40.000 imbarcazioni verso le limitrofe strutture turistiche della Croazia e della Francia, con scarsi risultati economici.

3.5.1 Le fonti normative

Le principali fonti normative in materia di navigazione da diporto sono contenute nei seguenti provvedimenti:

1. **Il Codice della Navigazione approvato con Regio Decreto 30 Marzo 1942, n. 327**, con le relative norme attuative di cui al **Regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione approvato con DPR. 15.2.1952 n. 328**;
2. **La Legge 8.7.2003 n. 172** contenente le disposizioni per il riordino ed il rilancio della nautica da diporto e il turismo nautico che ha anche delegato il Governo alla emanazione di un successivo codice ad hoc.
3. **Codice della nautica da diporto** emanato con **D. Lgs. 18 luglio 2005, n. 171**, entrato in vigore dal 15 settembre 2005. L'art. 1 è stato aggiornato dal **Decreto Sviluppo 2011** (D.L. 13 maggio 2011, n. 70, convertito con modificazioni dalla L. 12 luglio 2011, n. 106) e con le modifiche, da ultimo, apportate dalla L. 27.12.2023 n. 206 e dalla L. 30.12.2023 n. 214 e dal decreto del MIF 17.9.2024 n. 133.

Il Codice della nautica da diporto regola la navigazione da diporto definita come quella effettuata in acque marittime o interne a scopi sportivi o ricreativi e senza fine di lucro.

Per navigazione da diporto si intende anche l'attività di carattere commerciale che venga posta in essere mediante mezzi per la navigazione da diporto.

Tuttavia, lo specifico aspetto delle strutture della portualità turistica non è affrontato nel codice della nautica da diporto emanato con D.Lgs. n. 171/2005 che attiene alla disciplina del mezzo nautico, delle attività e delle relative responsabilità.

La specificità del diporto nautico distingue il porto turistico da altre tipologie di infrastrutture portuali di cui all'art. 4 della L. 84 del 1994, di

riforma dell'ordinamento portuale; nonostante in tale legge venga espressamente annoverata, nell'ambito delle diverse funzioni dei porti, alla lett. e) la funzione turistica e da diporto, la dottrina prevalente ritiene che la legge 84/94 non contiene disposizioni che si riferiscono specificatamente ai porti turistici, essendo questa norma indirizzata ai porti commerciali.

4. **Il Regolamento di attuazione del Codice della Nautica da Diporto**, emanato con Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti 29 luglio 2008, n. 146 al quale sono state apportate modifiche significative con il Decreto Ministeriale del 17.09.2024 n. 133.

5. **D.Lgs. 3.11.2017 n. 229** avente ad oggetto la revisione e l'integrazione del Codice della Nautica da diporto in attuazione della Direttiva UE 44/2003.

6. Il primo atto normativo di estrema importanza relativo alla procedura di rilascio delle concessioni demaniali è costituito dal **DPR 2.12.1997 n. 509** in vigore dal 20 Aprile 1998.

La giurisprudenza amministrativa ha precisato che “il DPR n. 509/1997 costituisce normativa statale di dettaglio, che, a seguito della riformulazione dell'art. 117 della Costituzione, non può trovare applicazione nel caso di specie, essendo la relativa disciplina demandata, come visto, alla legislazione regionale” (cfr., ex plurimis, T.A.R. Toscana, Sez. III, sent. n. 661/2010).

Del resto, lo stesso art. 11 del DPR 509/97, già prima della suddetta riforma costituzionale, prevedeva che la sua disciplina fosse applicabile fino alla ridefinizione della materia da parte delle Regioni, dopo il conferimento delle relative funzioni a queste ultime; conferimento successivamente operato mediante il D. Lgs. n. 112/98.

Accanto a tale quadro normativo non organico, si colloca la disciplina specifica prevista per i porti e le aree di interesse nazionale individuate con il DPCM 21.12.1995 rispetto alle quali sono state attribuite le funzioni gestorie alle

Autorità portuali con l. 28 gennaio 1994 n. 84.

La distinzione tra porti che rientrano o meno nell'ambito della Legge n. 84/1994 è basata su valutazioni di natura economica e, in generale, sul presupposto che non abbiano rilevanza a livello nazionale.

Ai sensi dell'art. 4, l. 28 gennaio 1994, n. 84 i porti marittimi nazionali si dividono in due categorie, la I e la II; quelli di II categoria si dividono in III classi.

Tra i porti di II categoria, III classe, rientrano quelli con finalità turistica e da diporto (art. 4, comma 3, l. n. 84/1994).

Il DPR 2 dicembre 1997, n. 509, reca il *“regolamento recante disciplina del procedimento di concessione di beni del demanio marittimo per la realizzazione di strutture dedicate alla nautica da diporto”*.

Il regolamento utilizza, pertanto, la omnicomprensiva espressione *“strutture dedicate alla nautica da diporto”* nel cui ambito enuclea tre tipologie, dando una puntuale definizione di porto turistico, di approdo e di punto d'ormeggio.

Dall'osservazione della prassi e del fenomeno economico e sociale dei porti turistici, si evince che questi ultimi presentano caratteristiche diverse rispetto a quelle dei porti commerciali: mentre in questi ultimi le navi ottengono ricovero per la sosta strettamente necessaria al compimento delle operazioni di carico e scarico, nei porti turistici le imbarcazioni stazionano fino a quando l'utente di esse vuole trattenervisi, eventualmente al fine di usufruire delle infrastrutture turistiche circostanti.

Le aree su cui insistono i porti turistici sono in parte aree del demanio marittimo, in parte porzioni di mare; le aree demaniali vengono affidate a coloro che aspirano a realizzare i porti turistici mediante concessione, preceduta da una gara, il cui procedimento è compiutamente regolato dal citato DPR n. 509/1997.

Come affermato dalla nota sentenza del Consiglio di Stato n. 6488 del 18.12.2021 relativa al Porto di Tropea *“Dal complessivo quadro normativo si evince che,*

nonostante la finalità turistico-ricreativa dei porti turistici, che soddisfa prevalentemente interessi privati, vi è un rilevante **interesse pubblico alla loro realizzazione e gestione**, sotto i seguenti profili:

- si tratta comunque di uno strumento di accesso alla via di comunicazione marina, e dunque di vere e proprie “infrastrutture” (non a caso si parla di infrastrutture per la nautica da diporto);
- detti porti sono suscettibili di usi pubblici di interesse generale (fruizione da parte dell’intera collettività, esigenze, anche se in casi eccezionali, del trasporto pubblico);
- sussiste, in ogni caso, un rilevante interesse pubblico allo sviluppo e alla valorizzazione turistica ed economica del territorio, indubbiamente agevolata dalla realizzazione e gestione dei porti turistici”.

Con tale pronuncia, il Consiglio di Stato ha, quindi autorevolmente affermato che la gestione dei porti turistici costituisce un servizio pubblico locale e un servizio di rilevanza economica.

La circostanza che il porto turistico, a differenza degli altri porti, non è aperto indiscriminatamente al pubblico, ma consente l’utilizzo di posti barca in via esclusiva, non è sufficiente a escludere la natura pubblica delle opere, atteso che, trattandosi di opere pubbliche sul demanio pubblico, ne deriva la demanialità anche del porto turistico; il che non è incompatibile con un uso del bene demaniale, in virtù del regime concessorio, riservato solo a determinate categorie di utenti.

I porti turistici, in quanto realizzati in virtù di concessione su area demaniale, per il principio dell’accessione costituiscono beni demaniali (l’art. 822 c.c. menziona i porti), e dunque beni pubblici, soggetti al regime delle opere pubbliche e gestiti da soggetti privati unicamente per il periodo di durata della concessione, ritornando, allo scadere della concessione, nella disponibilità dell’ente pubblico;

sono salvi i casi in cui l'atto concessorio preveda a favore del concessionario la proprietà superficiaria a termine delle opere portuali, che è proprietà privata per la sola durata della concessione, consolidandosi, allo scadere della concessione, quale proprietà pubblica demaniale.

Non è, allo stato, previsto, salvo che sia diversamente stabilito dall'atto di concessione, alcun indennizzo per le opere inamovibili realizzate dal Concessionario, come previsto dall'art. 49 del Codice della Navigazione, in difformità, sia ai principi generali previsti dal nostro ordinamento in materia di accessione (artt. 934 e 936 codice civile), sia a quanto previsto dai regolamenti attuativi della Legge 84/94 per i porti che ricadono nell'ambito delle Autorità di Sistema Portuale.

3.5.2 Definizione di porto turistico e di navigazione da diporto. Le tipologie di strutture portuali

Il nostro legislatore, sin dal Codice Civile del 1865, ha inserito i **porti** nell'ambito del **demanio dello Stato**, scelta confermata nel Codice del 1942 il cui art. 822, comma 1 include i porti tra i beni appartenenti allo Stato, così come ribadito all'art. 28 lett. a del Codice della Navigazione che ne conferma la natura di beni rientranti nel demanio marittimo.

Tuttavia, nessuna di tali norme ha fornito una nozione legislativa di cosa sia un porto con le implicazioni di natura giuridica e pratica che ne derivano.

La fruizione dei porti ha subito profonde modificazioni nel corso del tempo, divenendo sempre più sia luogo di infrastrutture di snodo logistico, basato su criteri prevalentemente funzionali (porti militari, porti di commercio, posti industriali, rade), sia anche in relazione allo sviluppo della nautica da diporto.

Nel 1988 il Governo presentò un disegno di legge dal titolo "Disciplina della portualità turistica", che definiva i principi fondamentali, le norme procedurali e

le modalità operative in materia di infrastrutture ricettive per la nautica da diporto. Il disegno, tuttavia, non completò l'iter parlamentare e tutta la materia della portualità venne poi ricompresa in un unico disegno riformatore della disciplina del T.U. del 1885 concretatosi nella emanazione della legge n. 84 del 1994.

Con la **legge 28.1.1994 n. 84** con specifico riferimento ai porti commerciali ritenuti strategici, è stata operata una riforma dell'ordinamento portuale, mediante una suddivisione dei porti in categorie e classi; tuttavia, neanche in questa occasione è stata fornita una specifica definizione normativa (così come, del resto, è avvenuto a livello comunitario).

La legge n. 84/1994 rubricata “Riordino della Legislazione in materia portuale” (che rappresenta il caposaldo della normativa portuale ed ha abrogato le precedenti disposizioni e la classificazione portuale contenuta nel R.d. 2.4.1885 n. 3095), **non si occupa di porti turistici e di strutture dedicate alla nautica da diporto.** In altri termini, la Legge n. 84/94, che rappresenta il riferimento normativo principale in materia di portualità, non regola le strutture poste al di fuori del suo ambito di applicazione, né prevede disposizioni specifiche per le strutture dedicate alla nautica da diporto.

La portualità turistica non è stata oggetto, né della successiva riforma avvenuta con il D.Lgs. 4.8.2016 n. 169 (su delega della Legge 104/2015 di riforma della P.A.), né delle disposizioni integrative e correttive di cui al D. Lsg. 13.12.2017 n. 232 ed i suoi due Regolamenti attuativi nn. 406 e 229 del 28.12.2022.

Difatti, tale legge si limita a distinguere i porti in porti di **I categoria** (finalizzati alla difesa militare ed alla sicurezza dello Stato) e quelli di **II categoria** (destinati, come evidenziato, ad attività economiche ed a loro volta suddivisi ulteriormente in 3 classi: porti di rilevanza economica internazionale, porti di rilevanza economica nazionale, porti di rilevanza economica regionale ed interregionale).

Inoltre, all'interno della II categoria, viene attribuito rilievo alla loro funzione, indipendentemente dalla loro classe di appartenenza (commerciale, industriale e petrolifera, di servizio passeggeri, compresi quelli turistici), ad eccezione di alcuni aspetti determinanti come, ad esempio, con riferimento alla ripartizione delle competenze relative agli oneri economici per la realizzazione del piano regolatore portuale, previsto per la prima volta solo per i porti di II categoria (ad eccezione di quelli con finalità prevalentemente turistiche e da diporto).

Il **porto turistico** è stato definito con il **DPR 2 dicembre 1997 n. 509**, come il **complesso di strutture amovibili e inamovibili realizzate con opere a terra ed a mare allo scopo di servire unicamente la navigazione da diporto e il diportista nautico, anche mediante l'apprestamento di servizi complementari.**

Il provvedimento definisce anche:

- **l'approdo turistico** come la porzione dei porti poli-funzionali destinata a servire la nautica da diporto ed il diportista nautico anche mediante l'apprestamento di servizi complementari;
- **i punti di ormeggio**, come le aree demaniali marittime e gli specchi acquei dotati di strutture che non comportano impianti di difficile rimozione, destinati all'ormeggio, alaggio, varo e rimessaggio di piccole imbarcazioni e natanti da diporto.

Con Circolare Ministeriale del 27.9.2009 il Ministero dei Trasporti ha precisato che *“i porti e gli approdi turistici sono caratterizzati dall'apprestamento di servizi complementari rispetto al mero ormeggio e ricovero; i punti di ormeggio sono esclusivamente destinati ai natanti e alle piccole imbarcazioni”*.

Dal testo della norma si evince che **il porto turistico ha come specifica destinazione la nautica da diporto** che, oltre alla fondamentale funzione di offrire **un ormeggio stabile e sicuro alle unità da diporto**, prevede anche la

fornitura di prestazioni accessorie.

Il porto turistico si distingue dalle altre tipologie di infrastrutture portuali, anche e soprattutto in base alla qualificazione del mezzo nautico destinato alla navigazione da diporto distinto dalle leggi speciali in nave, imbarcazione e natante da diporto (per esempio, anche l'attività crocieristica, con riferimento alla sua finalità, potrebbe essere ritenuta attività turistica, ma il mezzo nautico impiegato per la crociera turistica non perde la qualificazione di nave mercantile perché adibito al trasporto avente finalità ricreativa; pertanto, anche il porto in cui è ormeggiato non può per questa ragione essere equiparata ad un porto turistico).

Le peculiari caratteristiche del porto turistico hanno indotto la dottrina prevalente ad inquadrare i porti turistici **(come gli altri funzionali, commerciali, industriali e pescherecci)** in una categoria contrapposta a quella corrispondente i porti finalizzati alla difesa e alla sicurezza dello Stato e precisamente all'interno della categoria II dei porti individuati dall'art. 4 della Legge n. 84/1994; quindi, anch'essi possono suddividersi in prima, seconda e terza classe a seconda della loro rilevanza, in base ad un decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti senza che, tuttavia, ciò comporti una loro disciplina specifica.

Quanto alla **navigazione da diporto**, essa è stata regolata per la prima volta con la legge 11.02.1971 n. 50; il quadro normativo ha subito nel tempo numerose modifiche al fine di adattarsi all'evoluzione del comparto della nautica da diporto, allo sviluppo delle attività turistico-ricreative e alle direttive comunitarie che nel tempo si sono susseguite.

La legge quadro n. 172 del 08.07.2003 ha provveduto a riordinare la materia, senza tuttavia discostarsi dalla pregressa normativa. La definizione attuale della navigazione da diporto è fornita dall'articolo 1, comma 2 del D.Lgs. n. 171/2005

secondo il quale la navigazione da diporto è l'attività effettuata in acque marittime o interne a scopi sportivi o ricreativi e senza fini di lucro.

In conclusione, ad oggi il nostro Paese è privo di una legislazione specifica di riferimento della portualità turistica italiana, non contenuta nemmeno nel recente codice della nautica da diporto emanato con il decreto legislativo n. 171/2005, né nella legge 84/94 che non contiene disposizioni che si riferiscono specificatamente ai porti turistici, essendo quest'ultima indirizzata ai porti commerciali.

3.5.3 I Piani Regolatori Portuali

Nella realizzazione delle strutture portuali occorre, infine, tenere conto del **Piano Regolatore Portuale (PRP)** che consente la definizione del perimetro e dell'assetto delle aree portuali e l'individuazione delle connessioni stradali e ferroviarie.

Il Piano Regolatore Portuale (PRP) costituisce uno strumento di pianificazione territoriale atipico, che si colloca a metà strada tra piano urbanistico speciale e piano di settore.

La sua natura giuridica si è evoluta nel tempo: mentre prima della legge n. 84/1994 i piani portuali erano meri strumenti di programmazione delle infrastrutture (c.d. "piani di opere"), con l'entrata in vigore della riforma portuale il PRP ha assunto la natura di vero e proprio strumento di pianificazione territoriale, seppur limitato all'area portuale.

La procedura di autorizzazione del PRP è particolarmente complessa a causa della presenza di numerosi enti coinvolti (Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, Regione, Provincia, Comuni interessati, Camera di Commercio, sindacati e rappresentanze imprenditoriali) e per l'iter di approvazione molto lungo (adozione da parte del Comitato Portuale, intesa con i Comuni interessati,

parere tecnico del Consiglio Superiore dei Lavoratori Pubblici, nullaosta in materia di compatibilità ambientale, approvazione finale da parte della Regione).

Le tempistiche di autorizzazione, che variano sensibilmente da Comune a Comune, presentano in generale, un elevato grado di indeterminatezza.

In assenza di un PRP adottato ai sensi della legge n. 84/1994, la disciplina urbanistica dell'area portuale rientra nella competenza comunale attraverso il Piano Regolatore Generale e i relativi strumenti attuativi.

Tuttavia, una volta adottato il PRP secondo la nuova normativa, questo prevale sulla pianificazione generale comunale in quanto piano settoriale.

Un altro aspetto rilevante riguarda l'inaammissibilità di piani attuativi di dettaglio non espressamente contemplati dalla normativa di settore. Come affermato dalla giurisprudenza amministrativa (cfr. TAR Toscana nella sentenza n. 292/2021), la pianificazione portuale trova la sua compiuta ed esclusiva disciplina nella legislazione marittima e non è possibile applicare, nemmeno in via analogica, la normativa urbanistica sui piani attuativi.

Il PRP vincola inoltre in modo stringente le attività oggetto di concessione, che devono essere pienamente conformi alle destinazioni funzionali previste per le singole aree

Il PRP si configura quindi come uno strumento fondamentale per assicurare uno sviluppo ordinato e sostenibile delle aree portuali, nel rispetto sia delle esigenze operative del porto che del suo rapporto con il contesto urbano circostante.

3.5.4 Evoluzione e prospettive dei Piani Regolatori Portuali: il caso dei porti turistici

La complessità procedurale che caratterizza l'iter di approvazione dei Piani Regolatori Portuali, come evidenziato nel paragrafo precedente, assume particolare rilevanza nel caso dei porti turistici, dove l'interazione tra dimensione

portuale e urbana richiede un approccio pianificatorio specifico e innovativo. Se, da un lato, la presenza di numerosi enti coinvolti e le lunghe tempistiche autorizzative rappresentano una criticità comune a tutti i PRP, dall'altro, la peculiare natura dei porti turistici, con la loro forte interconnessione con il tessuto urbano e la prevalente finalità turistico-ricreativa, suggerisce l'opportunità di sviluppare soluzioni pianificatorie differenziate.

Innanzitutto, appare fondamentale semplificare le procedure di approvazione e modifica dei piani, introducendo iter differenziati in base all'entità degli interventi. Questo permetterebbe di rispondere più rapidamente alle esigenze di un settore in continua evoluzione.

Inoltre, l'istituzione preventiva di tavoli di confronto tra le amministrazioni interessate, potrebbe facilitare la soluzione migliore per riqualificare le aree di interfaccia porto/città e risolvere, così, eventuali conflitti tra le diverse visioni affinché i porti turistici possano essere recepiti positivamente dalle comunità.

Su questa linea, l'introduzione di una "ipotesi progettuale" non vincolante ma con funzione di indirizzo, come sperimentato nei casi di Termini Imerese e Catania, potrebbe rappresentare uno strumento efficace per garantire flessibilità mantenendo al contempo una visione coerente dello sviluppo portuale, garantendo, comunque, una attenzione all'integrazione di spazi pubblici, ai percorsi pedonali e ciclabili ed alle aree dedicate ad attività culturali e ricreative.

La sostenibilità ambientale deve diventare un elemento centrale della pianificazione per i porti turistici con l'obbligo di prevedere impianti per la gestione sostenibile dei rifiuti e incentivi per l'utilizzo di energie rinnovabili. Un sistema di monitoraggio continuo permetterebbe di verificare l'efficacia delle misure adottate e di intervenire tempestivamente in caso di criticità.

Per una gestione efficace delle aree di interazione, è fondamentale prevedere meccanismi di compensazione per gli eventuali impatti sul tessuto urbano.

Un tale sistema dovrebbe includere procedure semplificate per gli aggiornamenti non sostanziali e un obbligo di revisione quinquennale, assicurando così che lo strumento pianificatorio rimanga costantemente attuale e pertinente.

Questo approccio dinamico alla pianificazione consentirebbe di favorire la costruzione di porti turistici già integrati nel contesto urbano, contribuendo a un'integrazione armoniosa e benefici reciproci tra porti e comunità locali.

3.5.5 Le competenze in materia di concessioni

Il principio contenuto all'art. 822 del Codice Civile, nonché dall'art. 28, lett. a), del Codice della Navigazione per cui i porti fanno parte del demanio marittimo c.d. necessario dello Stato, con la conseguenza che essi possono appartenere soltanto allo Stato, è stato in parte scardinato dal D.Lgs. n. 85 del 28.05.2010 (c.d. decreto sul federalismo demaniale), che, all'art. 3, primo comma, ha conferito alle Regioni i beni del demanio marittimo, compresi quindi i porti, ad eccezione di quelli di rilevanza economica nazionale o internazionale e di quelli direttamente utilizzati dalle amministrazioni statali.

Per quanto concerne i porti statali, le eventuali concessioni demaniali in favore di terzi sono rilasciate dallo Stato, mentre relativamente ai porti commerciali di rilevanza regionale o interregionale, come ha chiaramente stabilito la Corte Costituzionale nella sentenza n. 344 del 19.10.2007, la competenza amministrativa per il rilascio di concessioni demaniali spetta esclusivamente alla Regione interessata.

Per i porti con finalità turistico-ricreative, infine, in seguito alla riforma del Titolo V della Costituzione Italiana, la competenza amministrativa spetta al Comune nel cui territorio incide il porto stesso, ovvero alla relativa Regione di appartenenza, laddove sussistano esigenze di coordinamento ed esercizio unitario dei poteri.

In particolare, il nuovo dettato dell'articolo 117 della Costituzione ha incluso il

governo del territorio, le infrastrutture, i porti e le grandi reti di trasporto e di navigazione, tra le materie di legislazione concorrente tra Stato e Regioni.

Allo Stato compete, quindi, la determinazione dei principi fondamentali, mentre alle Regioni spetta l'adozione, nel rispetto dei principi statali, della legislazione di dettaglio.

Come anticipato, la citata riforma costituzionale ha, inoltre, attribuito tutte le funzioni amministrative nelle materie in oggetto ai Comuni, prevedendo l'intervento della Regione e/o dello Stato solo in presenza di esigenze di unitarietà di azione, secondo una logica verticale dal basso verso l'alto.

Rimangono, invece, di competenza statale i sistemi di trasporto stradale, ferroviario, aereo e marittimo necessari per la mobilità nazionale e internazionale e altre materie connesse alla materia portuale, quali la sicurezza, le dogane, la tutela dell'ambiente e l'organizzazione degli enti pubblici nazionali, nel cui ambito vanno annoverate le Autorità Portuali.

Ai sensi dell'art. 2, comma 1, DPR 15 gennaio 1972, n. 8, sono trasferite alle Regioni le funzioni amministrative (già statali) in materia di viabilità, acquedotti e lavori pubblici di interesse regionale, per il rispettivo territorio.

Tra tali lavori pubblici di interesse regionale sono incluse, ai sensi del citato art. 2, comma 2, lett. g), *“le opere concernenti i porti di seconda categoria dalla seconda classe in poi”*.

E', infine, opportuno precisare che sussiste **una netta differenziazione fra concessioni con finalità turistico-ricreative** (per le quali trovano applicazione i criteri di legge) **e le concessioni relative alla nautica da diporto** (per le quali, ad esempio, le competenti Autorità di Sistema nelle aree sottoposte alla loro giurisdizione, possono stabilire autonomi criteri di determinazione dei canoni e, quindi, anche superiori a quelli previsti dalla Legge con concreta possibilità di effetti distorsivi della concorrenza rispetto alle altre analoghe strutture poste al

di fuori delle Autorità di Sistema).

La pronunzia della Sezione VI Consiglio di Stato 10 aprile 2017 n. 1658 (richiamata anche dalla più recente pronunzia del T.A.R. Puglia, Lecce, 14 marzo 2019 n. 439), ha chiarito che **“le concessioni demaniali marittime con finalità turistico ricreative sono unicamente quelle indicate nelle lettere da a) ad f) dell’art. 1, comma 1, d.l. n. 400/1993, in cui non rientrano anche le concessioni riguardanti i «punti di ormeggio» (così come le altre strutture dedicate alla nautica da diporto)”**.

Ciò in quanto, **la nozione di “concessione di beni demaniali marittimi con finalità turistico-ricreative” è stata oggetto di una specifica definizione legislativa tale da non consentire di estendere il suo significato ad altre tipologie di concessioni** di beni demaniali, sulla base, per l'appunto, dell'articolo 1 del decreto legge n. 400 del 1993, convertito nella legge n. 494 del 1993 e dell'articolo 13 della legge n. 172 del 2003.

In particolare:

- **l'art. 1 del decreto legge n. 400 del 1993**, convertito nella legge n. 494 del 1993, prevede, al comma 1, che: *"La concessione dei beni demaniali marittimi può essere rilasciata, oltre che per servizi pubblici e per servizi e attività portuali e produttive, per l'esercizio delle seguenti attività: a) gestione di stabilimenti balneari; b) esercizi di ristorazione e somministrazione di bevande, cibi precotti e generi di monopolio; c) noleggio di imbarcazioni e natanti in genere; d) gestione di strutture ricettive ed attività ricreative e sportive; e) esercizi commerciali; f) servizi di altra natura e conduzione di strutture ad uso abitativo, compatibilmente con le esigenze di utilizzazione di cui alle precedenti categorie di utilizzazione"*;
- il citato **art. 13 della legge n. 172 del 2003** (Disposizioni concernenti le concessioni di beni demaniali marittimi per finalità turistico-ricreative nonché l'esercizio di attività portuali) al comma 1 contiene una norma di interpretazione autentica, per la quale: *“Le parole “le concessioni di cui al comma 1”, di cui al comma 2*

dell'articolo 1 del decreto legge 5 ottobre 1993, n. 400, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 1993, n. 494, ... si interpretano nel senso che esse sono riferite alle sole concessioni demaniali marittime per finalità turistico ricreative, quali indicate nelle lettere da a) ad f) del comma 1 del medesimo articolo 1”.

Da tali disposizioni emerge, quindi, che le concessioni demaniali marittime con finalità turistico ricreative sono unicamente quelle indicate nelle richiamate lettere da a) ad f) dell'art. 1, comma 1, della legge n. 400 del 1993 e che l'art. 13 della citata legge n. 172 del 2003 si riferisce alle *"sole concessioni demaniali marittime per finalità turistico-ricreative"*, in tal modo disponendo che tale qualificazione vada riferita unicamente alle concessioni indicate nelle citate lettere da a) ad f); con la conseguenza che, dal momento che le sole fattispecie di cui alle lettere da a) ad f) costituiscono le ipotesi riconducibili alla nozione di *"concessioni demaniali marittime con finalità turistico-ricreative"*, **non rientrano tra esse anche le concessioni riguardanti le strutture dedicate alla nautica da diporto.**

In sostanza, *“**il legislatore del 2006**, lungi dall’operare assimilazioni di sorta, ha ribadito ancora una volta la **distinzione tra concessioni con finalità turistico-ricreative** (art. 1 comma 251) **e concessioni funzionali alla nautica da diporto** (art. 1 comma 252)”*; di talché *“l’ontologica differenza tra i due generi di concessione è stata mantenuta dal legislatore in esame, e non certo abrogata”* (TAR Puglia 4.10.2019, n. 1266, riferita anche alle altre citazioni).

3.6 Il ruolo della Capitaneria di Porto e della Guardia Costiera nella portualità turistica italiana e l'attività svolta dagli Uffici Marittimi nel diporto nautico

Il Corpo delle Capitanerie di porto Guardia Costiera, nelle sue molteplici attribuzioni funzionali, riveste un ruolo fondamentale nello sviluppo delle iniziative di rilancio della portualità turistica in ragione delle proprie consolidate

competenze e che, per il settore in esame, possono considerarsi centrate su due piani complementari:

- la realizzazione e la gestione delle infrastrutture;
- l'esercizio delle attività dei porti turistici ed i rapporti con l'utenza.

Sul piano degli strumenti normativi che attengono alla **realizzazione e gestione dei porti turistici**, è noto come l'attuale riparto di competenze in tema di gestione del demanio turistico ad uso turistico veda Regioni e Comuni al centro delle attività di gestione e regolazione del demanio marittimo, inclusa la facoltà di ricorrere alla procedura di rilascio del titolo concessorio di cui al DPR 2 dicembre 1997, n. 509.

Benché il regolamento sia antecedente alle riforme che tra il 1998 ed il 2001 condussero all'affidamento agli Enti Regioni delle competenze in tema di gestione del demanio marittimo con finalità turistiche e ricreative, non può non rilevarsi come, al suo interno, il ruolo dell'A.M. assumeva carattere di *centro propulsivo* dell'istruttoria finalizzata all'ottenimento del titolo concessorio per la realizzazione dell'infrastruttura portuale.

Non vi è dubbio, pertanto, che l'esperienza applicativa maturata possa costituire ancor oggi un patrimonio di capacità tecnico amministrative che è a disposizione del Legislatore, allorché verrà affrontato il tema di una opportuna organica riforma del settore.

Nelle more di un'auspicata rivisitazione del quadro normativo in materia, sul piano del *diritto vivente*, l'Autorità marittima ha continuato ad assolvere ad un ruolo di *trait d'union* tra l'ente territoriale e l'operatore economico che assume l'iniziativa imprenditoriale, nel settore della portualità turistica.

Tale ruolo trova ancora presupposto nelle previsioni di cui all'art. 9 comma 2 della legge 16/03/2001, n. 88, che pone le basi per un supporto istruttorio fondamentale da parte dell'A.M., necessario al fine di porre in evidenza le

implicazioni della nuova opera sul piano della sicurezza della navigazione, le interferenze con gli usi marittimi circostanti ed in generale la compatibilità dell'infrastruttura portuale con il contesto territoriale di riferimento, dal punto di vista dei molteplici compiti affidati al comando territoriale della Guardia Costiera nel cui ambito di responsabilità si colloca il porto turistico, incluse le funzioni a carattere operativo legate al SAR ed alla tutela dell'ambiente marino per la prevenzione ed il contrasto agli inquinamenti.

Sul piano dei compiti di regolazione, le attribuzioni funzionali affidate agli uffici periferici del corpo delle Capitanerie di porto Guardia Costiera, nella loro capillare distribuzione territoriale lungo i litorali del Paese, assumono un ruolo peculiare proprio in relazione agli **uffici locali marittimi**.

Assumono rilievo, a tal riguardo, i seguenti aspetti:

- i Locamare sono l'articolazione organizzativa territoriale del Corpo delle capitanerie di porto Guardia Costiera più prossima ai porti ed agli approdi turistici;
- i loro titolari conservano le attribuzioni che il codice della navigazione affida al *comandante del porto* in tema di polizia dell'ambito portuale;
- il potere di ordinanza è intestato al Capo del circondario marittimo da cui l'Ufficio locale marittimo dipende direttamente e che ha la prerogativa di attribuire efficacia precettiva alle disposizioni del direttore del porto turistico, recependo con una propria ordinanza, il regolamento del porto.

Non è infrequente, inoltre, che le infrastrutture del porto turistico ospitino la sede dell'autorità marittima, in ottemperanza, generalmente, ad una precisa clausola dell'atto formale che ha legittimato la costruzione dell'infrastruttura e l'occupazione dell'ambito demaniale marittimo che ne è sede.

Tale circostanza fa sì che il personale militare dell'ufficio minore sia partecipe di un rapporto di virtuosa e costante collaborazione con il gestore del porto

turistico che vede, a propria volta, nella presenza dell' A.M. una fondamentale garanzia di tutela della sicurezza, un presidio di legalità ed un imprescindibile “alleato” nella prevenzione di condotte non conformi alle norme sul piano delle dotazioni di sicurezza obbligatorie, della prevenzione dell’ inquinamento e della sicurezza della navigazione in ambito portuale e delle adiacenze.

È dunque nell' aspetto del **presidio di prossimità** che la portualità turistica vede nella relazione con l' A.M. uno degli aspetti di più rilevante supporto e di costante e proficua partnership. Ciò anche in relazione alle numerose attività amministrative, ispettive ed operative che vedono il personale militare della Guardia Costiera al centro di una *speciale relazione* con il diportista e con la struttura presso cui l'unità staziona, sia quale stabile luogo di ormeggio e ricovero che quale ambito di transito.

Di tale speciale relazione è testimonianza il successo dell' iniziativa "**bollino blu**" che da molti anni vede nella portualità turistica il luogo privilegiato di diffusione e sviluppo. La finalità più immediata percezione è legata ad una razionalizzazione dei controlli che impedisca un inutile dispendio di energie delle unità preposte alla vigilanza in mare, associato ad un ingiustificato succedersi di controlli in navigazione che possano incidere sulla serenità dei momenti di svago dell'utenza. È in questa direzione che si colloca l'efficace coordinamento di cui si fa promotore, ogni anno, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti nei confronti dei Dicasteri dell'interno e dell'economia e delle finanze. Tale coordinamento si concretizza, ad ogni avvio di stagione, nell'adozione di una direttiva congiunta per le unità di GDF, Carabinieri, Polizia di Stato e Guardia costiera, secondo un collaudato e condiviso iter procedimentale finalizzato alla razionalizzazione delle visite finalizzate al rilascio dei bollini blu.

Non può sottacersi, peraltro, come a fronte della tradizionale finalità principale legata all'attenuazione dell'impatto delle attività di controllo in mare da parte

delle unità navali delle FF.d.P. e della Guardia Costiera, sia emerso, nel tempo, un effetto significativo in termini di accrescimento della consapevolezza e del senso di responsabilità del diportista. L'ottenimento del “bollino blu”, in tal senso, assume la valenza di un *sigillo di qualità* di cui il comandante dell'unità da diporto può meritatamente fregiarsi.

La tabella sottostante, infine, rassegna le **attribuzioni del Corpo delle Capitanerie di porto Guardia Costiera** che assumono diretta incidenza per il settore in esame.

Le attribuzioni che vi sono descritte, danno atto della circostanza che l'Ordinamento vede, ormai da anni, la crescita significativa del c.d. “diporto professionale”, ovvero l'evoluzione della navigazione con finalità meramente ludiche verso un settore di attività d'impresa ad alta redditività, destinata a rendere servizi ad un'utenza variegata, con implicazioni che trascendono l'ambito nazionale per investire, ampiamente e stabilmente, la disciplina amministrativa del transito e delle attività ispettive a bordo di navi da diporto di bandiera non italiana. Tali implicazioni investono:

- l'assoggettabilità ai controlli in tema di sicurezza della navigazione,
- l'inclusione nel processo telematico di gestione delle pratiche di arrivo e partenza tanto nell'attuale configurazione “nazionale” costituita dal PMIS che nell'imminente avvio della piattaforma europea denominata EMSWe;
- l'assoggettabilità ai controlli di competenza degli Organi di vigilanza delle frontiere esterne (Ag. Dogane, Polizia di Stato) oltre che l'implementazione delle misure di prevenzione di minacce intenzionali che costituiscono la disciplina della “maritime security”.

CONTROLLI IN MATERIA DI SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE DA DIPORTO*: *attività espletata dalle Autorità Marittime in diretta dipendenza della competente Direzione generale del MIT.	D.Lgs. 18 luglio 2005, n.171 - Controlli in mare navigazione da diporto.	Art. 26 bis - La pianificazione, la direzione e il coordinamento relativo ai controlli in materia di sicurezza della navigazione da diporto sono di competenza esclusiva del Corpo delle capitanerie di porto - Guardia Costiera.
DIPORTO NAUTICO	D.Lgs. 31 marzo 1998, n. 112 - Decentramento amministrativo	Art. 104, comma 1 lett u) - Assegna allo Stato, e per esso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, le competenze in materia di caratteristiche tecniche e regime giuridico delle unità da diporto.
	Legge 8 luglio 2003, n. 172 - Disposizioni per il riordino e il rilancio della nautica da diporto e del turismo nautico.	Competenze dell'Autorità Marittima in materia di iscrizione unità da diporto, rilascio abilitazioni alla
	D.Lgs. 18 luglio 2005, n. 171 e s.m.i. - Codice della nautica da	navigazione, cancellazione, iscrizione provvisoria,

DIPORTO NAUTICO	diporto.	disciplina uso natanti per finalità turistiche o commerciali di carattere locale, rilascio e rinnovo certificati di sicurezza.
	Codice Civile e Reg. C.N.	Art. 2673 C.C. e ss. - Disposizioni in materia di pubblicità navale; Art. 2683 C.C. - Individua la nave come bene mobile registrato; Art. 414 Reg. - Le trascrizioni degli atti di proprietà su navi sono eseguite e firmate nello Stato dall'ufficiale di porto all'uopo designato dal Capo dell'Ufficio.
	D.M. 10 maggio 2005, n. 121 - Regolamento recante l'istituzione e la disciplina dei titoli professionali del diporto.	Titoli professionali del diporto.
	D.Lgs. 11 gennaio 2016, n.5 - Disciplina delle unità da diporto e delle moto d'acqua.	Progettazione, costruzione e immissione in commercio di unità da diporto con marchio CE.
	Legge 7 dicembre 1999, n. 472	Art.25 - Navigazione ad

DIPORTO NAUTICO	- Interventi nel settore dei trasporti.	uso privato.
	D.M. 10 agosto 2021, n. 232 - Adozione dei programmi di esame per il conseguimento delle patenti nautiche.	Prevede sessioni d'esame presso le Capitanerie di porto e gli Uffici circondariali marittimi.
ATTIVITÀ ESEGUITA NELL'AMBITO DELLA MARITIME SECURITY DI CUI AL REGOLAMENTO (CE) n. 725/2004: Approvazione dei piani di sicurezza di navi e impianti portuali	D.M. 18 giugno 2004.	Il Corpo delle capitanerie di porto è struttura responsabile in materia di “security” nel settore dei trasporti marittimi sia in relazione alle disposizioni del capitolo XI-2 della Solas e del relativo ISPS Code che del Regolamento Europeo n.725/2004.
Rilascio del certificato di security (ISSC) alle navi.	D.M. 18 giugno 2004.	Il Corpo delle capitanerie di porto è struttura responsabile in materia di “security” nel settore dei trasporti marittimi, sia in relazione alle disposizioni del capitolo XI-2 della Solas e del relativo ISPS Code che del Regolamento Europeo n. 725/2004.
Ispezioni occasionali di security su navi estere nei porti italiani	Regolamento (CE) n. 725/2004 -	Art.8 - Il controllo del certificato di cui al paragrafo 1.1 della Regola 9 (controllo delle navi in porto) delle misure speciali per

	migliorament o della sicurezza delle navi e degli impianti portuali.	migliorare la sicurezza marittima della Convenzione SOLAS viene effettuato nel porto o dall'Autorità competente per la sicurezza marittima.
Ispezioni occasionali di security su navi italiane.	Regolamento (CE) n. 725/2004 (miglioramen to della sicurezza delle navi e degli impianti portuali) e Circ. Serie Security n. 36 Var. 2 del 3 marzo 2021.	Il Capo del Compartimento marittimo esegue le ispezioni occasionali a bordo delle navi italiane.
Elaborazione dei piani di sicurezza dei porti.	D.Lgs. 6 novembre 2007, n. 203 - Attuazione della direttiva 2005/65/CE relativa al migliorament	Art. 6 - L'Autorità Marittima (ove non istituita l'Autorità Portuale) provvede ad elaborare una valutazione di sicurezza per ciascun porto di giurisdizione soggetto all'applicazione delle norme di maritime security.

	o della sicurezza nei porti.	
Vigilanza e controllo in materia di trasporti marittimi su navi, impianti e porti	D.Lgs. 6 novembre 2007, n. 203 - Attuazione della direttiva 2005/65/CE relativa al migliorament o della sicurezza nei porti.	Art.12 - L'Amministrazione provvede a svolgere un controllo adeguato, con cadenza periodica, dei piani di sicurezza dei porti e della loro applicazione.
POLIZIA DEI PORTI	Codice della Navigazione Regio Decreto 30 marzo 1942, n. 327; D.Lgs. 30 aprile 1992, n. 285 - Nuovo codice della strada.	Competenze dell'Autorità Marittima in materia di: Artt. 62 e 63 - Entrata, uscita, movimento, ancoraggio e ormeggio di navi e galleggianti; Artt. 66 e 67 - Servizi portuali svolti con navi e galleggianti; Art. 68 - Vigilanza attività che si svolgono nei porti; Art. 80 - Uso di fiamma libera; Art. 81 - Disciplina generale sicurezza nei porti; Art. 6 - Competenza del Comandante del porto nella disciplina della circolazione stradale dei porti; Artt. 11 e 12 - Attribuisce alle Capitanerie di porto il servizio di polizia stradale nei porti.

PERSONALE MARITTIMO	DECRETO 10 maggio 2005, n. 121 - Regolamento recante l'istituzione e la disciplina dei titoli professionali del diporto. DECRETO 13 dicembre 2023, n. 227 Regolamento recante modifica al decreto 10 maggio 2005, n. 121, concernente l'istituzione e la disciplina dei titoli professionali del diporto.	Disciplina che si applica al personale imbarcato sulle imbarcazioni e navi da diporto impiegate in attività di noleggio, sulle navi destinate esclusivamente al noleggio per finalità turistiche di cui all'articolo 3, comma 1, della legge 8 luglio 2003, n. 172, ed al personale che svolge attività lavorativa sulle navi da diporto. Titoli del Diporto: Sono istituiti i seguenti titoli per lo svolgimento di servizi di coperta e di macchina: a) Sezione coperta: 1) ufficiale di navigazione del diporto; 2) capitano del diporto; 3) comandante del diporto; b) Sezione macchina: 1) ufficiale di macchina del diporto; 2) capitano di macchina del diporto; 3) direttore di macchina del diporto. Il DM n.227/2023 ha introdotto il titolo di Ufficiale di 2^a Classe del Diporto.
---------------------------------------	--	---

3.7 La procedura di rilascio delle concessioni. Il DPR. n. 509/1997

Prima di analizzare l'iter procedimentale per il rilascio della concessione, occorre sottolineare che l'individuazione del sito ove realizzare il porto, è di estrema importanza, essendo frutto di una attenta valutazione di molteplici fattori, a cominciare da quello della sua accessibilità e, quindi, della sua posizione geografica.

In tali analisi, incidono anche i profili di impatto ambientale e le condizioni naturali del sito, come la protezione dalle intemperie e la profondità dell'acqua quali fattori determinanti per la sicurezza e l'efficienza del porto.

Infine, sono determinanti le infrastrutture locali e la prossimità a centri turistici o attrazioni culturali capaci di attirare la clientela.

In tale contesto, occorre considerare che la portualità turistica si rivolge a diverse tipologie di utenze, vale a dire stanziale, stagionale e di transito, ciascuna di esse con esigenze diverse.

La presenza di posti barca di per sé non può considerarsi in assoluto determinante per il successo di un porto turistico, il quale è influenzato in buona misura da una capace attività gestionale, in grado di fornire una offerta di qualità e caratterizzata da una ampia gamma di servizi con un personale specializzato nel settore della nautica.

Tali considerazioni sono ancora più valide nell'attuale panorama internazionale ove vi è una forte richiesta per porti attrezzati per navi di lunghezza superiori ai 24 metri che, viceversa, in Italia non trovano idonee strutture portuali, sia per l'ormeggio e quale porta di accesso al nostro Paese, sia per le necessarie manutenzioni e riparazioni e sosta degli equipaggi.

La procedura di rilascio di una concessione in tale settore parte dalla fase di progettazione, attività nella quale sono coinvolte molte discipline, quali, ad esempio, l'urbanistica, l'economia con le ricerche di mercato ed il piano

economico-finanziario, l'ambiente con il paesaggio e la sostenibilità ambientale e sociale, l'inquinamento del bacino ed il ciclo dei rifiuti, la sicurezza della navigazione e delle imbarcazioni, il diritto amministrativo, civile e finanziario.

Pertanto, il progetto di un porto turistico o altra struttura per la nautica da diporto richiede un complesso di attività, non limitate ad una mera planimetria e descrizione delle opere inerenti lo specchio acqueo, come le opere di protezione, pontili ed ormeggi e quelle a terra relative ai servizi portuali.

Nella fase di progettazione, occorre una attenta valutazione degli aspetti marittimi, finanziari (PEF), ambientali, urbanistici, architettonici e sociali della struttura, in primo luogo, rispetto alle attuali esigenze del diporto nautico, del piano degli ormeggi, poiché oggi il mercato richiede sempre più che i porti siano in grado di accogliere non solo le imbarcazioni di media grandezza fino a 24 metri, tipiche del porto stanziale, ma anche le navi da diporto, vale a dire i maxi yacht (dai 25 ai 50 metri), i super yacht (dai 50 ai 70 metri) senza considerare i mega yacht (dai 70 ai 100 metri) ed i giga yacht (oltre i 100 metri), tipiche del porto c.d. di transito.

Come noto, il rilascio delle concessioni per i porti turistici avviene in modo diverso rispetto a quelle relative a fini turistico ricreative.

Il primo è regolato, attraverso una procedura di evidenza pubblica, dal DPR n. 509/1997. Pertanto, il legislatore, con tale provvedimento, ha legittimato i privati a realizzare con propri mezzi strutture per la nautica da diporto, attraverso un procedimento speciale che è avviato con la presentazione di una domanda all'ente competente con affissione all'albo e conseguente pubblicazione da parte di "chiunque intenda occupare zone del demanio marittimo o del mare territoriale o pertinenze demaniali marittime o apportarvi innovazioni, allo scopo di realizzare strutture dedicate alla nautica da diporto".

Quanto alla norma contenuta nel D.Lgs. 23 maggio 2011 n. 79, c.d. codice del

turismo, (art. 31) che ha previsto una semplificazione del regime autorizzatorio per la realizzazione dei punti di ormeggio (indicati all'art. 2, comma 1 lett. c) del regolamento del 1997), la giurisprudenza di legittimità ha chiarito che la tipologia dei servizi offerti da tali strutture che apprestano servizi complementari, integra il procedimento delineato in relazione alle strutture dedicate alla nautica da diporto previste dall'art. 2 DPR. 2 dicembre 1997, n. 509, alle lett. a) e b), qualificabili rispettivamente quali porto turistico e approdo turistico.

Peraltro, il Piano del Mare nazionale elaborato e approvato dal Comitato Interministeriale per le politiche del mare (CIPOM), ai sensi dell'art. 12 del D.L. n. 173/2022, con il quale sono state fissate le direttrici programmatiche da seguire, con riferimento alla portualità turistica, ha espressamente previsto, oltre che l'applicazione della normativa vigente in materia di rilascio delle concessioni di cui al DPR. n. 509/97, anche l'esclusione dall'ambito di applicazione della Direttiva Bolkestein ed il riconoscimento di indennizzi a favore del concessionario uscente ed incentivi alla riqualificazione delle strutture dedicate alla nautica da diporto.

Non è quindi necessario alcun intervento normativo in materia di bandi di gara e di evidenza pubblica, poiché, come più volte confermato anche dal Consiglio di Stato, ad esempio, con la recente sentenza n. 89/2019, “il DPR 2.12.1997 n. 509 ha successivamente dettato la disciplina del procedimento di successione dei beni del Demanio Marittimo per le strutture dedicate alla nautica da diporto, definendo agli artt. 3 e 4 il procedimento per il rilascio...” precisando, altresì che “...nelle disposizioni sopra richiamate non si ravvisa alcuna ipotesi o possibilità di deroga al principio del confronto concorrenziale, ai fini del rilascio delle concessioni demaniali di cui trattasi” (nello stesso senso anche Consiglio di Stato sentenza n. 6488/2012).

Peraltro, l'introduzione di un sistema di gara pubblica non determinerebbe alcun aumento dei canoni concessori demaniali marittimi, essendo gli stessi determinati *ex lege*.

Il DPR n. 509/1997, che disciplina il procedimento di concessione di beni del demanio marittimo per la realizzazione dei porti turistici, prevede che il progetto definitivo del porto turistico sia soggetto al regime della l. 109/1994 (oggi sostituita dal D. Lgs. 36/23), ossia delle opere pubbliche (art. 6) e prevede la vigilanza e il collaudo pubblici sull'esecuzione del porto turistico (art. 7).

Il procedimento concessorio disciplinato dal DPR n. 509/1997 costituisce normativa di dettaglio, poiché, a seguito della riformulazione dell'art. 117 della Costituzione, rientra nell'ambito della legislazione regionale.

Il livello di definizione del progetto preliminare e di quello definitivo, sono stati successivamente oggetto di uno specifico decreto ministeriale, vale a dire il D.M. 16.4.1998.

Il procedimento concessorio per la realizzazione dei porti, istituito DPR 509/1997, si articola in diverse fasi:

- a) **La fase introduttiva**, che prevede la presentazione, da parte dell'aspirante concessionario, di una domanda indirizzata al capo del compartimento marittimo, con contestuale comunicazione al Comune.
- b) **La fase pubblicitaria**, consistente nella pubblicazione della domanda mediante pubblicazione entro venti giorni nell'albo del Comune ed inserzione nel foglio degli annunci legali della Provincia ed attualmente anche nel sito dell'Unione Europea, per consentire a terzi di presentare osservazioni, opposizioni e/o domande in concorrenza.
- c) **La fase istruttoria**, concernente l'esame del progetto preliminare da parte di una conferenza di servizi promossa dal Sindaco, alla quale partecipano tutti gli enti pubblici interessati, quali la Regione, il Comune, la Circoscrizione Doganale,

l'Amministrazione Marittima, l'Ufficio del Genio Civile Opere Marittime, l'Ufficio del Territorio dell'Amministrazione delle Finanze, altre amministrazioni preposte alla tutela di specifici interessi pubblici.

Particolare attenzione viene, naturalmente, dedicata alle opere di difesa, in quanto le infrastrutture devono, in primo luogo, essere protette dalla potenza del mare per evitare che le onde provochino danneggiamenti sia ad esse, sia problemi di sicurezza in condizioni di stazionamento all'interno del bacino portuale.

A tale fine, i progettisti devono effettuare accurati studi sul moto ondoso a largo, a riva e all'interno del bacino portuale, basati su dati meteomarini affidabili ed utilizzando modelli matematici e strumenti di analisi, per la realizzazione di opere di difesa idonee a garantire la sicurezza della navigazione interna ed il confort delle imbarcazioni ormeggiate.

L'aspetto ambientale concerne, in primo luogo, quello paesaggistico, che presuppone l'inserimento del porto in modo armonico rispetto al contesto naturale, il che non implica l'assenza di interventi sul paesaggio, trattandosi di un elemento in continua evoluzione e, quindi, da valutarsi in modo dinamico e non statico, come testimoniato dagli esempi di Portofino e Capo d'Orlando.

Un ulteriore aspetto riguarda la necessaria presenza di impianti e strutture che ne consentano l'uso e siano comunque attrattive e funzionali per la vita del porto, con una costante attenzione per l'ambiente, sia sotto il profilo estetico, che sul piano pratico di riduzione dell'inquinamento, con utilizzo delle tecnologie più avanzate ed applicazione dell'economia circolare.

Nell'attuale contesto sociale ed imprenditoriale vi è un notevole interesse per il concetto di green port, caratterizzato dall'efficientamento energetico, la riduzione delle emissioni inquinanti e l'economia circolare e, prima ancora, per la conservazione del patrimonio naturalistico e della biodiversità nelle acque ed aree portuali e dalla salvaguardia dei fondali marini, in primis, le posidonie.

La Conferenza deve, quindi, esprimere il proprio parere vincolante su tutti i profili attinenti la costruzione del porto turistico quali, ad esempio, la valutazione dell'impatto ambientale (comprensiva della valutazione di incidenza), il rispetto dei vincoli ambientali esistenti e di tutti gli aspetti edilizi ed urbanistici, tanto per le opere a terra quanto per le opere a mare.

Il concessionario rimane vincolato all'osservanza di tutte le disposizioni impartite dalla detta Conferenza di Servizi.

L'applicazione della detta legge speciale è, peraltro, subordinata all'assenso da parte della Regione, in particolare laddove l'area demaniale marittima ricade nell'ambito del demanio turistico ricreativo. In tal caso, infatti, le funzioni amministrative sono delegate alla Regione.

d) La fase di approvazione del progetto definitivo mediante Conferenza di servizi (in caso di conformità del progetto agli strumenti di pianificazione ed urbanistici), ovvero mediante Accordo di programma (in caso di difformità) ai sensi dell'articolo 27 della Legge n. 241/1990 e s.m.i.;

e) La fase conclusiva, consistente nel rilascio della concessione entro trenta giorni dall'esito favorevole della Conferenza di Servizi o dell'**Accordo di Programma** in caso di difformità del progetto rispetto ai vigenti strumenti di pianificazione ed urbanistici, previa valutazione sulla base della convenienza e dell'interesse della collettività, non solo da un punto di vista economico, dell'Ente pubblico, mediante atto pubblico da parte del Direttore Marittimo, per concessioni di durata non superiore a quindici anni, ovvero da parte del dirigente competente del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, per concessioni di durata superiore.

3.8 Il project financing

L'art. 153 D.Lgs. n. 163/2006 (codice appalti), nel testo sostituito dal comma

1 dell'art. 59-bis, d.l. 24 gennaio 2012, n. 1, integrato dalla legge di conversione 24 marzo 2012, n. 27, include le strutture dedicate alla nautica da diporto (dunque i porti turistici, gli approdi turistici e i punti di ormeggio) tra le opere realizzabili mediante project financing, vale a dire le opere pubbliche o di pubblica utilità.

Inoltre il citato art. 153, codice appalti, detta una specifica disciplina del project financing quando esso riguardi le strutture per la nautica da diporto, accentuando la connotazione pubblicistica di tali opere.

In particolare:

- i piani dei porti, in cui vengono inseriti i porti turistici, vengono equiparati alla programmazione triennale dei lavori pubblici, al fine del project financing (art. 153, comma 1);
- per le strutture dedicate alla nautica da diporto, l'esame e la valutazione delle proposte sono svolti anche con riferimento alla maggiore idoneità dell'iniziativa prescelta a soddisfare in via combinata gli interessi pubblici alla valorizzazione turistica ed economica dell'area interessata, alla tutela del paesaggio e dell'ambiente e alla sicurezza della navigazione (art. 153 comma 5);
- la pubblicazione del bando, nel caso di strutture destinate alla nautica da diporto, esaurisce gli oneri di pubblicità previsti per il rilascio della concessione demaniale marittima (art. 153 comma 6);
- nel caso di strutture destinate alla nautica da diporto, il progetto preliminare deve definire le caratteristiche qualitative e funzionali dei lavori ed il quadro delle esigenze da soddisfare e delle specifiche prestazioni da fornire; deve, inoltre, contenere uno studio con la descrizione del progetto ed i dati necessari per individuare e valutare i principali effetti che il progetto può avere sull'ambiente e deve essere integrato con le specifiche richieste nei decreti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 5 giugno 2009, nn. 10/09, 11/09 e 12/09 e successive modificazioni (art. 153 comma 9);

- il rilascio della concessione demaniale marittima, avviene sulla base del progetto definitivo, redatto in conformità al progetto preliminare approvato (art. 153, comma 11).

Il ricorso alla finanza di progetto per la realizzazione di opere portuali si riferisce ovviamente all'ipotesi in cui il privato provveda, a seguito della realizzazione dell'opera, anche alla sua gestione, mediante la concessione demaniale marittima. Come chiarito dalla recente giurisprudenza amministrativa (cfr., ad esempio, T.A.R. Liguria, I, 25 febbraio 2025, n. 203; T.A.R. Lazio, Roma, sez. II-bis, 13 giugno 2017, n. 6985), per i porti turistici la tipologia di concessione utilizzata è quella di lavori e servizi, caratterizzandosi per una duplice natura: da un lato, la concessione di beni demaniali marittimi; dall'altro, la prestazione di servizi funzionali all'esercizio della nautica da diporto (ormeggio, disormeggio, alaggio, varo, etc.). Si configura, quindi, come una figura complessa e peculiare, nella quale profili in tema di concessione di beni pubblici coesistono con aspetti attinenti all'affidamento di servizi pubblici.

La competenza per l'affidamento di tali concessioni spetta ai Comuni, come confermato anche dalle normative regionali che attribuiscono espressamente agli enti locali le funzioni relative al rilascio e rinnovo delle concessioni di beni del demanio marittimo in ambito portuale.

La realizzazione delle infrastrutture portuali mediante il ricorso alla finanza di progetto si rende particolarmente favorevole in considerazione della natura tendenzialmente “calda” delle opere portuali (dunque destinate ad un’utenza esterna) e della presenza di potenziali flussi di cassa derivanti in particolare dallo sfruttamento dei posti barca e di ulteriori strutture a servizio dell’infrastruttura. Ne deriva chiaramente come anche in tali casi, ai fini di una corretta imputazione dei rischi contrattuali tra operatore economico e stazione appaltante, divenga di centrale importanza una corretta ed esaustiva stesura della convenzione, nonché

la predisposizione del piano economico finanziario della concessione.

In particolare, come evidenziato dalla recente giurisprudenza amministrativa, il Piano Economico Finanziario (PEF) riveste un ruolo essenziale nel project financing portuale, essendo preordinato a dimostrare tre elementi fondamentali: la concreta capacità del concorrente di eseguire la prestazione per l'intero arco temporale della concessione; la prospettazione di un equilibrio economico-finanziario degli investimenti e della gestione; la coerenza complessiva del progetto attraverso l'asseverazione del PEF stesso.

Nella fase di valutazione delle proposte di project financing portuale, l'amministrazione gode di un'ampia discrezionalità nella valutazione dell'interesse pubblico. Tale valutazione deve considerare molteplici aspetti, tra cui la maggiore idoneità dell'iniziativa a soddisfare gli interessi pubblici di valorizzazione turistica ed economica, la tutela ambientale e la sicurezza della navigazione. Il progetto di fattibilità deve contenere non solo la definizione delle caratteristiche qualitative e funzionali dei lavori e il quadro delle esigenze da soddisfare, ma anche uno studio dettagliato con la descrizione del progetto e la valutazione degli impatti ambientali, oltre all'integrazione con le specifiche ministeriali per le strutture della nautica da diporto.

Con riferimento alle strutture dedicate alla nautica da diporto, il rendimento di tali opere è infatti strettamente connesso con i ricavi costituiti principalmente dalla locazione di posti barca: locazione pluriennale anticipata, locazione annuale, stagionale, mensile e mediante i transiti.

Al fine di garantire la sostenibilità economica e finanziaria delle opere portuali, spesso la concessione oggetto di aggiudicazione include anche la realizzazione e la gestione di altri servizi remunerativi, ovvero, in alternativa, un co-finanziamento pubblico.

A prescindere dalla presenza o meno di forme di co-finanziamento pubblico, per

la realizzazione di porti turistici, che prevedono consistenti investimenti, i periodi di concessione sono in genere piuttosto elevati, tra i 40 e i 60 anni.

In particolare:

- i piani dei porti, in cui vengono inseriti i porti turistici, vengono equiparati alla programmazione triennale dei lavori pubblici (e delle altre strutture dedicate alla nautica da diporto) al fine del project financing (art. 153, comma 1);
- per le strutture dedicate alla nautica da diporto, l'esame e la valutazione delle proposte sono svolti anche con riferimento alla maggiore idoneità dell'iniziativa prescelta a soddisfare in via combinata gli interessi pubblici alla valorizzazione turistica ed economica dell'area interessata, alla tutela del paesaggio e dell'ambiente e alla sicurezza della navigazione (art. 153 comma 5);
- la pubblicazione del bando, nel caso di strutture destinate alla nautica da diporto, esaurisce gli oneri di pubblicità previsti per il rilascio della concessione demaniale marittima (art. 153 comma 6);
- nel caso di strutture destinate alla nautica da diporto, il progetto preliminare deve definire le caratteristiche qualitative e funzionali dei lavori ed il quadro delle esigenze da soddisfare e delle specifiche prestazioni da fornire, deve contenere uno studio con la descrizione del progetto ed i dati necessari per individuare e valutare i principali effetti che il progetto può avere sull'ambiente e deve essere integrato con le specifiche richieste nei decreti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 5 giugno 2009, nn. 10/09, 11/09 e 12/09 e successive modificazioni (art. 153 comma 9);
- il rilascio della concessione demaniale marittima, ove necessario, avviene sulla base del progetto definitivo, redatto in conformità al progetto preliminare approvato (art. 153, comma 11).

Con la legge n. 36/2023, sono state introdotte modifiche dirette a semplificare la procedura.

Il vecchio codice degli appalti pubblici prevedeva (all'articolo 183 del D. Lgs. 50/2016) due modi per giungere alla conclusione di un project financing ovvero quello a c.d. “iniziativa pubblica”, in cui l'amministrazione impostava l'operazione di partenariato e quello a c.d. “iniziativa privata”, dove il compito propulsivo era lasciato alla imprenditorialità dei soggetti.

Il nuovo codice degli appalti (D.Lgs. n. 36/2023) non contempla più le disposizioni relative all'affidamento c.d. ad iniziativa pubblica, in quanto ritenuta una “duplicazione” delle disposizioni codicistiche relative alle procedure di affidamento dei contratti di concessione.

L'iter procedimentale descritto prevede una prima fase di valutazione circa la fattibilità tecnica ed economica della proposta (ovvero un livello di progettazione preliminare – definitivo) e una successiva di approvazione del progetto al fine del suo inserimento negli strumenti di programmazione approvati dall'Amministrazione ai sensi dell'art. 193 comma 2 del D.Lgs. 36/2023.

In tutte le fasi in cui si sviluppa la procedura è sempre facoltà dell'Amministrazione di richiedere modifiche progettuali e il rifiuto espresso a tali richieste determina senz'altro l'arresto procedimentale.

1. L'art. 193, comma 11, del D.Lgs. n. 36/2023 prevede che l'ente concedente possa sollecitare i privati a farsi promotori di iniziative volte a realizzare i progetti inclusi negli strumenti di programmazione del partenariato pubblico-privato.

Pertanto, il Comune potrebbe pubblicare un avviso pubblico di manifestazione d'interesse per la presentazione di proposte di project financing ai sensi degli artt. 193 e segg. Del D.Lgs. 36/2023.

In particolare, l'Avviso è finalizzato a sollecitare proposte di project financing, al

fine di favorire la partecipazione e consultazione degli operatori economici potenzialmente interessati e in possesso di adeguata qualificazione per gli interventi che ne sono oggetto.

Le suddette proposte dovranno essere formulate ai sensi dell'art. 193 del D. Lgs. 36/2023, con particolare riferimento alle strutture dedicate alla nautica da diporto.

All'interno del suddetto avviso dovranno essere specificati i termini della concessione per cui vengono sollecitate le manifestazioni di interesse.

In particolare, **fermo restando lo spazio lasciato agli operatori per la formulazione delle proprie proposte, le stesse non potranno prescindere dal recepimento delle prescrizioni che verranno fissate dall'Amministrazione**, quali obblighi inderogabili a carico del concessionario (ad esempio, posti a disposizione dell'Autorità Marittima; oneri in materia di dragaggi e piena navigabilità).

2. La presentazione da parte del privato della proposta di Project Financing fa decorrere i termini entro i quali l'amministrazione deve procedere con la valutazione della domanda e dei successivi adempimenti.

Il proponente dovrà produrre i seguenti “**documenti amministrativi**”:

- a) dichiarazione di partecipazione e di presentazione della proposta redatta utilizzando il modello previsto;
- b) dichiarazione sostitutiva resa ai sensi del DPR 445/00, di possedere i requisiti di carattere generale previsti dall'art. 94 e seguenti del D. Lgs. n. 36/2023;
- c) impegno a prestare la cauzione nella misura dell'importo di cui all'art. 193, comma 6, del D. Lgs. n. 15/2016, nel caso di indizione della gara;
- d) attestazione di avvenuto sopralluogo.

Il “plico A” contenente il “progetto di fattibilità, gli elementi tecnici e gli elementi economico gestionali” dovrà in particolare contenere i seguenti elaborati:

- **Progetto di fattibilità tecnica ed economica:** il progetto, redatto ai sensi dell'art. 41 del D. Lgs. 36/2023, deve prevedere lo sviluppo del porto turistico e dell'area oggetto di concessione con individuazione di aree da destinare ai servizi offerti che saranno svolti dal promotore. Il progetto deve definire le caratteristiche qualitative e funzionali dei lavori, nonché il quadro delle esigenze da soddisfare e delle prestazioni da fornire e deve contenere uno studio descrittivo del progetto ed i dati necessari per individuare i principali effetti che il progetto può avere sull'ambiente.
- **Relazione sulla gestione dei servizi:** contenente la specificazione dei servizi che il proponente intende svolgere, le modalità della gestione e della correlativa erogazione e le garanzie circa la loro qualità.
- **Bozza di convenzione:** nella quale dovrà essere indicato il titolo giuridico (concessione) in base al quale l'operatore privato eseguirà i lavori per lo sviluppo del porto turistico e dell'area oggetto di concessione e gestirà al suo interno i servizi; la durata della concessione; la specificazione delle caratteristiche dei servizi, le modalità di gestione e degli interventi di sviluppo.
- **Un piano economico finanziario asseverato** con dimostrazione dell'equilibrio economico finanziario dell'intervento, tenuto conto degli investimenti necessari per lo sviluppo del porto turistico, della durata della concessione e dei ricavi derivanti dallo svolgimento dei servizi di competenza dell'operatore privato. Il piano economico finanziario indicherà anche l'importo delle spese sostenute per la predisposizione della proposta.

In particolare, il nuovo Codice degli appalti riporta i livelli progettuali per le concessioni di lavori e servizi concernenti la realizzazione di lavori pubblici, il primo dei quali viene individuato nel "Progetto di fattibilità tecnica ed economica" indicato all'art. 182.5 del D.Lgs. n. 36/23.

Ricevuta la proposta corredata di tutti gli allegati obbligatori, l'ente concedente

ha 90 giorni di tempo per valutarne la fattibilità. In tale lasso temporale, l'ente può invitare il proponente ad apportare modifiche al progetto per renderlo più confacente rispetto alle esigenze pubbliche. Se il promotore non apporta le modifiche richieste, la proposta viene respinta.

3. L'esito della **verifica di fattibilità** da parte dell'ente concedente deve essere pubblicato sul suo sito internet istituzionale e comunicato al proponente. Nel caso in cui la proposta superi l'esame di fattibilità, la stessa viene inserita negli strumenti di programmazione dell'ente concedente e la procedura prosegue.

In sede di **valutazione delle proposte**, ai fini dell'individuazione del Promotore e della dichiarazione di pubblico interesse, sarà opportuno prevedere che essa avrà luogo anche in presenza di un solo operatore economico partecipante.

Le proposte saranno valutate, ai sensi dell'art. 193 del D.Lgs. 36/2023, dal Gruppo di lavoro che sarà nominato a tale scopo successivamente al termine di scadenza del presente Avviso, nonchè tenendo conto degli obiettivi fissati nell'Avviso e del recepimento delle prescrizioni ivi descritte.

La valutazione avrà ad oggetto i profili della proposta relativi a:

- a) qualità, pregio tecnico e caratteristiche estetiche e funzionali degli interventi di sviluppo e tempi di realizzazione;
- b) qualità dei servizi che saranno prestati dall'operatore nel contesto del Porto turistico in regime di concessione;
- c) valore e affidabilità del piano economico-finanziario, con riferimento al migliore equilibrio tra volume degli investimenti, durata della concessione, previsione delle entrate derivanti dallo svolgimento dei servizi;
- d) contenuto della bozza di convenzione, con particolare riferimento alle condizioni giuridiche ed economiche della concessione.

4. Terminate le operazioni riservate verrà convocata una **seduta pubblica nella quale verranno comunicati gli esiti della valutazione**. I lavori del

Gruppo di lavoro dovranno essere sottoposti alla approvazione della Giunta comunale, la quale potrà non procedere all'approvazione e/o non riconoscere la fattibilità e/o il pubblico interesse per valutazioni discrezionali sue proprie, senza che gli interessati possano vantare alcuna pretesa al riguardo.

Il progetto definitivamente approvato sarà messo a gara in osservanza delle pertinenti disposizioni del D.Lgs. 36/2023, con la specificazione che il promotore potrà esercitare diritto di prelazione.

Allo stato attuale, allo scadere del termine della concessione, per regola generale, le opere realizzate dal concessionario diventano di proprietà del concedente, ossia dell'ente pubblico (ex art. 49 cod. nav.: “*Devoluzione delle opere non amovibili*”).

3.9 La gestione diretta da parte della P.A.

L'ascrivibilità del servizio di gestione delle strutture dedicate alla nautica da diporto tra i servizi pubblici locali aventi rilevanza economica è stata autorevolmente stabilita dal Consiglio di Stato, in una nota sentenza del 18 dicembre 2012, n. 6488.

La sentenza contiene una diffusa disamina della questione, a partire dalla ricostruzione del quadro normativo di riferimento, costituito, in primo luogo, da:

- la legge 28/1/1994, n. 84, laddove all'art. 4 prevede la tipologia di porti aventi “finalità turistica e da diporto”;
- il regolamento di cui al DPR 2/12/1997, n. 509 che disciplina il procedimento di concessione dei beni del demanio per la realizzazione di strutture dedicate alla nautica da diporto.

Da tali norme si evince, secondo il Consiglio di Stato, che “*nonostante la finalità turistico-ricreativa dei porti turistici, che soddisfa interessi privati, **vi è un interesse pubblico alla loro realizzazione e gestione**, sotto i seguenti profili:*

- si tratta comunque di uno **strumento di accesso alla via di comunicazione**

marina, e dunque di vere e proprie infrastrutture (non a caso si parla di infrastrutture per la nautica di diporto);

- detti porti sono suscettibili di usi pubblici di interesse generale (fruizione da parte dell'intera collettività ...);

- sussiste, in ogni caso, un rilevante interesse pubblico allo sviluppo e alla valorizzazione turistica ed economica del territorio, indubbiamente agevolata dalla realizzazione e gestione dei porti turistici”.

I principi sopra delineati possono essere considerati applicabili per tutte le strutture dedicate alla nautica da diporto e, quindi, anche ai punti di ormeggio, anche nella loro (eventualmente, precipua) funzione di opera a difesa, inserite nel contesto di una struttura dedicata alla nautica da diporto.

Tanto ciò è vero che il legislatore non solo disciplina le procedure di evidenza pubblica per l'affidamento delle concessioni demaniali, ma regola in chiave pubblicistica anche il profilo della realizzazione e gestione delle strutture dedicate alla nautica da diporto.

Infatti, a partire dal DPR 15/1/1972, n. 8, il legislatore ha mostrato di ritenere inclusi tra le opere pubbliche anche i porti turistici (e, in generale, tutte le strutture dedicate alla nautica da diporto) inserendo, all'art. 2, comma 2, lett. g., “*le opere concernenti i porti di seconda categoria*”, tra i lavori pubblici di interesse regionale.

Lo stesso DPR 509/1997 dispone l'applicabilità alla progettazione definitiva della disciplina della legge 109/1994, ossia delle opere pubbliche e prevede, altresì, la vigilanza ed il collaudo pubblici sull'esecuzione del porto turistico, nonché l'art. 153 del D.Lgs. 163/2006 (codice appalti) laddove include le strutture dedicate alla nautica da diporto tra le opere realizzabili mediante project financing (vale a dire opere pubbliche o di pubblica utilità), prevedendo addirittura un'accentuazione della connotazione pubblicistica della procedura qualora si tratti di porti turistici.

In particolare, il riferimento a una valutazione di “fattibilità” autorizza le amministrazioni a sollecitare le proposte progettuali degli operatori privati interessati ad assumere il ruolo di promotore in una procedura di project financing riservandosi una valutazione anche sulle caratteristiche tecniche delle proposte pervenute, oltre che sulla loro convenienza economica.

Tale pratica è destinata a diventare ancora più frequente dopo che, con il D.L. 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, il comma 15 dell’articolo 183 è stato modificato in modo da consentire la presentazione “spontanea” di proposte di project financing anche per gli interventi già compresi nel programma delle opere pubbliche, oltre che per quelli che non vi sono compresi, come avveniva nella formulazione originaria della norma (la modifica è stata confermata anche nell’attuale **articolo 193, comma 11, del D.Lgs. 31 marzo 2023, n. 36**) (Consiglio di Stato 24.4.2024 n. 3747).

Con riferimento alla realizzazione dell’opera, il Consiglio di Stato ha evidenziato il collegamento tra la *lex specialis* del DPR n. 509/1997 e quella generale in materia di appalti, di cui al relativo Codice (D. Lgs. n. 163/2006); la normativa specialistica prevede, difatti, che il progetto definitivo della struttura sia soggetto al regime della Legge n. 109/1994, e che sull’esecuzione vi sia tanto la vigilanza quanto il collaudo pubblico.

A sua volta, la disciplina del Codice Appalti, all’art. 153 (come sostituito dal comma 1 dell’art. 59 bis D.L. n. 1/2012, integrato dalla Legge di conversione n. 27/2012), inserisce **tra le opere realizzabili mediante project financing le strutture dedicate alla nautica da diporto** (non solo, dunque, i porti turistici, ma anche gli approdi turistici e i punti di ormeggio).

Sempre il citato articolo 153 rafforza la connotazione pubblicitica delle opere portuali attraverso una serie di minuziose disposizioni, in base alle quali:

- i piani dei porti sono equiparati alla programmazione triennale delle opere

pubbliche (comma 1);

- per le strutture della nautica da diporto, l'esame e la valutazione delle proposte deve svolgersi in modo da scegliere l'iniziativa che meglio di altre sia in grado soddisfare l'interesse alla valorizzazione economica dell'area, alla tutela del paesaggio e dell'ambiente e alla sicurezza della navigazione (comma 5);
- la pubblicazione del bando esaurisce gli oneri di pubblicità previsti per il rilascio della concessione demaniale marittima (comma 6);
- il progetto preliminare delle strutture di nautica deve definire le caratteristiche qualitative e funzionali dei lavori e il quadro delle esigenze da soddisfare, deve altresì contenere uno studio con la descrizione del progetto e deve essere integrato con le specifiche richieste nei decreti del MIT 5 giugno 2009 nn. 10/09, 11/09 e 12/09 (comma 9);
- il rilascio della concessione demaniale avviene sulla base del progetto definitivo (comma 11).

Per quanto riguarda la gestione, **le opere portuali** possono essere gestite da privati, mediante la concessione demaniale marittima, o **possono essere gestite direttamente dall'ente pubblico**, secondo i modi e le forme previsti per l'erogazione di un servizio pubblico di rilevanza economica.

Sul punto, la sentenza citata tratteggia chiaramente la distinzione delle due forme di gestione (“privata” e “pubblica”) illustrando come, per la prima, occorra un titolo concessorio che, secondo il diritto comunitario, deve essere rilasciato mediante procedure comparative e deve essere a tempo determinato, e come, invece, per la seconda, pur nella difficoltà di rinvenire una disciplina organica di riferimento per i servizi pubblici, debba ritenersi applicabile il D.M. 31 dicembre 1983 contenente la *“individuazione delle categorie dei servizi pubblici locali a domanda individuale”*.

Attraverso tale Decreto, che secondo i Giudici non determina l'identificazione

tra “*servizio pubblico locale a domanda individuale*” e “*servizio pubblico di rilevanza economica*”, ma, più semplicemente, è di ausilio per capire per quali servizi l’ente locale deve imporre il pagamento di una tariffa, è possibile discernere il servizio pubblico locale, sia esso di rilevanza economica o meno.

Al n. 14 dell’articolo unico del Decreto sono, infatti, previsti i “*servizi turistici diversi: stabilimenti balneari, approdi turistici e simili*” e, dunque, **la gestione del porto turistico può considerarsi un servizio pubblico locale.**

È comunque ribadita dal Collegio la necessità di verificare sempre, caso per caso, l’effettiva contendibilità del servizio sul mercato, con riguardo alla specifica realtà locale, al fine di stabilirne la rilevanza economica.

Poste, quindi, tali premesse, la pronuncia rimarca **la possibilità di includere le strutture dedicate alla portualità turistica nell’alveo dei servizi pubblici di rilevanza economica,** con conseguente applicazione della normativa di riferimento.

Per quanto attiene alla natura delle strutture portuali e i diritti che su di esse possono essere vantati, l’art. 822 del codice civile individua tra i beni demaniali anche i porti. Ne deriva che le opere sul demanio pubblico sono esse stesse demaniali e tale caratteristica permane anche nel caso di uso da parte di privati tramite la concessione.

L’art. 60, DPR 24 luglio 1977, n. 616 dispone: “*Attribuzioni ai comuni. Sono attribuite ai comuni, ai sensi dell’art. 118, primo comma, della Costituzione, le funzioni amministrative in materia di: a) promozione di attività ricreative e sportive; b) gestione di impianti e servizi complementari alle attività turistiche; c) rifugi alpini, campeggi e altri esercizi ricettivi extra-alberghieri*”.

La giurisprudenza ha osservato che il citato art. 60, nell’attribuire ai Comuni le funzioni amministrative in materia di promozione di attività ricreative e sportive, espressamente estese anche alla «*gestione di impianti e servizi complementari alle attività*

turistiche», consente a tali enti anche di espletare il servizio di realizzazione e gestione dei porti turistici, eventualmente anche in forma diretta (Tar Lombardia - Brescia, 8 marzo 1990, n. 285), ovviamente nei limiti in cui l'evoluzione normativa consente la gestione diretta.

Infine, a riprova dell'interesse pubblico che caratterizza la portualità turistica, va osservato che l'autorità pubblica esercita sui porti marittimi le funzioni inerenti la sicurezza marittima e la polizia marittima (v. circolare MIT 23 settembre 2009 class. A.2.50, *“Infrastrutture al servizio della nautica da diporto e disposizioni per l'ormeggio delle unità in transito”*).

La giurisprudenza si è più volte occupata di opere portuali alla stregua di opere pubbliche, o oggetto di assunzione diretta da parte di enti pubblici [Cons. Giust. Sic., 19 dicembre 2008, n. 1147; Cons. St., sez. VI, 22 gennaio 2008, n. 126; Id., sez. VI, 18 giugno 2004, n. 4163; Id., sez. II, 15 maggio 2002, n. 767; Id., sez. VI, 28 settembre 2001, n. 5169; Id., sez. II, 2 febbraio 1994, n. 260/93].

Pertanto, in virtù del principio di auto-organizzazione ed in base al diritto unionale, l'Amministrazione comunale può esercitare anche i servizi pubblici di interesse economico (oltre a quelli privi di tale rilievo) nelle forme dell'amministrazione diretta, ossia internalizzandoli e gestendoli con la propria organizzazione. In particolare, per quanto concerne il quadro normativo nazionale (artt. 112 e 113 del D.Lgs. n. 267/2000), secondo la giurisprudenza (ad esempio il TAR Liguria, sent. n° 59/2021), è pacifico che attualmente non sussiste alcun obbligo degli enti locali di affidare a terzi sul mercato i servizi pubblici di rilevanza economica, potendo senz'altro optare per la gestione in via diretta. L'estrema complessità e peculiarità della procedura di affidamento della gestione portuale, nella quale profili ricadenti nell'ambito della concessione di beni pubblici coesistono con aspetti attinenti all'affidamento di servizi pubblici, richiede, naturalmente, approfondite valutazioni multidisciplinari da effettuare,

dovendosi contemperare la disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica e degli appalti pubblici unitamente alla normativa in materia di demanio marittimo, nonché alle regole concernenti l'autorizzazione delle attività economiche.

Tale assunto è oggi unanimemente condiviso, essendo venuta meno l'originaria previsione che consentiva l'affidamento dei servizi pubblici locali di rilevanza economica, unicamente a società miste o ad imprese private selezionate con gara, oppure, in presenza dei relativi presupposti, ad enti in house (sul punto cfr., *ex multis*, Cons. St., sez. V, 27 maggio 2014, n. 2716; Cons. St., sez. VI, 18 dicembre 2012, n. 6488, cit.; T.A.R. Lazio, sez. II-ter, 22 marzo 2011, n. 2538). In tale prospettiva, infatti, la direttiva 2014/24/UE in materia di appalti pubblici precisa, al contrario, che *“nessuna disposizione della presente direttiva obbliga gli Stati membri ad affidare a terzi o a esternalizzare la prestazione di servizi che desiderano prestare essi stessi o organizzare con strumenti diversi dagli appalti pubblici?”* (quinto considerando), nonché l'art. 2, par. 1, della direttiva 2014/23/UE sull'aggiudicazione dei contratti di concessione, che *“le autorità nazionali, regionali e locali possono liberamente organizzare l'esecuzione dei propri lavori o la prestazione dei propri servizi in conformità del diritto nazionale e dell'Unione... Dette autorità possono decidere di espletare i loro compiti d'interesse pubblico avvalendosi delle proprie risorse o in cooperazione con altre amministrazioni aggiudicatrici o di conferirli a operatori economici esterni”*.

La giurisprudenza amministrativa, pur evidenziando che, ai sensi dell'art. 192, comma 2, del D.Lgs. n. 50/2016, per affidare ad una società in house un contratto avente ad oggetto un servizio remunerativo, l'Amministrazione deve dare conto delle ragioni del mancato ricorso al mercato e dei benefici per la collettività, **ha ritenuto che siffatto supplementare e rafforzato obbligo di motivazione non è estensibile all'internalizzazione pura e semplice del servizio pubblico, ossia con assunzione della gestione direttamente in capo agli**

uffici comunali, in quanto non espressamente previsto dalla citata disposizione, né ricavabile dal diritto dell'Unione. La Corte di Giustizia UE, 9 giugno 2009, C-480/06 ha, infatti, sul punto statuito che un'autorità pubblica può adempiere ai compiti di interesse pubblico ad essa incombenti mediante propri strumenti senza fare ricorso ad entità esterne, non contrastando tale modalità con la tutela della concorrenza, poiché nessuna impresa privata viene posta in una situazione di privilegio rispetto alle altre. Del resto, come noto, il legislatore nazionale ha approntato una disciplina pro-concorrenziale più rigorosa rispetto a quanto richiesto dalla normativa comunitaria, in quanto non limitata a garantire la concorrenza “nel mercato” attraverso le procedure competitive, ma estesa alla concorrenza “per il mercato” attraverso il predetto onere motivazionale (cfr., tra le altre Corte Cost., 27 maggio 2020, n. 100).

3.10 I Marina Resort

3.10.1 Definizione

I Marina Resort sono strutture dedicate alla nautica da diporto organizzate, idonee ed attrezzate a consentire l'ormeggio in sicurezza a un numero di unità da diporto non inferiore a sette e dotate di specifici impianti, servizi e attrezzature.

L'articolo 32, comma 1, del d.l. n. 133 del 2014 ha previsto la riconducibilità dei Marina Resort nell'ambito delle strutture ricettive all'aria aperta, con applicazione limitata fino al 31 dicembre 2014.

La legge 23 dicembre 2014, n. 190 (legge di Stabilità 2015) e l'articolo 1, comma 365, della legge n. 208 del 28 dicembre 2015 (legge di Stabilità 2016) ne hanno successivamente permesso l'applicabilità sino alle modifiche normative da ultimo intervenute, stabilendo che, dal 1° gennaio 2016, "le

strutture organizzate per la sosta e il pernottamento di turisti all'interno delle proprie unità da diporto ormeggiate nello specchio acqueo appositamente attrezzato, secondo i requisiti stabiliti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sentito il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, rientrano nelle strutture ricettive all'aria aperta".

A seguito della sentenza della Corte Costituzionale n. 21 dell'11 febbraio 2016 che ha dichiarato la parziale incostituzionalità dell'articolo 32, comma 1, in commento per aver demandato la qualificazione dei Marina Resort come strutture turistico ricettive all'aria aperta ad un Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (nella specie, il D.M. 3 ottobre 2014) senza alcun coinvolgimento delle Regioni, è stato emanato il D.M. 6 luglio 2016 con cui, a decorrere dal 17 agosto 2016, sono stati definiti i nuovi requisiti minimi che i Marina Resort devono possedere per essere considerati "strutture ricettive all'aria aperta".

I requisiti minimi stabiliti dal D.M. 6 luglio 2016 prevedono specifiche dotazioni in termini di:

- Posti barca con area idonea per l'ormeggio sicuro
- Impianti essenziali (comunicazione, elettrico, idrico, fognario, antincendio)
- Servizi complementari (vigilanza, assistenza all'ormeggio, gestione rifiuti)
- Dotazioni specifiche nello specchio acqueo.

Questa articolata regolamentazione evidenzia come i Marina Resort rappresentino una tipologia ricettiva in continua evoluzione, che combina le esigenze del turismo nautico con standards di servizio elevati, contribuendo allo sviluppo del settore turistico-nautico italiano.

L'Agenzia delle Entrate, nella risposta n. 360/2021 ad un quesito sottoposto da Assonat, ha ribadito che “La qualificazione dei Marina Resort alla stregua di strutture ricettive all'aria aperta”, circostanza che comporta un

trattamento agevolato finalizzato allo sviluppo della nautica, ad esempio, mediante la possibilità di applicare alle prestazioni rese ai diportisti ivi alloggiati l'aliquota IVA ridotta del 10 per cento di cui al n. 120 della Tabella A, Parte III, allegata al Decreto IVA, che fa riferimento alle prestazioni rese ai "clienti alloggiati nelle strutture ricettive di cui all'articolo 6 della Legge 17 maggio 1983, n. 217 e successive modificazioni, nonché prestazioni di maggiore comfort alberghiero rese a persone ricoverate in istituti sanitari".

Sempre l'Agenzia delle Entrate, nella citata risposta, conferma che “**Si tratta in sostanza di strutture ricettive all'aria aperta che consentono, per definizione, la sosta e il pernottamento di diportisti all'interno delle proprie unità da diporto "ormeggiate nello specchio acqueo appositamente attrezzato"**”.

3.10.2 Il quadro normativo regionale

Sulla base della legislazione nazionale diverse regioni hanno legiferato in materia:

- Regione **Puglia**, con la L.R. 7 luglio 2020, n. 22, ha integrato la disciplina delle strutture ricettive definendo i Marina Resort come esercizi ricettivi organizzati per la sosta e il pernottamento di turisti nelle unità da diporto, demandando alla Giunta regionale la definizione dei requisiti specifici.
- Regione **Campania**, con la L.R. 5 aprile 2016, n. 6, ha posto particolare attenzione alla promozione del turismo nautico, prevedendo specificamente l'obbligo di dotazione di defibrillatori DAE nelle strutture.
- Regione **Sardegna**, con la L.R. n. 16/2017 e successive modifiche, ha disciplinato i Marina Resort come strutture ricettive all'aria aperta, inquadrandole specificamente all'art. 15 comma 3 come "strutture organizzate per la sosta ed il pernottamento di diportisti a bordo di unità da diporto

ormeggiate nello specchio acqueo appositamente attrezzato secondo i requisiti stabiliti dal Ministero delle infrastrutture e trasporti con proprio decreto". Con la L.R. n. 17/2022, la Regione ha ulteriormente definito il sistema di classificazione dei Marina Resort, prevedendo una classificazione da 1 a 4 stelle in base ai requisiti posseduti, inserendole così in un sistema organico di classificazione delle strutture ricettive all'aria aperta insieme a campeggi e villaggi turistici. Per quanto riguarda gli aspetti gestionali e autorizzativi, la normativa sarda prevede un articolato sistema di requisiti e adempimenti. L'avvio dell'attività di un Marina Resort è subordinato alla presentazione della Segnalazione Certificata di Inizio Attività (SCIA) e richiede la stipula obbligatoria di una polizza assicurativa a copertura della responsabilità civile. I gestori sono inoltre tenuti a rispettare specifici obblighi di comunicazione statistica relativi al movimento dei clienti e devono garantire il pieno rispetto delle normative in materia di sicurezza e prevenzione incendi. Un significativo aggiornamento della disciplina è stato introdotto con la recente Delibera 45/94 del 27.11.2024, che ha stabilito importanti novità per il settore. In particolare, è stata concessa una proroga di 24 mesi per consentire alle strutture esistenti di adeguarsi ai nuovi requisiti funzionali previsti dalla normativa. Questo adeguamento deve essere formalizzato attraverso la presentazione di una dichiarazione autocertificativa tramite lo Sportello Unico per le Attività Produttive e l'Edilizia (SUAPE). La delibera ha inoltre introdotto due importanti opportunità di qualificazione per i Marina Resort: la possibilità di ottenere il riconoscimento come "struttura ricettiva ad accessibilità universale" e come "struttura ricettiva ecosostenibile", evidenziando l'attenzione della Regione verso temi cruciali quali l'inclusività e la sostenibilità ambientale. La Regione ha quindi predisposto un quadro normativo che, nel rispetto delle competenze statali, mira a valorizzare questa

tipologia di struttura ricettiva come strumento di sviluppo del turismo nautico, garantendo standards qualitativi omogenei attraverso il sistema di classificazione e promuovendo l'integrazione con il sistema portuale e turistico regionale.

- Regione **Liguria**, con la L.R. n. 1/2024, ha incluso i Marina Resort nel proprio Testo unico in materia di strutture turistico ricettive, definendoli come strutture che offrono ospitalità a turisti in transito nelle unità da diporto.

Secondo la normativa ligure, i Marina Resort sono "strutture ricettive che offrono ospitalità a turisti in transito all'interno delle proprie unità da diporto ormeggiate in uno specchio acqueo appositamente attrezzato". La peculiarità della disciplina ligure risiede nella specifica attenzione ai requisiti tecnici per l'ormeggio e ai servizi accessori di tipo alberghiero, che devono essere forniti durante la sosta e il pernottamento.

Un aspetto particolarmente interessante della regolamentazione in Liguria emerge dall'Ordinanza n. 72/2023 della Capitaneria di Porto di La Spezia, che ha introdotto il "regolamento sulla disciplina del diporto nautico nell'ambito del circondario marittimo della Spezia". Questo provvedimento, pur facendo salve le disposizioni sui Marina Resort, ha posto dei limiti importanti, stabilendo che "il contratto di locazione/noleggio di unità da diporto non autorizza l'utilizzo della medesima per finalità ricettive/alberghiere residenziali, attività di 'boat & breakfast' o similari". Tale precisazione è fondamentale poiché traccia una chiara linea di demarcazione tra i Marina Resort propriamente detti e altre forme di utilizzo delle unità da diporto, sottolineando che la navigazione da diporto deve mantenere il suo carattere sportivo e ricreativo.

- Regione **Emilia Romagna**, con la L.R. n. 16 del 28 luglio 2004 ha introdotto una disciplina specifica attraverso l'art. 6, comma 4 bis (aggiunto

dall'art. 65 L.R. 27 giugno 2014, n. 7), che definisce i Marina Resort come "strutture organizzate per la sosta e il pernottamento di turisti all'interno delle unità da diporto, ormeggiate nello specchio acqueo appositamente attrezzato". La normativa emiliano-romagnola ha adottato un approccio flessibile, demandando alla Giunta regionale, attraverso apposita deliberazione, la definizione dei requisiti specifici, delle modalità di apertura e di esercizio, nonché i criteri per la classificazione di queste strutture. Questa scelta normativa permette un adattamento più rapido agli sviluppi del settore e alle esigenze del mercato turistico-nautico.

- Regione **Friuli Venezia Giulia** ha disciplinato i Marina Resort con la L.R. 9 dicembre 2016, n. 21, introducendo una regolamentazione innovativa nel quadro delle politiche regionali turistiche.

La normativa friulana definisce i Marina Resort come strutture organizzate per la sosta e il pernottamento di turisti nelle unità da diporto ormeggiate in specchi acquei attrezzati, con la possibilità di includere anche piazzole attrezzate per la sosta delle imbarcazioni. La legge stabilisce un limite temporale per i servizi ricettivi non superiore a dodici mesi consecutivi. L'elemento più innovativo della disciplina friulana è l'introduzione degli "all year Marina Resort", strutture a gestione annuale caratterizzate dalla possibilità di disporre di un posto barca per l'intero periodo di apertura, con dotazione di riscaldamento nei locali comuni e acqua calda nei servizi. Questa categoria rappresenta un'evoluzione significativa nel concetto tradizionale di Marina Resort, adattandolo alle esigenze di un'utenza permanente. La normativa regionale, pur mantenendo la propria autonomia in quanto regione a statuto speciale, si coordina con i requisiti minimi previsti dal decreto ministeriale ex art. 32 del D.L. 133/2014, garantendo l'equiparazione dei Marina Resort alle strutture ricettive all'aria aperta e assicurando il rispetto degli standards

qualitativi e di sicurezza necessari per l'esercizio dell'attività ricettiva.

- Regione **Toscana** ha disciplinato i Marina Resort attraverso la L.R. 31 dicembre 2024, n. 61, art. 32, introducendo una regolamentazione innovativa che si distingue nel panorama nazionale per la sua completezza e per alcune specificità. La normativa toscana definisce i Marina Resort in linea con quanto previsto dall'articolo 32, comma 1, del D.L. 133/2014, qualificandoli come strutture ricettive organizzate per la sosta e il pernottamento di diportisti nelle unità da diporto ormeggiate in specchi acquei attrezzati. La peculiarità della disciplina toscana risiede nell'esplicita inclusione delle "house boat" nella categoria delle unità da diporto utilizzabili nei Marina Resort, definendole come unità allestite quali alloggi galleggianti, disponibili per locazione all'ormeggio o noleggio a scopo turistico ricettivo.

L'elemento distintivo della normativa è il duplice livello di requisiti richiesti: da un lato, i requisiti minimi stabiliti dal decreto ministeriale attuativo dell'articolo 32, dall'altro, i requisiti per la classificazione previsti nel regolamento regionale. Questa struttura normativa garantisce sia il rispetto degli standards nazionali sia l'adeguamento alle specificità del territorio toscano. Un aspetto rilevante della disciplina è il coordinamento con la pianificazione portuale: la possibilità di utilizzare le house boat è infatti espressamente subordinata ai limiti stabiliti dal piano regolatore portuale, garantendo così un'integrazione armonica tra le esigenze turistico-ricettive e la gestione complessiva delle aree portuali. Questa impostazione normativa riflette un approccio innovativo alla ricettività nautica, che combina la tradizionale concezione dei Marina Resort con nuove forme di ospitalità galleggiante, ampliando e diversificando l'offerta turistica costiera della regione.

- Regione **Veneto**, con la L.R. 14 giugno 2013, n. 11, ha inserito i Marina Resort nel contesto più ampio delle strutture ricettive all'aperto, attraverso

l'art. 26, comma 4 bis. La normativa veneta si distingue per un'impostazione che pone particolare attenzione al coordinamento con il livello nazionale, prevedendo espressamente che nella definizione dei requisiti, la Giunta regionale debba conformarsi a quanto stabilito in materia dalla Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano. Questa disposizione garantisce un'armonizzazione tra la disciplina regionale e gli standards nazionali, assicurando uniformità nella qualità dei servizi offerti. La legge veneta prevede inoltre una specifica procedura per l'individuazione dei requisiti, delle modalità di apertura e di esercizio, nonché dei criteri di classificazione, sempre nel rispetto del quadro normativo nazionale e delle decisioni della Conferenza Stato-Regioni.

- Regione **Calabria** ha introdotto una disciplina organica dei Marina Resort attraverso la L.R. del 4 agosto 2022, n. 26, che delinea un quadro normativo completo e innovativo per queste strutture ricettive all'aria aperta. La legge definisce i Marina Resort in piena coerenza con la normativa nazionale, richiamando l'articolo 32 del decreto-legge 133/2014, qualificandoli come strutture organizzate per la sosta e il pernottamento dei diportisti.

Sul piano amministrativo, la normativa calabrese introduce un sistema semplificato basato sulla Segnalazione Certificata di Inizio Attività (SCIA), da presentare in modalità telematica allo Sportello Unico per le Attività Produttive del comune competente. Questa scelta procedurale riflette un'attenzione alla semplificazione amministrativa e alla digitalizzazione dei processi. Un elemento caratterizzante della legge è l'approccio graduale all'implementazione del sistema di classificazione.

3.10.3 L'obbligo di segnalazione ex art. 109 TULPS

La normativa nazionale prevede l'obbligo posto a carico di gestori di strutture

ricettive di ogni genere o tipologia, **ivi inclusi i Marina Resort**, di “*verificare l'identità degli ospiti mediante verifica de visu della corrispondenza delle persone alloggiate e documenti forniti*”, viene comunicato alla Questura territorialmente competente.

Sono sorte oggettive criticità derivanti dalla applicazione ai Marina Resort degli obblighi ex art. 109 TULPS che stabilisce che i gestori di esercizi alberghieri e di altre strutture ricettive, comprese quelle che forniscono alloggio in tende, roulotte, nonché i proprietari o gestori di case e di appartamenti per vacanze e gli affittacamere, ivi compresi i gestori di strutture di accoglienza non convenzionali ... **debbano comunicare giornalmente all'autorità di pubblica sicurezza l'arrivo delle persone alloggiate**, mediante consegna di copia della scheda o comunicazione, anche con mezzi informatici, secondo modalità stabilite con decreto del Ministero dell'Interno.

Occorre, in primo luogo, evidenziare che **il potere-dovere di identificazione, spetta, di norma, esclusivamente agli Organi di polizia**, sia per finalità di polizia giudiziaria, che per finalità di polizia di sicurezza.

L'esigenza primaria volta a garantire agli organi deputati alla tutela della pubblica sicurezza una efficiente azione di prevenzione fornisce agli stessi uno strumento operativo determinante che consiste nel potere-dovere di identificare le “*persone pericolose*” e “*sospette*” o quelle, comunque, delle quali ritengano opportuno conoscere la identità per l'espletamento dei propri compiti istituzionali.

In questi casi, l'attività di controllo e identificazione prescinde dalla commissione di un reato e non è attività di polizia giudiziaria, ma di “*polizia di sicurezza*” (art. 11 Decreto Legge 21 marzo 1978, n. 59 convertito con modificazioni nella Legge 18 maggio 1978, n. 191 ed art. 4 T.U.L.P.S.)

Ulteriore aspetto da considerare rispetto a tale analisi, è costituito dal **problema dell'accesso ad aree o immobili privati**, che costituisce da sempre uno dei *nodi gordiani* nell'attività di controllo della Polizia Locale e non solo, trattandosi di

questione pregiudiziale ad ogni accertamento in quanto ne rappresenta il limite negativo di partenza.

In tale contesto, deve essere, altresì, considerato che, a parte i casi in cui il legislatore assoggetti espressamente a sanzione il non consentire l'attività dell'organo di vigilanza (ad esempio, nel caso dell'art. 192 C.d.S.), **non esiste alcuna indicazione normativa generale circa l'atteggiamento da assumere a fronte di un atteggiamento ostativo da parte del cittadino all'esercizio di suddetto controllo.** Le difficoltà operative si accentuano quando, al di fuori del riconoscimento da parte di una norma speciale, del potere di porre in essere uno specifico atto di accertamento, ci si trovi di fronte alla generica necessità di effettuare un'ispezione in un luogo da definire come di privata dimora. Manca infatti la previsione della possibilità di superare con un atteggiamento coercitivo l'inerzia o il rifiuto di collaborazione del cittadino. A tale proposito, proprio la Corte Costituzionale, con sentenza n. 10 del 1971, ancora attuale per indicazioni contenutistiche, ha chiarito come i poteri di coercizione esulino dalla funzione amministrativa di vigilanza tanto che se di essi insorga la necessità, devono soccorrere le norme che, nel consentirli in forme appropriate, tutelano anche la libertà personale e il diritto di difesa dei cittadini.

In particolare, come evidenziato, l'albergo ed altre strutture ricettive hanno natura ben diversa rispetto alle **aree aperte di libero accesso**, costituite dai Marina Resorts, rispetto alle quali:

- 1) Non è possibile un controllo all'accesso;
- 2) L'identificazione è rimessa alla spontanea e libera volontà dei clienti;
- 3) Non sussiste alcun potere identificativo e coercitivo da parte del Marina.

Ciò è ulteriormente confermato dal fatto che nei porti turistici, che non usufruiscono della normativa agevolata in materia fiscale, non è pacificamente previsto alcun obbligo ex art. 109 Tulp, pur essendo, nella sostanza, fornito lo

stesso servizio, così come, del resto, avviene anche per i punti di ormeggio.

Il Ministero dell'Interno, con nota n. 557/ST/221.3.1.0 del 6.3.2025, ha comunicato ad Assonat che sono state integralmente recepite le sue istanze di cui alla nota prot. 6 del 3.1.2025.

In particolare, è stato finalmente precisato che:

1. tale norma si applica esclusivamente alle strutture di natura alberghiera, nonché alle imbarcazioni idonee alla sosta ed al pernottamento, messe a disposizione di terzi con finalità ricettive da parte dei Marina Resort e non anche alla mera messa a disposizione, da parte di questi ultimi, dei punti di approdo per imbarcazioni o natanti privati.
2. In tale ultimo caso, infatti, come riportato nella nota del Ministero dell'Interno, il beneficiario utilizza per la sosta ed il pernottamento la propria imbarcazione e non viene integrato alcun rapporto di “locazione”, né viene offerto alcun “alloggio”.

3.10.4 Iscrizione al CIN

Una questione di rilevante interesse per i Marine è l'impossibilità attuale di iscrizione sul portale del Ministero del Turismo e del conseguente rilascio del CIN, nonostante la struttura possieda tutti i requisiti necessari per l'accreditamento come Marina Resort, secondo la legge regionale.

Alla luce della specifica problematica dei porti turistici che operano come Marina Resort in assenza di accatastamento delle aree portuali, emerge la necessità di elaborare una procedura alternativa che tenga conto sia delle competenze residuali regionali in materia turistica che della normativa nazionale sul CIN.

Questa procedura dovrebbe valorizzare il ruolo di supporto degli enti locali attraverso il SUAP.

Come evidenziato dalla sentenza della Corte Costituzionale n. 161 del 2020, la

materia dei Marina Resort rientra principalmente nelle competenze regionali in materia di turismo, pur necessitando di un coordinamento con le competenze statali in ambiti specifici. Tale interpretazione consente lo sviluppo di una procedura che valorizzi l'autonomia regionale nella definizione dei requisiti, contemperandola con le necessità di identificazione nazionale attraverso il CIN. La procedura alternativa potrebbe essere costruita a partire dall'art. 31 del Codice del Turismo, che disciplina il turismo nautico e stabilisce che la realizzazione delle strutture dedicate alla nautica da diporto non richiede ulteriori titoli abilitativi oltre alla concessione demaniale marittima. Questo principio potrebbe essere esteso, in via analogica, alla questione dell'accatastamento, considerando la concessione demaniale come titolo principale di legittimazione dell'attività.

In questo contesto, il SUAP comunale potrebbe svolgere un ruolo di raccordo fondamentale, come previsto dall'art. 16 del Codice del Turismo, che promuove la semplificazione degli adempimenti amministrativi per le strutture turistico-ricettive. Il SUAP potrebbe raccogliere e validare una documentazione sostitutiva dell'accatastamento, che comprenderebbe: la concessione demaniale marittima, le planimetrie dettagliate dell'area portuale e una perizia tecnica asseverata attestante la consistenza e le caratteristiche delle aree e delle strutture utilizzate per l'attività di Marina Resort.

La competenza regionale, come definita dall'art. 10 del Codice del Turismo, consente alle Regioni di stabilire standards qualitativi specifici per le strutture ricettive. Questo permetterebbe di definire a livello regionale una procedura di certificazione della qualità dei Marina Resort, basata sui requisiti sostanziali dell'attività, piuttosto che su elementi formali come l'accatastamento.

Il Dipartimento regionale del Turismo, sulla base della documentazione raccolta dal SUAP e dopo aver verificato la sussistenza dei requisiti sostanziali previsti dalla normativa regionale, potrebbe rilasciare una certificazione di idoneità.

Questa certificazione, trasmessa al Ministero del Turismo secondo l'art. 57 del Codice del Turismo, consentirebbe l'attribuzione del CIN anche in assenza di accatastamento formale delle aree portuali.

Questa soluzione permetterebbe di superare l'attuale discrasia tra normativa nazionale e regionale, garantendo la continuità operativa dei Marina Resort che, pur privi di accatastamento delle aree portuali, soddisfino tutti i requisiti sostanziali previsti dalla normativa regionale per l'esercizio dell'attività. La procedura così strutturata rispetterebbe sia le esigenze di controllo e monitoraggio nazionale attraverso il CIN, sia l'autonomia regionale nella definizione e verifica dei requisiti sostanziali per l'esercizio dell'attività di Marina Resort.

3.11 Profili fiscali della portualità turistica italiana

1. L'IVA

La gestione del porto turistico, estrinsecandosi nel coordinamento di una serie quantomai articolata di fattori produttivi, viene affidata a soggetti tendenzialmente a vocazione commerciale che operano in regime d'impresa, sicché le prestazioni rese dai gestori sono, pertanto, soggette ad imposta sul valore aggiunto ex art. 1 del DPR n. 633 del 1972.

La prestazione portuale tipica del gestore del porto, quella di concessione in godimento del posto barca e di erogazione dei servizi portuali accessori, è prevalentemente riconducibile, dal punto di vista dello schema giuridico che caratterizza il rapporto tra gestore e utenti del porto, al c.d. contratto di ormeggio (pur nelle multiformi variabili in cui i relativi schemi contrattuali si articolano).

Dal punto di vista del regime applicabile, sulla scorta del rilievo che la concessione in godimento del posto barca viene assimilata alla locazione di un'area di parcheggio di veicoli (Sentenze CGUE n. 174/06 del 25 ottobre 2007

e n. 428/02 del 3 marzo 2005), si ritiene che alle prestazioni di ormeggio rese nei porti turistici non trovi applicazione il regime di esenzione di cui all'art. 10, n. 8, del DPR n. 633 del 1972, concernente le locazioni aventi ad oggetto immobili. Ugualmente, l'Agenzia delle Entrate ha, in più occasioni, chiarito come ai porti turistici non trovi applicazione l'art. 9, comma primo, n. 6, del DPR n. 633 del 1972, il quale prevede il regime di non imponibilità per i servizi prestati nei porti (ed anche aeroporti e scali ferroviari), che riflettono il funzionamento o la manutenzione degli impianti e la movimentazione delle persone, beni e mezzi di trasporto. In merito a tale previsione, infatti, l'Agenzia delle Entrate, proprio sul rilievo che il porto turistico sarebbe, a suo dire, prevalentemente destinato all'ormeggio delle imbarcazioni e non si presterebbe all'utilizzo per le finalità connesse ai traffici commerciali, ha ritenuto la stessa estranea al contesto della portualità turistica (cfr. Ris. Ag. Entrate 11 marzo 2002, n. 82/E; Ris. 29 luglio 2008, n. 322/E; Risp. 31 maggio 2021, n. 379/E).

Alle prestazioni rese nei porti turistici, quindi, trova applicazione l'imposta ad aliquota ordinaria, salva l'applicazione, per le strutture qualificabili quali "Marina Resort", dell'aliquota agevolata al 10%, in quanto dall'equiparazione alle strutture ricettive all'aria aperta (basata sulla sussistenza dei requisiti fissati con il D.M. 6 luglio 2016) discende l'applicazione del n. 120 della Tabella, parte III, del DPR n. 633 del 1972.

In riferimento alla corretta delimitazione del perimetro di applicazione della tassazione agevolata, **sembrerebbe corretto ritenere che tutte le prestazioni portuali che si estrinsecano nell'alloggiamento a bordo del diportista, rese nell'ambito di una struttura che possenga i requisiti di cui al D.M. 6 luglio 2016, possano essere assoggettate all'aliquota ridotta, senza necessità di distinguere la tipologia di imbarcazione e la sua idoneità a consentire il pernottamento a bordo.** La circostanza, infatti, che la norma consideri Marina

Resort la struttura organizzata per consentire tanto la sosta quanto il pernottamento a bordo, sembra legare il trattamento agevolato all'offerta di un servizio portuale di elevato standard qualitativo, che consenta al diportista di trattenersi comodamente all'interno dell'imbarcazione (anche, se del caso, nelle fasce orarie notturne), con soddisfazione delle proprie necessità. Del resto, trattandosi di disposizione finalizzata, per espressa previsione normativa, a “rilanciare le imprese della filiera nautica”, sarebbe in contrasto con la *ratio legis* l'adozione di un'interpretazione che sortisse l'effetto di restringere significativamente il raggio d'azione della misura incentivante. Al contrario, sembra potersi affermare che il legislatore abbia inteso introdurre un incentivo al rafforzamento della vocazione ricettiva delle strutture portuali presenti nel territorio, favorendo, quindi, l'innalzamento del livello dei servizi con la previsione di un carico fiscale ridotto. Da qui, appunto, la ragionevolezza di un'estensione del regime agevolativo a tutte le prestazioni che rendono possibile l'alloggio all'interno dell'imbarcazione, restando, poi, indifferenti le concrete modalità di attuazione del rapporto contrattuale.

L'Agenzia delle Entrate, tuttavia, nella risposta all'istanza di consulenza giuridica n. 956-62/2021, presentata da Assonat, ha precisato che *«sono agevolabili, ai fini IVA, non solo i servizi di accoglienza e messa a disposizione, nel porto turistico, dello specchio acqueo per il pernottamento dei diportisti, a bordo delle proprie imbarcazioni, ma anche i servizi strettamente accessori, quali i servizi di pulizia, di assistenza all'ormeggio, di prenotazione, di vigilanza e sicurezza e l'addebito dei consumi»*. Ora, pur sembrando irragionevole una lettura della norma che condizioni l'applicazione dell'aliquota agevolata alla effettiva permanenza a bordo degli utenti nelle ore notturne (circostanza che sarebbe anche di difficile accertamento per i gestori delle strutture), potrebbe, però, alla luce degli interventi di prassi dell'Agenzia delle Entrate, ritenersi ad oggi opinabile la possibilità di estendere l'applicazione dell'aliquota agevolata ai

natanti (gommoni, motoscafi ecc.) che siano strutturalmente inadatti a consentire il pernottamento a bordo.

Dal punto di vista della durata dei rapporti contrattuali, poi, le modifiche normative introdotte nel 2020 hanno condotto all'estensione del regime agevolativo anche ai contratti annuali e pluriennali. Con l'art. 100, comma 10-*bis*, del D.L. n. 104 del 2020, il legislatore ha previsto, infatti, che la definizione di *Marina Resort* non si riferisca più alle strutture organizzate per ospitare i «*turisti*» all'interno delle unità da diporto, bensì i «*diportisti*», ma «*con esclusione dei servizi resi nell'ambito di contratti annuali o pluriennali per lo stazionamento*». Tale ultima precisazione è stata successivamente eliminata dall'art. 1, comma 598, della L. n. 178 del 2020, sicché, con il mutamento terminologico connesso al richiamo ai «*turisti*» (che poteva implicare la necessità di limitare a periodi inferiori all'anno i rapporti contrattuali agevolabili e relativamente a soggetti non residenti nell'ambito territoriale di localizzazione del porto), **non sono più ravvisabili ostacoli ad estendere il campo di applicazione dell'aliquota agevolata ai rapporti temporalmente più estesi**, come ha chiarito anche l'Agenzia delle Entrate nella predetta risposta all'istanza di consulenza giuridica presentata da Assonat. In detta risposta, peraltro, si è chiarito, altresì, come l'aliquota al 10% sia applicabile anche ai corrispettivi per le prestazioni accessorie relative a contratti stipulati prima dell'entrata in vigore del D.L. n. 104 del 2020 e del D.L. n. 178 del 2020, ancorché i corrispettivi per il godimento del posto barca siano già stati integralmente versati.

Peraltro, la sostituzione del termine «*turisti*» con «*diportisti*», effettuata dal legislatore nel 2020, pone il tema della delimitazione dei soggetti che possono essere destinatari del servizio portuale con applicazione dell'aliquota agevolata, profilandosi, in particolare, il quesito circa l'estendibilità del regime anche verso gli operatori con intrinseca vocazione commerciale (società commerciali) o,

comunque, che operino con finalità di lucro. In proposito, si rileva come l'art. 1, comma 2, del Codice della nautica da diporto (D.Lgs. n. 171 del 2005), prevedesse, originariamente che *«Ai fini del presente codice si intende per navigazione da diporto quella effettuata in acque marittime ed interne a scopi sportivi o ricreativi senza fine di lucro»*. A seguito dell'intervento normativo attuato sul testo del citato comma 2, con l'art. 3 del D.L. n. 70 del 2011, è stato previsto che *«Ai fini del presente codice si intende per navigazione da diporto quella effettuata in acque marittime ed interne a scopi sportivi o ricreativi e senza fine di lucro, nonché quella esercitata a scopi commerciali, anche mediante le navi di cui all'articolo 3 della legge 8 luglio 2003, n. 172, ferma restando la disciplina ivi prevista»*. Premettendo che, anche nel testo originario del Codice, era, comunque, espressamente contemplato l'utilizzo per finalità commerciali delle imbarcazioni da diporto, dalla comparazione del testo delle due norme emerge come, dal 2011, sia insito nella definizione normativa di “navigazione da diporto” anche l'impiego con finalità commerciali del mezzo (per finalità di locazione e noleggio, per insegnamento professionale della nautica da diporto, per impiego nei centri di immersione ecc., secondo quanto disposto dall'art. 2 del Codice stesso), sicché, in quest'ottica, nella nozione di diportista potrebbe ritenersi incluso anche il soggetto che utilizza l'imbarcazione per finalità commerciali. Da qui, potrebbe ritenersi non peregrina la soluzione estensiva, che consenta l'applicazione dell'aliquota IVA al 10% anche per i soggetti che fruiscono della prestazione portuale per finalità commerciali, come del resto avviene per le altre strutture ricettive. Anche sul punto, comunque, sarebbe utile una modifica della normativa che andasse, più chiaramente, ad estendere il raggio d'azione dell'aliquota agevolata anche agli operatori commerciali, se del caso sostituendo, nuovamente, il riferimento soggettivo da “diportista” a “cliente”, mutuando il *wording* più neutro che caratterizza il n. 120 della tabella allegata al decreto IVA.

Sul regime in esame, si prospetta, poi, il tema della rilevanza delle fonti che, alla luce della competenza normativa in materia di turismo, sono approvate dalle regioni per disciplinare i requisiti per la classificazione delle strutture portuali come Marina Resort, in rapporto ai contenuti del D.M. del 6 luglio 2016.

Il decreto in esame, che è stato approvato a seguito della declaratoria di incostituzionalità dell'art. 32 del D.L. n. 133 del 2014, in ragione del mancato coinvolgimento delle regioni – munite di potestà normativa in materia di turismo – nella definizione delle caratteristiche che devono definire i Marina Resort, è il frutto del coinvolgimento della Conferenza permanente tra Stato, Regioni e Province autonome di Trento e Bolzano, in seno alla quale si è realizzata la partecipazione degli enti regionali alla definizione dei requisiti “minimi” che devono caratterizzare le strutture portuali, affinché operi l'equiparazione con le strutture ricettive all'aria aperta.

In questa prospettiva, quindi, sembra corretto ritenere che, pur quando talune regioni approvino disposizioni più selettive in ordine ai requisiti che deve possedere il Marina Resort, l'equiparazione con le strutture ricettive all'aria aperta sia ugualmente operante quando siano presenti gli elementi strutturali ed i servizi richiesti dal D.M. del 6 luglio 2016, con possibilità, quindi, di applicare l'aliquota agevolata. Ciò, invero, anche per garantire condizioni paritarie di concorrenza tra gli operatori, i quali rischierebbero, diversamente opinando, di vedere assoggettate le stesse prestazioni ad un trattamento fiscale più gravoso, solo in dipendenza dell'ubicazione della struttura in una regione che abbia, in ipotesi, legiferato in modo restrittivo in ordine alla qualificazione dei Marina Resort presenti nel proprio territorio.

In un quadro normativo siffatto, in cui, a distanza di quasi un decennio dall'introduzione della norma e con molteplici interventi del giudice delle leggi e dello stesso legislatore, permangono aree di incertezza nella corretta definizione

del campo e delle modalità di applicazione del regime fiscale *de quo*, sarebbe quantomai utile un intervento normativo che, in coerenza con le finalità alla base dell'iniziativa del 2014, prevedesse l'applicazione dell'aliquota agevolata a tutte le prestazioni rese all'interno dei Marina Resort, con precisazione che a tal fine sia sufficiente il possesso dei requisiti di cui al D.M. 6 luglio 2016, con irrilevanza delle più restrittive previsioni eventualmente contenute nella normativa di fonte regionale.

Sebbene il contratto di ormeggio ed, in generale, il rapporto di natura personale/obbligatoria (locazione *et similia*) sia il modulo più diffuso per l'erogazione del servizio portuale in favore degli utenti, il gestore/concessionario demaniale che sia titolare di diritto di superficie sulle aree portuali (e proprietà superficiaria sui manufatti portuali), può optare anche per la cessione del diritto di superficie/proprietà superficiaria sul posto barca (alla condizione, ovviamente, che il porto sia stato frazionato in unità distinte, corrispondenti ai singoli posti barca). In questo caso, trova applicazione l'aliquota IVA ordinaria, salva l'ipotesi che la cessione consegua ad un intervento di recupero del porto (nelle forme della ristrutturazione edilizia, ristrutturazione urbanistica, restauro e risanamento conservativo), ai sensi dell'art. 31 della L. n. 457 del 1978, nel qual caso potrebbe trovare applicazione l'aliquota del 10%.

Nella disciplina dell'IVA, peraltro, il legislatore ha previsto un trattamento penalizzante per i soggetti che gestiscono complessi destinati all'ormeggio, al ricovero e al servizio di imbarcazioni da diporto, allorché la partecipazione ad essi consenta, gratuitamente o verso un corrispettivo inferiore al valore normale, il godimento personale o familiare dei beni e degli impianti stessi, anche attraverso la partecipazione ad associazioni, enti o altre organizzazioni. In questi casi, invero, l'art. 4, comma 5, del DPR n. 633 del 1972, prevede che l'attività

svolta non sia commerciale, precludendo, quindi, all'operatore, la detrazione dell'IVA sugli acquisti.

In materia di **imposte sul reddito**, non sono ravvisabili regimi specifici o derogatori di tassazione delle imprese operanti nel settore della portualità turistica, per le quali trova applicazione l'ordinario sistema impositivo previsto per gli imprenditori con veste giuridica societaria (soggezione all'IRES ed all'IRAP). Per gli operatori in regime di concessione demaniale è previsto, però, l'ammortamento finanziario dei beni gratuitamente devolvibili, ai sensi dell'art. 104 del DPR n. 917 del 1986 (Testo unico delle imposte sui redditi), in luogo dell'ammortamento tecnico (artt. 102 e 103), il quale dispone che, per i beni destinati ad essere acquisiti allo Stato al termine di durata della concessione, l'ammortamento segua la scansione temporale della concessione, dividendo il costo sostenuto (al netto dei contributi del concedente) per gli anni di durata residua della concessione.

Per stimolare gli investimenti funzionali al rinnovamento, al miglioramento ed all'accrescimento dell'efficienza delle strutture portuali presenti sul territorio nazionale, sarebbe, invero, certamente utile introdurre specifiche misure agevolative volte a riconoscere, preferibilmente sotto forma di credito d'imposta, una forma di premialità, funzionale all'alleggerimento dei costi sostenuti dall'impresa per gli interventi eseguiti. In questa prospettiva, si palesa certamente di interesse il modello del credito d'imposta 4.0, di cui all'art. 1, commi 1058, ss., della L. n. 178 del 2020, il quale prevede l'attribuzione di un credito d'imposta pari ad una quota percentuale della spesa sostenuta per i beni strumentali, da utilizzare in compensazione dei versamenti, ex art. 17 del D.Lgs. n. 241 del 1997, in quote annuali. Si tratterebbe, quindi, di una misura che riducendo l'impatto finanziario della gestione fiscale dell'impresa, potrebbe costituire un volano per gli investimenti nel settore della portualità

turistica.

2. L'iscrizione in Catasto dei porti turistici

I porti turistici sono costituiti da uno specchio acqueo riparato dal mare aperto, sia in modo naturale che con opere artificiali (dighe foranee, moli frangiflutti etc.), nonché da una serie di opere a mare per l'attracco di unità da diporto e la fornitura di servizi (moli, banchine, pontili etc.) e, nella maggior parte dei casi, con opere a terra di diversa natura (appartamenti, negozi, capannoni, etc.) ed opere infrastrutturali (strade, illuminazione, parcheggi etc.) insistenti di norma su aree del demanio marittimo date in concessione.

I posti barca vengono definiti come *“beni delimitati da specchi acquee sui quali vengono esercitati diritti reali ancorchè in regime di concessione demaniale, caratterizzati dalla presenza di servizi quali l'approdo al modo (anche di tipo galleggiante), l'allaccio per la fornitura di acqua, luce, telefono, oltre ad eventuali locali di deposito di uso esclusivo”*.

Il Ministero delle Finanze, Dipartimento per le politiche fiscali, con la Circolare 14 marzo 1992, era intervenuto una prima volta in materia di accatastamento dei posti barca, precisando che essi dovessero essere censiti, insieme agli stabilimenti balneari, nella categoria catastale D/12 riguardante *“unità immobiliari caratterizzate da concessione demaniale per l'uso dello specchio d'acqua e dell'arenile”*.

Essendo, tuttavia, la nuova specifica categoria destinata ad operare solo a conclusione del complessivo processo di revisione degli estimi, la stessa Agenzia del Territorio ebbe, nel prosieguo, a chiarire come non si potesse ancora procedere al censimento specifico dei posti barca, con conseguente direttiva agli organi periferici volta a far ricomprendere gli stessi nella complessiva redditività dei compendi portuali.

L'Agenzia del Territorio ha fornito ulteriori chiarimenti in ordine al classamento degli immobili appartenenti alla Categoria D (immobili a

destinazione speciale) ed E (immobili a destinazione particolare). In particolare, alla luce della riconosciuta comparabilità dei porti turistici con le aree di parcheggio, si è ritenuto dover ricondurre tale tipologia di complesso alla **Categoria D/8** (Circ. 14 marzo 2002, n. 13329), con la precisazione che, laddove vi siano unità immobiliari suscettibili di autonoma individuazione (negozi, ristoranti, magazzini ecc.), si debba procedere all'accatastamento di ciascuna di esse nella categoria appropriata.

Dal punto di vista della possibilità di iscrivere in catasto il “posto barca” quale autonoma unità immobiliare, devono esprimersi, in verità, forti perplessità, in quanto lo specchio d'acqua sembra rifuggire alla nozione di immobile desumibile sia dal codice civile (art. 812), che dalla stessa normativa catastale (art. 4 del R.D.L. 1939, n. 652 del 1939), la quale, di contro, sembra presupporre l'esistenza di una struttura solida, idonea ad assumere una specifica individualità in termini di funzionalità e capacità di sfruttamento economico.

Nella prassi dell'Agenzia del Territorio, comunque, nel ribadirsi la censibilità dei porti turistici nella categoria D/8, si è precisato che le componenti rilevanti ai fini dell'accatastamento sono i moli, le banchine, gli spazi di manovra e il parcheggio, nonché gli spazi pertinenziali di servizio e gli uffici destinati alla gestione portuale, anche aventi carattere amministrativo (Circ. Ag. Terr. 13 aprile 2007, n. 4). Sembrerebbe, quindi, che la stessa prassi amministrativa promanante dalle strutture di vertice dell'Amministrazione non consideri lo specchio d'acqua una porzione immobiliare censibile, sebbene, invero, vada rilevato come la giurisprudenza della Corte di Cassazione abbia, ormai reiteratamente, confermato la censibilità catastale del posto barca, valorizzando, a questo proposito, proprio una lettura coordinata della normativa civilistica e catastale, che dovrebbe indurre a valorizzare la

distinzione tra immobile e unità immobiliare. Da ciò conseguirebbe che tutte le componenti che contribuiscono in via ordinaria ad assicurare, ad una unità, una specifica autonomia funzionale e reddituale, sarebbero da considerare elementi influenti rispetto alla determinazione della rendita catastale (cfr., da ultimo., Cass., Sez. trib., 20 aprile 2016, n. 7868; Cass., Sez. trib., 28 ottobre 2020, n. 23681).

Permangono, tuttavia, molti dubbi, da parte degli interpreti, circa l'includibilità dei porti turistici nella categoria D/8, anziché nella categoria E (ed in particolare nella E1, "Stazioni per servizi di trasporto terrestri, marittimi ed aerei" ovvero nella E9, relativa ad altri edifici a destinazione particolare, che determina l'esenzione da IMU ai sensi dell'art. 1, comma 759, lett. b), della L. n. 160 del 2019). Tale inquadramento, infatti, sembrerebbe più coerente alla luce della prospettiva finalistica che informa la realizzazione del compendio portuale, che è orientato al perseguimento della pubblica utilità, espresso nel vincolo all'utilizzo affidato ai privati, che resta rigidamente ancorato alle prescrizioni della concessione demaniale. Il porto turistico, infatti, ricopre la funzione di garantire l'ordinato flusso dei traffici nautici, la sicurezza dell'attività da diporto e la protezione della costa, sicché appare corretto riconoscere un inquadramento catastale in linea con le finalità pubbliche che ne definiscono la vocazione funzionale.

Tale opzione interpretativa sembra, tuttavia, disattesa dallo stesso legislatore, il quale, con l'art. 1, comma 581, della L. n. 205 del 2017, dopo aver sancito l'accatastabilità in categoria E1 delle strutture portuali di rilevanza nazionale e internazionale di competenza delle Autorità di sistema portuale, anche se affidate a privati, ha, tuttavia, precisato che *«dal censimento catastale nelle categorie del gruppo E restano, comunque, escluse le strutture destinate a funzioni turistiche e da diporto»*.

Un siffatto inquadramento appare, però, confliggente con il riconoscimento della finalità pubblicistica di realizzazione e gestione del porto turistico, che, come evidenziato in precedenza, è stata affermata a chiare lettere dal Consiglio di Stato nella sentenza n. 6488 del 18 dicembre 2021. In questa prospettiva, quindi, sarebbe opportuno un ulteriore intervento normativo, se del caso anche di natura interpretativa, che, anche prendendo atto delle autorevoli ricostruzioni offerte dalla giurisprudenza amministrativa, pervenga a riconoscere la funzione eminentemente pubblica del porto turistico e, da qui, la correttezza dell'inquadramento dei porti turistici nella categoria E1.

Anche nell'ottica della censibilità in catasto delle strutture portuali turistiche, si pongono rilevanti problematiche connesse alla metodologia da adottare ai fini della determinazione della rendita catastale. In proposito, infatti, nella normativa di settore sono individuati tre criteri per la "stima diretta" degli immobili a destinazione speciale (categoria D) o particolare (categoria E): quello reddituale (art. 14 ss. del DPR n. 1142 del 1949, recante Regolamento per la formazione del nuovo catasto edilizio urbano), quello basato sul capitale fondiario (valore di mercato, ex art. 27 dello stesso decreto) e quello basato sul costo di ricostruzione (art. 28, comma secondo). Il primo criterio è fondato sul fitto ritraibile; il secondo si fonda sull'applicazione di un saggio di redditività al valore di mercato del bene, mentre il terzo è basato sugli oneri previsti per la ricostruzione del manufatto, con applicazione di un coefficiente di riduzione in relazione allo stato di conservazione delle unità. Già nella definizione normativa emerge un rapporto gerarchico tra i tre criteri, posto che quello basato sul valore venale può essere applicato solo se nella zona censuaria non sia in uso il sistema del fitto (criterio reddituale), mentre il terzo opera solo nel caso in cui non si possa applicare il criterio fondato sul valore venale, da ricavare tenendo presenti i prezzi correnti per la vendita di unità

immobiliari analoghe. In tal senso, peraltro, ha disposto anche la più recente normativa, stante il rinvio dell'art. 1, comma 244, della L. n. 190 del 2014, ai contenuti della Circolare dell'Agenzia del Territorio n. 6 del 30 novembre 2012, che definisce l'operatività dei tre criteri sopra citati, riconoscendone il rapporto gerarchico.

Al riguardo, sembra, tuttavia, che, date le specificità dei porti turistici, che sono complessi immobiliari realizzati su aree demaniali, non tutti i criteri risultino idonei a definire correttamente la redditività del complesso. In particolare, non sembra predicabile l'adozione del criterio del valore di mercato, che appare incompatibile con la configurabilità di un mercato delle vendite di unità immobiliari analoghe, anche nelle realtà dei porti in cui sia possibile procedere alla cessione dei diritti di superficie sui posti barca. Sarebbe, quindi, auspicabile come, anche sul punto, il legislatore si attivasse per precisare l'incompatibilità del criterio basato sul capitale fondiario ai fini della stima diretta dei complessi portuali turistici.

Anche, peraltro, in relazione al criterio di stima che, di fatto, è più diffuso nella pratica dell'accatastamento degli immobili a destinazione speciale, quello del costo di ricostruzione, si dovrebbe tenere conto della specifica funzionalità di alcune componenti strutturali del porto, quali la diga foranea, che essendo opera di protezione della struttura, con finalità squisitamente pubblica, non dovrebbe assumere rilievo ai fini dell'individuazione dei costi di cui tenere conto ai fini della determinazione della rendita.

3. L'IMU (Imposta Municipale Unica)

Sul tema dei profili tributari del porto turistico, va ad impattare anche l'IMU – imposta municipale propria –, la quale costituisce un tributo locale (pur, per talune tipologie immobiliari, con la partecipazione dello Stato al relativo gettito) che colpisce “*il possesso di immobili*”, come oggi recita l'art. 1, comma

740, della L. n. 160 del 2019. Il tributo ha, come noto, sostituito l'ICI, il cui presupposto era strutturato in relazione a ben precise tipologie immobiliari quali i fabbricati, le aree fabbricabili ed i terreni agricoli. Pur a fronte della maggiore genericità del riferimento, la normativa non ha abbandonato la tradizionale tripartizione tipologica dell'*asset* immobiliare rilevante ai fini della tassazione, posto che il comma 741 del medesimo art. 1 conferma la classificazione degli immobili oggetto di tassazione in fabbricati, aree fabbricabili e terreni agricoli, ai quali affianca, alla stregua di una autonoma categoria, l'abitazione principale (tendenzialmente esente nel sistema dell'imposta immobiliare).

Il mantenimento della triplice figura immobiliare rilevante ai fini dell'imposizione, fa sorgere rilevanti perplessità sulla riconducibilità degli specchi d'acqua (e, quindi, dei posti barca), ad una delle tre specie di immobili contemplata dalla norma. E' evidente, infatti, che uno specchio d'acqua, pur a volergli attribuire natura immobiliare, non possa essere ricondotto né ad un fabbricato, né ad un'area edificabile, né un terreno agricolo. Si tratterebbe, piuttosto, di una superficie sussumibile nella categoria delle aree demaniali, di cui il Ministero dell'Economia e delle Finanze, pur nel vigore del D.Lgs. n. 504 del 1992 (recante disciplina dell'ICI), aveva espressamente chiarito l'estraneità rispetto alle categorie soggette all'imposta (*«la fattispecie “area demaniale” non rientra nell'oggetto del tributo che, ai sensi dell'art. 2 del D.Lgs. n. 504 del 1992, è costituito dai fabbricati, dalle aree fabbricabili e dai terreni agricoli, ciò porta ad escludere l'applicazione dell'ICI alle aree demaniali come tali, facendo invece ritenere che l'intento del legislatore fosse quello di assoggettare ad imposizione i fabbricati eventualmente esistenti sulle aree in questione»* cfr. Ris. min. 6 marzo 2003, n. 1/DPF).

Da questo punto di vista, quindi, se il posto barca è un'entità composita costituita da un insieme di componenti di cui quello preminente è certamente

lo specchio d'acqua, sembrerebbe doversi escludere la sua rilevanza ai fini dell'applicazione dell'IMU, la quale, di contro, dovrebbe trovare applicazione sui manufatti che costituiscono la struttura portuale. Un simile assunto, stando alle categorie che il legislatore ha valorizzato per la costruzione del presupposto del tributo, dovrebbe valere anche a prescindere dall'accatastamento dei posti barca, di cui, però, si è come visto avallata la tesi affermativa, sulla base della distinzione tra immobile e unità immobiliare. In questa prospettiva, sia che i posti barca siano oggetto di autonomo accatastamento, sia che siano ricompresi nella più ampia unità immobiliare che esprime l'identificazione catastale del porto, dovrebbe escludersene la rilevanza ai fini dell'IMU. Non può sfuggire, però, come, in questo secondo caso, sarebbe certamente più complesso, dal punto di vista pratico, evitare la tassazione locale, stante il rigido nesso che lega la base imponibile dell'IMU alle risultanze catastali. Sebbene, quindi, il tema dell'accatastamento dell'immobile e quello della sua imponibilità ai fini dell'IMU rappresentino piani concettuali diversi che non dovrebbero essere confusi, la soluzione preferibile per evitare il prelievo, sia pure quale riflesso della tecnica di accatastamento del porto, sarebbe la previsione dell'esclusione *tout court* della rilevanza catastale dei posti barca, così da scongiurare il rischio che degli stessi si tenga conto nella determinazione della redditività complessiva del porto (con conseguente tassazione ai fini IMU).

Dal punto di vista della soggettività passiva, poi, l'art. 1, comma 743, della L. n. 160 del 2019 è chiaro nel ricondurla in capo al concessionario demaniale, sulla scorta di un principio già da tempo enunciato nell'ordinamento, giusta l'art. 18 della L. n. 388 del 2000. La soluzione legislativa ha portato, nella prassi applicativa, al superamento dell'impostazione formatasi in passato, nella vigenza dell'ICI, in ordine alla necessità di distinguere la consistenza della

posizione giuridica discendente dalla concessione demaniale. Si riteneva, infatti, che, nelle ipotesi in cui l'atto concessorio avesse attribuito diritti con consistenza reale, sarebbe stato integrato il presupposto per l'assoggettamento all'imposta, mentre, nella diversa ipotesi di diritti con consistenza meramente obbligatoria/personale, l'ICI non sarebbe stata dovuta (cfr. Cass., Sez. trib., 26 aprile 2005, n. 8637). L'esplicita previsione legislativa che la soggettività passiva ricada sul concessionario demaniale avrebbe, quindi, secondo la Corte di Cassazione (Cass., Sez. trib., 10 dicembre 2010, n. 24969; Cass., Sez. trib., 15 dicembre 2020, n. 28563), condotto al superamento della precedente impostazione, rendendo irrilevante la distinzione tratteggiata anteriormente alla L. n. 388 del 2000. L'assoggettamento ad imposta risulta, quindi, in questa prospettiva, fondato sulla mera titolarità della concessione, senza necessità di ulteriori indagini in ordine ai contenuti della concessione (per l'applicazione del principio anche all'IMU, Cass., Sez. trib., 12 novembre 2024, n. 29225).

3.12 Albergo Nautico Diffuso

A livello regionale, l'evoluzione normativa in materia di strutture ricettive nautiche ha visto un significativo sviluppo, in particolare attraverso l'introduzione della figura dell'albergo nautico diffuso.

Questa regolamentazione si inserisce nel quadro della competenza legislativa regionale in materia di turismo, che la Corte Costituzionale ha più volte riconosciuto come materia di competenza residuale delle Regioni, pur evidenziando la necessità di coordinamento con le competenze statali in settori correlati.

Come chiarito dalla sentenza della Corte Costituzionale n. 21/2016, la disciplina delle strutture ricettive nautiche presenta "profili strettamente intrecciati con materie di competenza del legislatore statale", interferendo con

il sistema tributario, la regolamentazione dei porti e la tutela della sicurezza e dell'ambiente. Questo intreccio di competenze non impedisce tuttavia alle Regioni di esercitare la propria potestà legislativa in materia turistica, come confermato dalla sentenza della Corte Costituzionale n. 161/2020.

In questo contesto, particolare rilievo assume l'iniziativa delle Regioni a statuto speciale, che hanno fatto da apripista nella regolamentazione dell'albergo nautico diffuso. La Sardegna (L.R. n. 13/2021), la Sicilia (L.R. n. 388/2023) e il Friuli Venezia-Giulia (L.R. n. 10/2023) hanno introdotto specifiche normative in materia, seguite dalla Calabria (L.R. n. 26/2024) come prima regione a statuto ordinario. La struttura organizzativa prevede una separazione tra unità centrale e flotta navigante, con la possibilità per le imbarcazioni di effettuare spostamenti e navigazione. Il regime contrattuale si basa su contratti di locazione nautica, con requisiti specifici per la navigazione e il tracking delle unità.

L'intervento regionale in materia si inserisce nel più ampio quadro del Codice del Turismo, che riconosce alle Regioni la competenza a disciplinare le strutture ricettive nel proprio territorio, nel rispetto dei principi fondamentali stabiliti dalla legislazione statale e delle esigenze di coordinamento in materia di porti turistici e demanio marittimo.

Questa evoluzione normativa si distingue dalla disciplina dei Marina Resort e del boat & breakfast, come evidenziato dalla giurisprudenza del TAR Veneto (Tribunale Amministrativo Regionale Veneto - Venezia sentenza n. 1853 del 2023), che ha sottolineato la necessità di una chiara distinzione tra le diverse tipologie di strutture ricettive nautiche, ciascuna con le proprie caratteristiche e requisiti specifici. Infatti, secondo il suddetto tribunale amministrativo: *“L'attività di "boat & breakfast" consistente nell'ormeggio prolungato di imbarcazioni da diporto utilizzate esclusivamente per fornire alloggio temporaneo e servizi ai turisti, senza*

alcuna forma di navigazione, non è riconducibile al contratto di noleggio di unità da diporto disciplinato dall'art. 47 del D.Lgs. 171/2005, che presuppone uno scopo ricreativo e una seppur minima attività di navigazione. Tale attività configura invece una struttura ricettiva ai sensi della normativa regionale sul turismo, in quanto caratterizzata dalla fornitura a pagamento di alloggio temporaneo e servizi durante il soggiorno dei clienti. Inoltre, l'ormeggio stabile e prolungato delle imbarcazioni adibite a tale uso, pur se potenzialmente amovibili, costituisce una nuova costruzione ai sensi dell'art. 3 comma 1 lett. e.5) del DPR 380/2001, in quanto destinato al soddisfacimento di esigenze non temporanee ma permanenti nel tempo, con conseguente necessità del previo rilascio del titolo edilizio e applicabilità delle sanzioni ripristinatorie in caso di violazione.”

3.13 Profili professionali della portualità turistica

Sulla base di uno studio effettuato da NAVIGO, sono stati analizzati i fabbisogni professionali nel settore nautico a livello nazionale, con un particolare focus su:

- Cantieristica nautica: costruzione e manutenzione di yacht e superyacht.
- Portualità e servizi marittimi: marina, ormeggi e logistica.
- Tecnologia e innovazione: integrazione di soluzioni sostenibili e digitali.
- Turismo nautico: crescente domanda di servizi legati a charter, porti turistici e ospitalità.

Principali Professionalità Richieste

Costruzione e Manutenzione - Ingegneri e progettisti navali (design di scafi e interni, materiali innovativi, soluzioni green)

Competenze richieste:

- Software CAD 3D, sistemi di simulazione fluidodinamica (CFD).
- Conoscenza di materiali avanzati (carbonio, resine ecosostenibili).

Tecnici di produzione e assemblaggio - carpenteria, lavorazioni in vetroresina, legno e metalli.

- Competenze:
 - Tecnologie CNC per componenti di precisione.
 - Capacità di montaggio di impianti idraulici, elettrici, e di propulsione.

Addetti alla verniciatura e finiture di lusso, marmisti, tappezzieri

Competenze:

- Verniciatura avanzata e rivestimenti personalizzati.
- Lavorazioni di interni in pelle e tessuti pregiati.

Manutentori e tecnici post-vendita - manutenzione programmata e interventi tecnici.

- Competenze:
 - Diagnostica elettronica.
 - Conoscenze su motori marini e sistemi integrati (domotica di bordo).

Portualità e Servizi Marittimi

Responsabili di marina e ormeggiatori - gestione operativa di porti turistici.

Competenze:

- Customer service per clienti di alto profilo.
- Gestione delle operazioni di ormeggio e logistica marina.

Tecnici per la gestione di infrastrutture portuali - sicurezza, manutenzione, e ottimizzazione delle strutture

Competenze:

- Conoscenza di normative portuali e ambientali.
- Pianificazione energetica e gestione delle risorse.

Addetti alla gestione del turismo nautico - accoglienza e promozione di itinerari marittimi

Competenze:

- Creazione di pacchetti turistici personalizzati.
- Digital marketing per attrarre diportisti.

Innovazione e Digitalizzazione

Esperti di sistemi digitali e domotica di bordo - integrazione di tecnologie smart per yacht

Competenze:

- Configurazione di reti IoT e sistemi di automazione.
- Cybersecurity marittima.

Tecnici di propulsione ibrida ed elettrica - transizione verso soluzioni sostenibili

Competenze:

- Progettazione e manutenzione di sistemi di propulsione alternativa.
- Conoscenza dei sistemi di ricarica per yacht elettrici.

Analisti dati e programmatori - utilizzo dei big data per ottimizzare la gestione di porti e yacht

Competenze:

- Sviluppo di software per la gestione delle operazioni marittime.
- Analisi predittiva per la manutenzione e l'ottimizzazione dei consumi.

Servizi Accessori

Addetti al charter nautico - gestione delle imbarcazioni per noleggio

Competenze:

- Conoscenza delle normative nazionali e internazionali.
- Capacità di interagire con equipaggi multiculturali.

Comandanti e personale di bordo - gestione e operatività di yacht

Competenze:

- Certificazioni richieste (STCW, patente nautica)
- Conoscenza della conduzione e management dello yacht

Esperti di sostenibilità marittima - riduzione dell'impatto ambientale delle attività nautiche

Competenze:

- Progettazione e certificazione ambientale
- Implementazione di soluzioni di gestione dei rifiuti marini

Tendenze occupazionali

- Incremento della domanda di competenze green:
 1. Progettazione di imbarcazioni ecosostenibili

- 2. Propulsione elettrica e ibrida
- Crescita di competenze digitali:
 - 1. Innovazione nei sistemi di automazione e controllo
 - 2. Domotica avanzata per yacht di lusso
- Focus sul turismo esperienziale e servizi personalizzati:
 - 1. Creazione di itinerari marittimi unici
 - 2. Esperienze integrate tra nautica e cultura locale
- Carpenteria nautico: richiesta di tecnici esperti in lavorazioni avanzate di vetroresina, legno, e metalli per la costruzione di yacht.
- Eletttricisti navali: addetti all'installazione e manutenzione di impianti elettrici complessi, domotica e sistemi integrati.
- Motoristi navali: tecnici qualificati per la manutenzione e riparazione di motori marini tradizionali, ibridi ed elettrici.
- Verniciatori: artigiani specializzati in verniciature di precisione e finiture di lusso per yacht
- Allestitori e tappezzieri
- Ormeggiatori e tecnici portuali: figure operative nei porti turistici con capacità di gestione del traffico e assistenza ai diportisti.
- Responsabili di marina: professionisti capaci di coordinare le attività nei porti turistici, con competenze in accoglienza e gestione infrastrutturale.
- Comandanti di yacht: con certificazioni STCW e patente nautica, particolarmente per imbarcazioni di grandi dimensioni (oltre i 24 metri).
- Hostess e steward: addetti al servizio di bordo con competenze in accoglienza e ospitalità di lusso.
- Ingegneri navali
- Designer di interni

- Specialisti in propulsione ibrida ed elettrica: tecnici qualificati per progettare, installare e mantenere sistemi di propulsione a basso impatto ambientale.
- Esperti in energie rinnovabili per il settore nautico: progettisti e installatori di pannelli solari e sistemi di recupero energetico.
- Tecnici IoT e domotica di bordo: esperti nell'integrazione di sistemi intelligenti per il controllo remoto delle funzionalità degli yacht.
- Sviluppatori di software per porti turistici: figure che progettano piattaforme digitali per la gestione di porti e servizi correlati.
- Analisti dati per la manutenzione predittiva: addetti alla raccolta e analisi dei dati per ottimizzare le operazioni di manutenzione degli yacht.
- Consulenti ESG per il settore nautico: professionisti che aiutano le aziende a rispettare gli standard ambientali e sociali.
- Addetti alla gestione dei rifiuti marini: figure dedicate alla sostenibilità nei porti turistici e durante la navigazione.

3.14 Dragaggi e movimentazioni della sabbia nei porti turistici: quadro normativo e profili operativi

La disciplina dei dragaggi in Italia presenta un quadro normativo articolato che si fonda principalmente su tre pilastri:

- l'art. **109 del D.Lgs. 152/2006** che disciplina l'immersione in mare di materiali derivanti da attività di escavo;
- il **D.M. 173/2016** che regola le procedure di caratterizzazione dei sedimenti;
- l'art. **6-bis del D.L. 77/2021** che ha introdotto il Piano nazionale dei dragaggi sostenibili.

Le criticità del sistema attuale con riferimento alla gestione dei porti turistici, emergono soprattutto per le attività di caratterizzazione, di monitoraggio ambientale ed alle operazioni di dragaggio e movimentazione del materiale.

La questione diviene ulteriormente complessa quando si interviene in aree esterne al porto, dove le procedure di analisi risultano onerose e sproporzionate rispetto alle dimensioni e alla natura delle attività svolte.

Inoltre, i costi di manutenzione straordinaria per il dragaggio dei fondali in prossimità dell'imboccatura ed internamente al porto, anche se esterni all'area in concessione, possono ricadere sul concessionario anche qualora non previsti dal titolo concessorio.

Questa responsabilità, che deriva dal quadro normativo complessivo e dalle disposizioni di settore, comporta un aggravio economico significativo per i gestori dei porti turistici, complicando ulteriormente la loro operatività e sostenibilità economica, finendo per compromettere il principio di corrispettività alla base del canone concessorio.

Il Piano nazionale dei dragaggi sostenibili, introdotto dall'art. 6-bis del D.L. 77/2021, ha riconosciuto la necessità di procedure semplificate, qualificando le attività di dragaggio come interventi di pubblica utilità, indifferibili e urgenti.

Tuttavia, questo principio non ha ancora trovato piena attuazione per quanto riguarda le strutture dedicate alla nautica da diporto.

3.15 Benchmark internazionale delle best practices nella gestione portuale turistica estera

L'analisi delle migliori pratiche all'estero nella gestione portuale turistica è fondamentale per identificare gli standard di eccellenza e le soluzioni innovative che possono essere prese ad esempio e replicate anche nel contesto italiano.

Di seguito vengono analizzati alcuni casi di successo:

1. Marina Port Vell (Barcellona, Spagna)

- Gestione integrata dei servizi di lusso
- Sostenibilità ambientale
- Integrazione con il tessuto urbano
- Servizi digitali avanzati
- Capacità di attrarre superyacht
- Sistema di gestione ambientale certificato ISO 14001
- Infrastrutture tecnologiche all'avanguardia
- Servizi personalizzati per equipaggi
- Eventi culturali e di networking
- Integrazione con l'offerta turistica cittadina

2. Port Hercule (Monaco)

- Gestione degli spazi in aree limitate
- Servizi di alta gamma
- Eventi internazionali
- Sicurezza e privacy
- Efficienza operativa
- Sistema di prenotazione digitale avanzato
- Servizi concierge 24/7
- Infrastrutture tecniche di ultima generazione
- Integrazione con il calendario eventi del Principato
- Gestione ottimizzata degli spazi

3. Port Camille Rayon (Golfe-Juan, Francia)

- Gestione ambientale
- Servizi tecnici
- Formazione del personale
- Digitalizzazione

- Sicurezza
- Certificazione "Ports Propres"
- Formazione continua dello staff
- Servizi digitali integrati
- Sistema di videosorveglianza avanzato
- Gestione ottimizzata dei rifiuti

4. Porto Montenegro (Tivat, Montenegro)

- Sviluppo integrato
- Servizi residenziali
- Attrazione investimenti
- Marketing territoriale
- Formazione professionale
- Mix di funzioni residenziali e turistiche
- Academy per la formazione del personale
- Servizi lifestyle integrati
- Eventi internazionali
- Gestione professionale

Elementi comuni di successo:

1. Gestione ambientale

- Certificazioni ambientali
- Gestione efficiente delle risorse
- Raccolta differenziata
- Energia rinnovabile
- Monitoraggio impatti

2. Servizi digitali

- Prenotazione online

- App dedicate
- Wi-Fi ad alta velocità
- Sistemi di sicurezza smart
- Monitoraggio in tempo reale

3. Formazione personale

- Programmi di training continuo
- Certificazioni professionali
- Lingue straniere
- Customer service
- Competenze tecniche

4. Integrazione territoriale

- Collegamenti con attrazioni locali
- Eventi culturali
- Promozione territorio
- Sinergie con operatori turistici
- Sviluppo economico locale

5. Servizi personalizzati

- Concierge dedicato
- Assistenza tecnica 24/7
- Servizi lifestyle
- Privacy e sicurezza
- Esperienze su misura

6. Sostenibilità economica

- Mix di ricavi
- Controllo costi
- Investimenti programmati
- Marketing strategico

- Partnership commerciali

7. Innovazione continua

- Aggiornamento tecnologico
- Nuovi servizi
- Formazione continua
- Monitoraggio trend
- Benchmark competitivo

L'analisi delle best practices internazionali evidenzia come il successo nella gestione portuale turistica richieda:

- Visione strategica di lungo periodo
- Investimenti continui in innovazione
- Focus sulla sostenibilità
- Formazione e professionalizzazione
- Integrazione con il territorio
- Servizi personalizzati di alta qualità
- Digitalizzazione dei processi
- Marketing territoriale integrato

L'implementazione di tali elementi nel contesto italiano, opportunamente adattati alle specificità locali, può contribuire significativamente allo sviluppo competitivo del settore della portualità turistica nazionale.

3.16 Nuove forme di turismo nautico

1. Il contesto attuale

Il settore del turismo nautico sta attraversando una fase di profonda trasformazione. Accanto alle tradizionali forme di noleggio e locazione delle

unità da diporto, si stanno diffondendo modalità innovative di utilizzo delle imbarcazioni per finalità ricettive.

Il boat and breakfast e l'houseboat rappresentano le principali espressioni di questo fenomeno, offrendo ai turisti un'esperienza che combina il pernottamento a bordo con la possibilità di navigazione.

Alle utilizzazioni tradizionali quali la locazione (art. 42 cod. naut. Dip.) o charter “senza skipper”, in cui la gestione dell’unità da diporto è affidata all’utente – conduttore, il noleggio (art. 47 cod. naut. Dip.), o charter “con skipper”, in cui la gestione resta in capo alla società noleggiante (armatrice), dalla quale dipende lo skipper, si sono, difatti, aggiunte nuove forme di utilizzazione, il boat&breakfast, l'albergo nautico diffuso, la ristorazione a bordo (floating restaurant).

Resta escluso il trasporto, come mero trasferimento di persone o di cose, senza godimento dell'imbarcazione con finalità ricreative.

La ristorazione a bordo è entrata nel novero delle utilizzazioni commerciali a seguito della riforma del 2020, seppur in via parziale: è consentito l'esercizio di attività di somministrazione di cibo e bevande e di commercio al dettaglio, ma solo in forma itinerante (art. 2, co. 1, lett. c-quater, cod. naut. Dip.), ossia tramite una unità da diporto che naviga e non resta ormeggiata in porto.

Il boat&breakfast (anche noto nella prassi come bed&boat) richiama la ricettività svolta nei bed&breakfast, ferma la peculiarità del luogo ove la ricettività stessa si svolge, ossia l'unità da diporto ormeggiata in porto; esso è attualmente regolato dalla legge Regione Sardegna 16/2017, dalla legge Regione Sicilia 388/2023 e dalla legge Regione Friuli Venezia Giulia 10/2023. Poiché il Codice della nautica da diporto non consente l'utilizzazione commerciale dell'unità per fini alberghieri, è necessario valutare se il boat&breakfast possa ricadere negli schemi

contrattuali tipici (locazione o noleggio) ed essere, dunque, attività esercitabile a bordo.

Una possibile ricostruzione valorizza il bene ove la ricettività si esplica, dunque l'unità da diporto e l'attività che essa pone in essere, ossia se si trova sempre all'ormeggio oppure a volte anche naviga: così, se l'unità talora naviga e talora è ormeggiata per l'esercizio della ricettività mediante boat&breakfast, per la fase in navigazione lo schema contrattuale di riferimento è il noleggio, e per la fase statica il noleggio da fermo; se l'unità è sempre ormeggiata ed idonea alla navigazione, essa potrebbe essere immatricolata come nave, anziché come unità da diporto, con conseguente applicazione della normativa del codice della navigazione, che non prevede preclusioni all'attività esercitabile a bordo; se l'unità non è idonea alla navigazione, si esulerebbe dal campo della navigazione ed essa non sarebbe diversa da un bene immobile, ove incorporata al suolo, oppure da un bene mobile, ancorché galleggiante.

2. Le criticità del quadro normativo

La navigazione da diporto prevedeva originariamente l'utilizzazione delle unità ad essa destinate esclusivamente per fini ludici (art. 1, co. 2, l. 50/1971: la prassi ha gradualmente introdotto l'utilizzazione commerciale delle unità stesse, mediante contratti di locazione e di noleggio (con esclusione del trasporto) e per tutte le attività successivamente introdotte nell'art. 2 del Codice della nautica da diporto.

La recente riforma operata dal D.Lgs. 160/2020 ha esteso l'ambito delle utilizzazioni commerciali delle unità da diporto a quelle già esistenti nella prassi, come il noleggio a cabina (cabin charter) e l'esercizio di attività in forma itinerante di somministrazione di cibo e bevande e di commercio al dettaglio.

Si constata, tuttavia, l'esigenza di una estensione dell'utilizzazione commerciale delle unità da diporto, non limitata alle fattispecie previste dal vigente art. 2 cod. naut. dip. che consenta di ricomprendere ogni attività esercitabile con le stesse, aventi finalità turistiche oltre che ricreative.

Difatti, il settore della nautica da diporto vede progressivamente affermarsi nuove ed ulteriori forme di utilizzazione delle imbarcazioni diverse da quelle codificate, ove l'attività di navigazione in senso stretto è progressivamente divenuta quella meno significativa.

La mancanza di una disciplina organica nel Codice della nautica da diporto ha generato significative incertezze interpretative.

Questo vuoto normativo ha portato a numerose pronunce giurisdizionali che hanno sanzionato l'utilizzo improprio di natanti e imbarcazioni come strutture ricettive stabili.

Questa giurisprudenza evidenzia come l'assenza di una disciplina specifica abbia portato a interpretare l'utilizzo stabile di imbarcazioni per finalità ricettive come una forma di edificazione mascherata, soggetta quindi alla normativa edilizia e paesaggistica, con conseguente applicazione del relativo apparato sanzionatorio, sia amministrativo che penale.

Di conseguenza, le amministrazioni locali, prive di riferimenti normativi chiari, oscillano tra interpretazioni contrastanti, ora assimilando queste attività alle strutture ricettive tradizionali, ora considerandole meri ormeggi temporanei.

L'attuale frammentazione normativa costituisce un significativo ostacolo alla valorizzazione di tale comparto della portualità turistica, settore strategico per la generazione di reddito e la crescita economica delle aree costiere.

4.

Port in Italy.

Il piano strategico
della portualità
turistica italiana

Il Piano strategico della Portualità Turistica individua una serie di misure e proposte per poter disporre di una rete di strutture dedicate alla nautica capaci di concorrere allo sviluppo del turismo nautico, del territorio costiero e del territorio più vasto con cui essi interagiscono, quali fattori strategici di crescita economica e sociale a livello nazionale.

Il Piano si sviluppa attraverso l'individuazione della visione, conseguentemente, degli obiettivi e delle proposte operative.

L'analisi strategica è stata effettuata attraverso l'utilizzo di una **matrice SWOT**, quale strumento di pianificazione strategica per identificare i punti di forza, i punti di debolezza, vantaggi ed opportunità, rischi e minacce della realtà portuale italiana in ambito turistico per rappresentare la situazione attuale e come migliorarla.

Il modello del Piano parte dall'analisi dello scenario per arrivare alle azioni specifiche da adottare, attraverso la definizione della visione strategica, degli obiettivi generali e specifici, delle relative azioni operative.

Il Piano per la portualità turistica è stato sviluppato tenendo conto delle tendenze economiche e sociali che caratterizzano l'economia e la società per comprendere le macro linee di sviluppo di tali ambiti e poi, più specificamente, il settore del turismo nautico.

Tali tendenze possono essere così riassunte:

- **Ambiente ed energia**: è ineludibile una sempre maggiore attenzione ai temi ambientali, alla lotta contro il cambiamento climatico e, quindi, una maggiore preferenza per soluzioni, anche a livello turistico, eco-compatibili, allo sviluppo di tecnologia con minore impatto ambientale, in particolare sul piano energetico con la riduzione dell'uso di idrocarburi e maggiore uso di carburanti alternativi, con maggiore sostenibilità ambientale, ricorrendo a fonti di energia rinnovabile ed idrogeno;

- **Società e consumi:** a livello sociale si assiste ad una maggiore ricerca del benessere individuale, accentuata anche a seguito della pandemia da Covid 19, con aumento di modalità di lavoro da remoto; maggiore consapevolezza rispetto all'impatto umano delle varie attività e nell'acquisto del cibo; aumento dell'uso della robotica, dell'intelligenza artificiale ed altre nuove tecnologie.
- **Turismo nautico:** crescente attenzione per un turismo a contatto con la natura, come il mare, incremento moderato delle dimensioni dell'imbarcazione, maggiore interconnessione tra le marine e legame crescente con i territori ove le strutture portuali sono inserite.

L'analisi inizierà, pertanto, descrivendo i punti di forza delle strutture italiane, vale a dire gli elementi di unicità, di best practice, di positivo riscontro da parte della clientela e di tutti i soggetti che ne traggono direttamente od indirettamente vantaggi e benefici; ma anche gli elementi positivi di contesto, vale a dire di origine esterna, di cui tenere conto.

Tale valutazione implica anche un raffronto con le realtà concorrenti finalizzato a comprendere cosa funziona, quali siano i vantaggi competitivi che apportano, anche per una loro eventuale applicazione in altri ambiti.

4.1 Vision

Nella visione della portualità turistica, nell'arco temporale non superiore ai tre anni, le **infrastrutture portuali sono pronte al cambiamento tecnologico**, attraverso reti interconnesse a livello nazionale, attente alle mutevoli modifiche sulla responsabilità ambientale, sia a terra che sul mare ed operanti in modalità e contesti più puliti, sicuri ed etici; in particolare, essa prevede uno scenario ove:

1. La portualità turistica italiana, leader nell'area euro-mediterranea unitamente alle altre strutture dedicate alla nautica da diporto (approdi e punti di ormeggio) costituisce elemento di traino del turismo costiero e porta di accesso

a quello interno locale, regionale e nazionale.

Il sistema nazionale della portualità turistica migliora la sua capacità competitiva, genera più valore aggiunto, incrementa la quantità e qualità dell'occupazione turistica e l'esperienza di viaggio dei diportisti in Italia è pienamente soddisfacente.

2. I porti turistici, nella loro versione aggiornata secondo modelli virtuosi di innovazione, qualità e sostenibilità ambientale, diventano punto di riferimento delle comunità locali per il sistema paese, non solo a livello turistico, ma anche imprenditoriale, sociale e di rigenerazione dell'area geografica ove sono ubicati.

4.2 Analisi swot del sistema portuale turistico italiano

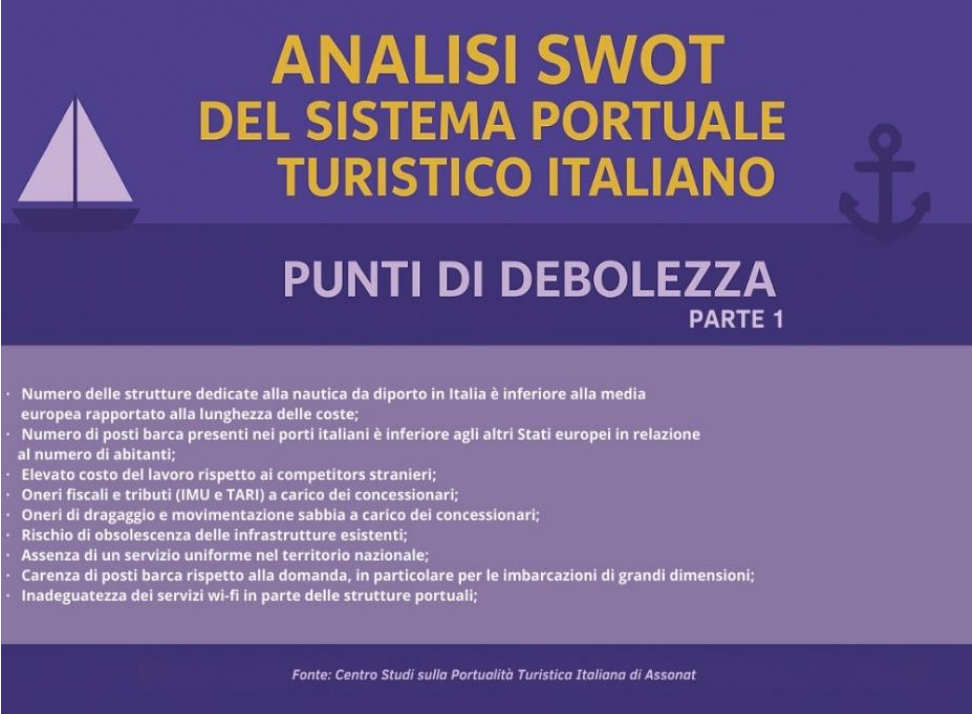
L'analisi SWOT è uno strumento per identificare i punti di forza, di debolezza, opportunità e minacce di una azienda, di un progetto o, anche, come in questo caso, di un settore, ampiamente utilizzato da molte organizzazioni ed enti, di natura commerciale e non, ai fini della loro crescita e sviluppo.

A. Punti di forza (strenghts)



- Ubicazione geografica delle strutture portuali, site nella quasi totalità dei casi in prossimità di rinomate mete turistiche e di elevato richiamo nel mercato internazionale (per la clientela italiana, l'ubicazione geografica favorevole va declinata anche in termini di prossimità rispetto ai luoghi di residenza);
- Posizione strategica nel mediterraneo e lunghezza delle coste;
- Clima favorevole rispetto alla navigazione da diporto;
- Esperienza, professionalità e tradizione nel settore della portualità turistica;
- Servizio di accoglienza, con specifico riferimento alle imbarcazioni tra i 24 ed i 40 metri;
- Eterogeneità delle infrastrutture e dei rispettivi contesti territoriali dei porti italiani.

B. Punti di debolezza (weaknesses)

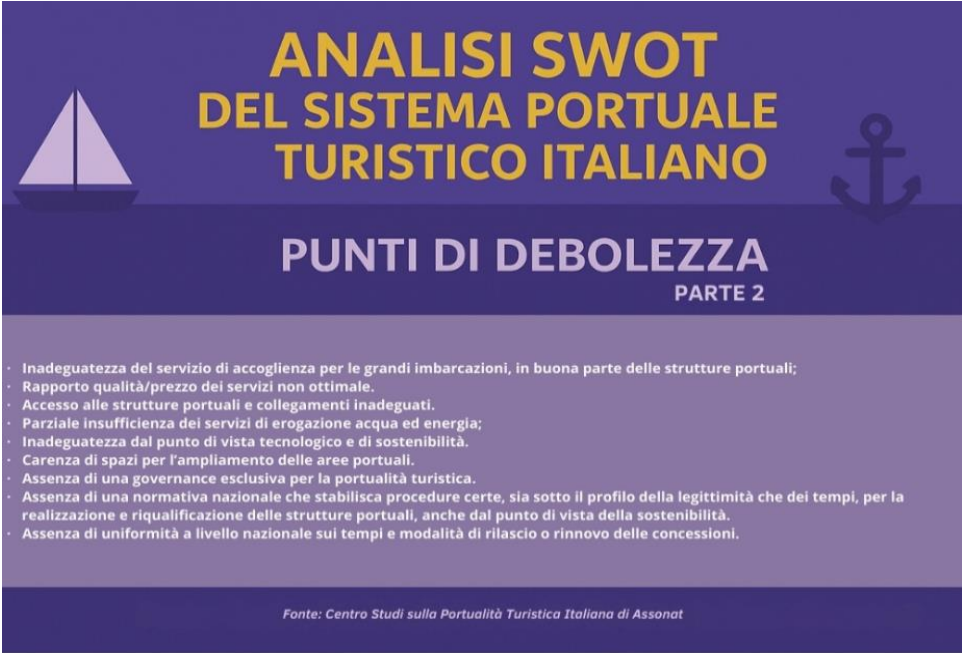


ANALISI SWOT DEL SISTEMA PORTUALE TURISTICO ITALIANO

PUNTI DI DEBOLEZZA PARTE 1

- Numero delle strutture dedicate alla nautica da diporto in Italia è inferiore alla media europea rapportato alla lunghezza delle coste;
- Numero di posti barca presenti nei porti italiani è inferiore agli altri Stati europei in relazione al numero di abitanti;
- Elevato costo del lavoro rispetto ai competitors stranieri;
- Oneri fiscali e tributi (IMU e TARI) a carico dei concessionari;
- Oneri di dragaggio e movimentazione sabbia a carico dei concessionari;
- Rischio di obsolescenza delle infrastrutture esistenti;
- Assenza di un servizio uniforme nel territorio nazionale;
- Carenza di posti barca rispetto alla domanda, in particolare per le imbarcazioni di grandi dimensioni;
- Inadeguatezza dei servizi wi-fi in parte delle strutture portuali;

Fonte: Centro Studi sulla Portualità Turistica Italiana di Assonat



ANALISI SWOT DEL SISTEMA PORTUALE TURISTICO ITALIANO

PUNTI DI DEBOLEZZA PARTE 2

- Inadeguatezza del servizio di accoglienza per le grandi imbarcazioni, in buona parte delle strutture portuali;
- Rapporto qualità/prezzo dei servizi non ottimale.
- Accesso alle strutture portuali e collegamenti inadeguati.
- Parziale insufficienza dei servizi di erogazione acqua ed energia;
- Inadeguatezza dal punto di vista tecnologico e di sostenibilità.
- Carenza di spazi per l'ampliamento delle aree portuali.
- Assenza di una governance esclusiva per la portualità turistica.
- Assenza di una normativa nazionale che stabilisca procedure certe, sia sotto il profilo della legittimità che dei tempi, per la realizzazione e riqualificazione delle strutture portuali, anche dal punto di vista della sostenibilità.
- Assenza di uniformità a livello nazionale sui tempi e modalità di rilascio o rinnovo delle concessioni.

Fonte: Centro Studi sulla Portualità Turistica Italiana di Assonat

- Numero delle strutture dedicate alla nautica da diporto in Italia è inferiore alla media europea rapportato alla lunghezza delle coste;

- Numero di posti barca presenti nei porti italiani è inferiore agli altri Stati europei in relazione al numero di abitanti;
- Elevato costo del lavoro rispetto ai competitors stranieri;
- Oneri fiscali e tributi (IMU e TARI) a carico dei concessionari;
- Oneri di dragaggio e movimentazione sabbia a carico dei concessionari;
- Rischio di obsolescenza delle infrastrutture esistenti;
- Assenza di un servizio uniforme nel territorio nazionale;
- Carenza di posti barca rispetto alla domanda, in particolare per le imbarcazioni di grandi dimensioni;
- Inadeguatezza dei servizi wi-fi in parte delle strutture portuali;
- Inadeguatezza del servizio di accoglienza per le grandi imbarcazioni, in buona parte delle strutture portuali;
- Rapporto qualità/prezzo dei servizi non ottimale;
- Accesso alle strutture portuali e collegamenti inadeguati;
- Parziale insufficienza dei servizi di erogazione acqua ed energia;
- Inadeguatezza dal punto di vista tecnologico e di sostenibilità;
- Carenza di spazi per l'ampliamento delle aree portuali;
- Assenza di una governance esclusiva per la portualità turistica;
- Assenza di una normativa nazionale che stabilisca procedure certe, sia sotto il profilo della legittimità che dei tempi, per la realizzazione e riqualificazione delle strutture portuali, anche dal punto di vista della sostenibilità;
- Assenza di uniformità a livello nazionale sui tempi e modalità di rilascio o rinnovo delle concessioni.

C. Opportunità (opportunities)



Ulteriore fase di analisi è costituita dalla identificazione delle condizioni esterne che sono utili a raggiungere l'obiettivo. Trattandosi di fattori esogeni, vanno individuati mediante una osservazione costante dello scenario regolatorio del mercato e del contesto sociale e macroeconomico.

- Attrattiva dal punto di vista turistico, con un notevole potenziale ancora da sfruttare sotto il profilo della presenza dei turisti;
- Promozione della Blue Economy mediante la Blue Growth Strategy (UE);
- Coinvolgimento degli enti locali dove sono inserite le strutture, nelle attività portuali, quali hub del territorio;
- Valorizzazione della qualità dell'accoglienza e del risparmio economico considerata la frequente prossimità di isole o punti di attrattiva per i diportisti rispetto alle aree portuali;
- Aumento della presenza per il turismo di alta gamma, avente maggiore

propensione alla spesa;

- Possibilità di un miglioramento delle infrastrutture del punto di vista tecnologico, con incremento delle zone wi-fi, creazione di siti web dedicati alla portualità turistica e creazione di un brand nazionale (Port in Italy) che evidenzia l'identità delle strutture nazionali;
- Possibile miglioramento delle risorse e competenze professionali;
- Crescita del settore della cantieristica, con conseguente aumento delle domande di posti barca nelle strutture nazionali, quale presupposto essenziale della filiera;
- Crescente destagionalizzazione anche per effetto dei mutamenti climatici e sviluppo di azioni del settore pubblico/privato in tale direzione;
- Possibilità di ampliare il novero di utilizzazioni delle unità da diporto alle nuove modalità di turismo nautico, come il boat&breakfast e l'houseboat.

D. Minacce (treats)



ANALISI SWOT DEL SISTEMA PORTUALE TURISTICO ITALIANO

MINACCE

- Presenza di numerosi concorrenti nell'area mediterranea che possono operare con regimi fiscali e costi più favorevoli, potendo in tal modo utilizzare in modo massiccio la leva del prezzo.
- Assenza di una normativa chiara per stimolare i concessionari ad effettuare interventi nelle aree portuali, in particolare in materia di sostenibilità ambientale, riqualificazione e transizione ecologica, senza la certezza di tempi certi che garantiscano l'ammortamento delle opere eseguite ed una equa remunerazione per il concessionario.
- Alta stagionalità del settore e scarsa promozione per ampliare l'arco temporale del turismo nautico.
- Carenza di reti di collegamento tra strutture portuali.
- Elevati costi per i frequenti lavori di dragaggio e movimentazione delle sabbie, con estrema difficoltà, in molti casi, ad accogliere barche di grandi dimensioni.
- Contesto di natura fiscale che vede i proprietari di barche, talvolta oggetto di specifiche attenzioni da parte delle Autorità fiscali.
- Difficoltà nei rapporti con le pubbliche amministrazioni e tempi incerti degli iter burocratici.
- Sviluppo di settori concorrenti in ambito turistico.
- Incremento della presenza nel mercato di fondi o partners esteri.

Fonte: Centro Studi sulla Portualità Turistica Italiana di Assonat

Le minacce sono i fattori che mettono in pericolo la redditività e lo sviluppo dei porti turistici e rappresentano gli ostacoli per le aziende italiane ed opportunità per i competitors, ma che, nel contempo, costituiscono anche uno stimolo per essere dinamiche e flessibili ai cambiamenti.

- Presenza di numerosi concorrenti nell'area mediterranea che possono operare con regimi fiscali e costi più favorevoli, potendo in tal modo utilizzare in modo massiccio la leva del prezzo;
- Assenza di una normativa chiara per stimolare i concessionari ad effettuare interventi nelle aree portuali, in particolare in materia di sostenibilità ambientale, riqualificazione e transizione ecologica, senza la certezza di tempi certi che garantiscano l'ammortamento delle opere eseguite ed una equa remunerazione per il concessionario;
- Alta stagionalità del settore e scarsa promozione per ampliare l'arco temporale del turismo nautico;

- Carenza di reti di collegamento tra strutture portuali;
- Elevati costi per i frequenti lavori di dragaggio e movimentazione delle sabbie, con estrema difficoltà, in molti casi, ad accogliere barche di grandi dimensioni;
- Contesto di natura fiscale che vede i proprietari di barche, talvolta oggetto di specifiche attenzioni da parte delle Autorità fiscali;
- Difficoltà nei rapporti con le pubbliche amministrazioni e tempi incerti degli iter burocratici;
- Sviluppo di settori concorrenti in ambito turistico;
- Incremento della presenza nel mercato di fondi o partners esteri.

4.3 Diretrici di sviluppo della portualità turistica

Dalla descrizione dello stato attuale della portualità turistica ed all'esito della analisi compiuta sulle opportunità di crescita e sulle sue problematiche, sono state individuate tre direttrici: **Aumento delle infrastrutture e dei posti barca; Aumento competitività delle strutture portuali italiane; Sostenibilità**, che potrebbero costituire un elemento propulsore per lo sviluppo del settore, sostenute da una serie di proposte normative.

Allo stato attuale, le strutture dedicate alla nautica da diporto poste al di fuori delle aree di applicazione della Legge n. 84/1994 (soggette alla competente Autorità di Sistema Portuale), vale a dire la quasi totalità, sono prive di una disciplina organica e carenti di uniformi misure di tutela (ad esempio, il riconoscimento degli indennizzi al termine della concessione). Tale contesto rende necessaria l'adozione di un intervento normativo che rimuova tali elementi di criticità.

La materia della portualità turistica si colloca in un contesto di competenze intrecciate tra Stato e Regioni, richiede un'azione coordinata che coinvolga sia gli aspetti di competenza statale relativi, ad esempio, alla sicurezza e all'ambiente, sia

quelli di competenza regionale, ad esempio, in materia di turismo. Questo intreccio di competenze rende ancora più urgente l'adozione di un quadro normativo che garantisca uniformità di regolamentazione e standards qualitativi omogenei su tutto il territorio nazionale.

AUMENTO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI POSTI BARCA

La *mission* di rendere le infrastrutture portuali all'avanguardia a livello internazionale deve necessariamente passare attraverso la constatazione che non esiste un numero adeguato di posti barca idoneo a soddisfare le domande attuali e potenziali degli utenti, con conseguente necessità di localizzare e realizzare nuove strutture, nonché di ampliare e razionalizzare quelle già esistenti. Ciò al fine di incrementare la dotazione infrastrutturale ed il numero dei posti barca, nonché le attrezzature e servizi dedicati alla portualità turistica (porti turistici, approdi, punti di ormeggio) ed alla cantieristica nautica di livello internazionale, integrate spazialmente e funzionalmente in una logica di rete lungo tutto l'arco costiero e connesse sul versante terrestre con il resto del territorio.

Pertanto, la prima direttrice su cui fondare una strategia espressamente dedicata alla portualità turistica, quale elemento propulsore sia del turismo nautico sia del territorio circostante, è costituita da una normativa specifica che tenga conto di tale primaria esigenza del settore.

Proposte

1) Normativa di indirizzo e programmazione urbanistica da parte delle Regioni, finalizzata alla realizzazione di nuove strutture dedicate alla portualità turistica.

In primo luogo, appare opportuno che sulla base della “**normativa di indirizzo**” rappresentata dal Piano del Mare per la portualità turistica, sia concordata, oltre ai principi condivisi da applicare a livello nazionale, anche una programmazione urbanistica regionale.

Le Regioni, entro il termine indicato dal Piano del Mare, presenteranno un **Piano Regionale della Portualità Turistica**, che costituirà uno strumento di programmazione e pianificazione.

Il Piano Regionale dovrebbe contenere:

- La ricognizione delle strutture esistenti e l'analisi del fabbisogno territoriale;
- L'individuazione delle aree idonee alla realizzazione di nuove strutture portuali turistiche che dovranno essere dotate dei requisiti necessari per essere qualificate Marina Resort, con applicazione della relativa normativa.
- Le linee guida per la progettazione sostenibile delle infrastrutture;
- I criteri per il rilascio delle autorizzazioni e concessioni in conformità al DPR n. 509/1997;
- Le misure di tutela ambientale e paesaggistica.

2) Riconoscimento degli indennizzi anche alle strutture dedicate alla nautica da diporto.

Come già previsto dalla Legge n. 118/2022 e riconosciuto, altresì, per altre strutture portuali, si rende opportuno:

1. Il riconoscimento anche alle strutture portuali dedicate alla nautica da diporto, al termine della concessione, degli indennizzi per le opere inamovibili realizzate dal concessionario, già riconosciuti ai porti rientranti nell'ambito di applicazione della Legge n. 84/94, in termini analoghi a quanto previsto dai Regolamenti nn. 202 e 419 del 28.12.2022.

L'attuale articolo 49 del Codice della Navigazione, che prevede la devoluzione gratuita allo Stato delle opere non amovibili al termine della concessione, necessita di una sostanziale modifica per allinearsi ai principi innovativi introdotti dall'articolo 191 del Nuovo Codice degli Appalti, che ha introdotto il principio dell'indennizzo per il gestore uscente, oltre a quelli generali in materia di accessione previsti dal nostro ordinamento.

La giurisprudenza amministrativa (ad esempio la sentenza TAR Marche n. 412/2023; TAR Marche n. 441/2023) ha evidenziato come la mancata previsione

di adeguati indennizzi possa configurare una restrizione sproporzionata dei diritti del concessionario uscente ed ha sottolineato l'importanza di definire criteri uniformi per la quantificazione degli indennizzi.

2. Riconoscimento al concessionario uscente a carico di quello subentrante, di un indennizzo in relazione al valore aziendale dell'impresa ed ai relativi beni materiali ed immateriali.

L'indennizzo dovrà tenere conto dell'intero valore generato dall'attività connessa alla concessione, della funzione strategica ed infungibile della concessione stessa rispetto all'attività ricettiva svolta, nonché della specificità degli investimenti effettuati, mediante la remunerazione anche:

- (i) degli investimenti primari per l'avvio e il consolidamento dell'attività ricettiva sia nell'area oggetto di concessione, sia nelle aree prospicienti;
- (ii) dell'avviamento commerciale e del valore del marchio consolidati grazie agli investimenti realizzati in funzione della concessione;
- (iii) del pregiudizio arrecato alla sostenibilità economica dell'impresa ed alla sua continuità aziendale.

3) Modifica dell'attuale testo del DPR n. 509/1997 con la previsione che i termini previsti abbiano natura perentoria. Stabilità della concessione nel corso del rapporto. Valutazione esperienza gestionale.

Il DPR. n. 509/1997, pur avendo costituito uno strumento normativo indispensabile per lo sviluppo del settore, necessita di un aggiornamento al fine di stabilire ed attuare i seguenti principi:

A. **Certezza dei tempi delle procedure**, quale requisito necessario per qualsiasi operatore, ai fini della valutazione dell'opportunità di presentazione delle domande e della programmazione degli investimenti.

Tale obiettivo può essere raggiunto mediante l'introduzione di termini perentori; la modifica normativa dovrebbe prevedere, pertanto, una tempistica massima di 180 giorni per la conclusione del procedimento di rilascio della concessione, decorsi i quali si applicherebbe il meccanismo del silenzio-assenso, in linea con quanto previsto dall'articolo 16 del Codice del Turismo in materia di semplificazione degli adempimenti amministrativi delle strutture turistico-ricettive.

Del resto, l'articolo 36 del Codice della Navigazione, che disciplina le concessioni di beni demaniali, integrato con le più recenti interpretazioni giurisprudenziali, in particolare la sentenza del Consiglio di Stato n. 2662 del 2023, ha evidenziato la necessità di procedure più efficienti nel rilascio delle concessioni.

B. Stabilizzazione dei canoni concessori, come affermato nella sentenza della Corte Costituzionale n. 29 del 2017, che ha sottolineato l'importanza di criteri oggettivi e predeterminati nella determinazione dei canoni, il regime normativo dovrebbe prevedere un meccanismo di adeguamento automatico basato su parametri oggettivi, come l'indice ISTAT, in termini analoghi a quanto previsto, ad esempio, dalla Legge n. 392/1978 in materia di locazioni, escludendo aumenti discrezionali durante il periodo di validità della concessione. Nell'ambito delle modifiche da apportare, dovrà essere, quindi, inserito il principio della stabilità ed insuscettibilità di aumenti del canone concessorio nel corso della concessione.

C. Valutazione dell'esperienza gestionale nel territorio, tale criterio dovrà essere inserito tra i diversi elementi di valutazione della procedura concessoria. Il nuovo testo normativo dovrebbe prevedere una griglia di valutazione che consideri l'esperienza maturata come indice significativo della qualità delle prestazioni e dell'affidabilità dell'impresa, all'interno di una valutazione complessiva che comprenda anche altri elementi, quali l'innovazione tecnologica, la sostenibilità ambientale e la qualità del progetto gestionale.

Questo approccio bilanciato permetterebbe di valorizzare le competenze acquisite sul territorio senza creare barriere all'ingresso, promuovendo così uno sviluppo dinamico e competitivo del settore della portualità turistica.

Si rende, quindi, necessaria la modifica dell'art. 5, paragrafo 6 e 7, DPR. n. 509/1997, in caso di presentazione di domanda di concessione o di istanza di rinnovo e di offerte in concorrenza, nella valutazione della domanda e venga tenuta in adeguata ed equa considerazione l'esperienza gestionale, tecnica e professionale già acquisita sul territorio.

AUMENTO COMPETITIVITÀ DELLE STRUTTURE PORTUALI ITALIANE

In un mercato in continua evoluzione, caratterizzato da progressi tecnologici, mutamenti della domanda e dei contesti socio-economici, la flessibilità operativa e la capacità di rispondere a tali sfide, costituiscono fattori cruciali in quella che viene definita *Open Innovation*, intesa come capacità di essere aperti a nuove metodologie, strumenti ed approcci culturali innovativi ed apertura a collaborazioni esterne.

La maggior parte delle strutture italiane sono state realizzate negli anni 60/2000 e, pertanto, necessitano di interventi di riqualificazione per essere in linea con gli standards attualmente richiesti dalla clientela, in particolare di quella internazionale.

La valutazione della qualità nei porti turistici non può che essere basata sulla loro fruibilità da parte della clientela turistica e delle imprese connesse; a tale fine, possono essere individuati quattro criteri principali:

- l'accesso al luogo ed ai servizi;
- l'accoglienza;
- i servizi al turista nautico;
- i servizi alle imprese.

Gli operatori della portualità turistica, in particolare i concessionari, per rimanere competitivi in un mercato sempre più internazionale, devono costantemente aggiornare processi, tecnologie e competenze interne, rendendo l'elemento dell'innovazione di per sé una priorità strategica.

L'innovazione non concerne esclusivamente lo sviluppo ed applicazione delle tecnologie, ma anche le competenze ed il lavoro, alla luce dell'evoluzione dei valori, dei sistemi di governance e degli obiettivi di sostenibilità.

L'attuale sistema infrastrutturale dovrà essere aggiornato con adeguati processi di digitalizzazione che rappresenta un determinante strumento per ottimizzare le attività e la gestione, promuovendo la crescita economica, convertendo i compiti e le attività normali in processi organizzati tramite il software, nelle aree commerciali (ormeggi, contratti, presenze, charter, contratti planning, etc.) amministrative (clienti, vendite, etc.) e strategiche (relazione clienti, attività commerciali).

Proposte

1. Realizzazione di un Masterplan dei porti turistici italiani

Si propone la realizzazione di un Masterplan nazionale - diviso per regione - per i porti turistici italiani, con l'obiettivo di “censire” le infrastrutture portuali esistenti e di analizzare e prevedere la riqualificazione urbanistica di ciascun porto attraverso uno standard metodologico uniforme per tutte le regioni italiane. La strategia mira a garantire uno sviluppo armonico e sostenibile dell'infrastruttura portuale, ottimizzando le risorse disponibili e migliorando la competitività del settore marittimo, come insegna, ad esempio, l'esperienza della Regione Toscana. Peraltro, lo stesso Piano triennale del Turismo prevede, tra i propri obiettivi, la mappatura dei porti turistici.

Il Masterplan prevede la definizione di parametri comuni per la pianificazione e la riqualificazione dei porti italiani in base alla dimensione e tipologia delle unità da diporto (natante, imbarcazione, nave), con un'attenzione particolare alla sostenibilità ambientale, all'efficienza logistica e all'integrazione con il tessuto urbano circostante. Occorre un'analisi dettagliata dello stato attuale di ciascun porto, valutandone la capacità operativa, l'accessibilità e le potenzialità di sviluppo, al fine di delineare proposte concrete di intervento. Queste proposte seguiranno un piano di azione strutturato, articolato in strategie a breve, medio e

lungo termine, con l'obiettivo di garantire un'evoluzione progressiva e sostenibile del sistema portuale nazionale.

L'approccio metodologico adottato partirà dalla raccolta di dati dettagliati su ciascun porto, con informazioni relative alle infrastrutture, ai flussi di traffico e alle caratteristiche economiche e sociali. Successivamente, verrà condotta un'analisi diagnostica per identificare le criticità e le opportunità di sviluppo, seguita dalla definizione degli interventi più idonei, conformi agli standards nazionali ed europei. La fase finale del progetto prevede la realizzazione di un piano di attuazione e monitoraggio, utile a valutare nel tempo l'efficacia degli interventi e a garantire un costante aggiornamento delle strategie di sviluppo.

Il risultato atteso di questo lavoro sarà un documento strategico per ciascuna regione, contenente linee guida di sviluppo omogenee, nonché la creazione di un portale digitale che permetta il monitoraggio continuo degli interventi. Inoltre, il Masterplan offrirà un modello replicabile per la pianificazione futura delle infrastrutture portuali italiane. La visione strategica delineata rappresenta un'opportunità di crescita per la portualità nazionale, grazie a un approccio integrato e sostenibile. Attraverso l'adozione di standards uniformi, si potranno migliorare l'efficienza e la competitività dei porti, contribuendo in modo significativo allo sviluppo economico e ambientale del territorio italiano.

Le Regioni avranno l'onere di trasmettere i dati e le statistiche sulla portualità turistica relative al proprio ambito territoriale.

2. Individuazione di Standards per il Porto Ideale e sua Connessione con la Cantieristica Navale

Per rendere la portualità italiana un modello ancora più attrattivo e perfettamente integrato con i produttori di yacht e imbarcazioni, è necessario definire un insieme di standards che caratterizzino il porto ideale che potrebbe trovare

soluzione nei Masterplan di cui al punto precedente. Un'infrastruttura portuale di eccellenza deve garantire efficienza, sostenibilità ed una perfetta integrazione con il settore della cantieristica navale, al fine di supportare la crescita economica e rafforzare la leadership italiana nel settore nautico internazionale.

Gli elementi essenziali del porto ideale sono:

1. Infrastruttura moderna e funzionale: capacità di accogliere yachts di diverse dimensioni, con una gestione efficiente degli spazi a terra e in acqua.
2. Banchine attrezzate: servizi di alta qualità sia per l'ormeggio che per il refitting delle imbarcazioni.
3. Integrazione con la cantieristica navale: aree dedicate alla manutenzione, al refit e alla logistica avanzata.
4. Sostenibilità ambientale: sistemi di riduzione dell'inquinamento, utilizzo di energia rinnovabile, gestione efficiente dei rifiuti e delle acque reflue.
5. Digitalizzazione e innovazione: infrastrutture smart per la gestione degli ormeggi, il monitoraggio ambientale e l'automazione delle operazioni portuali.
6. Accessibilità e intermodalità: collegamenti efficienti con reti ferroviarie e stradali per facilitare la movimentazione di merci e passeggeri.
7. Servizi di accoglienza di alto livello: valorizzazione delle eccellenze locali per attrarre armatori e turisti internazionali.
8. Governance efficiente e trasparente: gestione amministrativa in grado di attrarre investimenti e facilitare le operazioni degli operatori del settore.
9. Collaborazione tra enti pubblici, privati e cantieri navali: strategie di sviluppo congiunto e internazionalizzazione.
10. Modello replicabile e scalabile: possibilità di applicare questi standards a diversi contesti portuali per garantire uno sviluppo armonico della portualità italiana.

L'importanza di una gamma diversificata di servizi nel potenziare l'esperienza dei turisti e nel garantire la funzionalità delle strutture portuali è stata confermata anche dallo studio condotto da Ossermare con Isnart e il Centro studi Tagliacarne sul Turismo Nautico Italiano 24.10.2024.

La digitalizzazione dei servizi portuali ha portato ad un aumento nelle prenotazioni online e ad una riduzione nei tempi di gestione delle pratiche amministrative.

L'implementazione di sistemi di prenotazione integrati e l'adozione di tecnologie smart per la gestione dei servizi portuali rappresentano quindi un investimento strategico per il futuro del settore.

Per massimizzare l'efficacia di queste iniziative, è fondamentale un coordinamento tra tutti gli stakeholders: gestori portuali, amministrazioni locali, operatori turistici e associazioni di categoria. Solo attraverso una governance integrata è possibile trasformare i porti turistici in veri hub territoriali, capaci di generare valore economico e sociale per le comunità locali e di contribuire allo sviluppo sostenibile del turismo nautico italiano.

La sfida per il futuro è quella di implementare queste strategie in modo coordinato e sistemico, superando la frammentazione che spesso caratterizza il settore e creando un'offerta integrata che valorizzi le peculiarità di ogni territorio nel contesto di un sistema nazionale coeso e competitivo.

3. Diritto alla proroga della concessione, comprese quelle stipulate successivamente all'1.01.1990, mediante la modifica dell'attuale testo dell'art. 10 paragrafo 3, DPR n. 509/1997, anche in relazione a tutti gli interventi di natura ordinaria e straordinaria, finalizzati all'adeguamento e riqualificazione delle strutture portuali a nuove normative o a richieste dell'autorità o al mantenimento delle loro funzionalità, nonché di quelli

**finalizzati alla transizione ecologica, alla sostenibilità ambientale, alla
riqualificazione e digitalizzazione informatica ed alla sicurezza della
navigazione all'interno dell'area in concessione**

La modifica dell'art. 10 paragrafo 3 del DPR n. 509/1997 richiede un intervento normativo articolato che tenga conto sia dell'evoluzione giurisprudenziale, sia delle esigenze di modernizzazione e sostenibilità delle strutture portuali turistiche.

Questa proposta può essere strutturata tenendo conto delle esigenze dei concessionari e delle amministrazioni, ma sempre per la migliore utilizzazione dell'area in concessione.

In primo luogo, l'amministrazione dovrebbe considerare molteplici aspetti degli investimenti proposti: non solo la loro entità economica, ma anche il loro impatto in termini di sostenibilità ambientale, l'introduzione di innovazioni tecnologiche e soluzioni digitali, il miglioramento tangibile dei servizi offerti all'utenza portuale e le ricadute occupazionali sul territorio. Questi elementi permetterebbero una valutazione completa e bilanciata delle proposte, assicurando che le estensioni vengano concesse solo a progetti realmente meritevoli e di significativo interesse pubblico.

Per garantire certezza e prevedibilità del procedimento, è essenziale definire una tempistica precisa: il concessionario dovrebbe presentare la propria istanza con congruo anticipo rispetto alla scadenza della concessione, consentendo all'autorità competente di effettuare un'analisi approfondita in termini certi. Questo permetterebbe un'adeguata istruttoria da parte dell'amministrazione ed una corretta pianificazione degli investimenti da parte del concessionario.

La durata della proroga dovrebbe essere calibrata all'effettiva portata degli investimenti proposti, nel tempo ragionevolmente necessario per il loro ammortamento ed al conseguimento di una equa remunerazione.

Per il concessionario che ottiene la proroga, è opportuno prevedere un sistema di monitoraggio dell'avanzamento degli interventi, basato su un cronoprogramma supportato da relazioni che documentino i progressi realizzati e i risultati raggiunti. Questo meccanismo di controllo permetterebbe all'amministrazione di verificare il rispetto degli impegni assunti e l'effettiva realizzazione degli investimenti.

4. Introduzione di una normativa che preveda l'esenzione dall'IMU per i porti turistici, la non accatastabilità dei posti barca e la previsione di criteri e parametri di stima omogenei su tutto il territorio nazionale

1. Per ricondurre il regime fiscale della portualità turistica a criteri di maggiore equità e parità di trattamento, dovrebbe prendersi atto che la finalità pubblica dell'infrastruttura portuale ed il correlato regime di tassazione non può ritenersi appannaggio esclusivo dei porti commerciali, ma, per le ragioni esaminate, va oggi certamente esteso ai porti turistici. Se, infatti, il marina non solo viene realizzato e gestito in regime concessorio, ma vede il suo fine essenziale nell'assicurare l'ordinato flusso dei traffici nautici, la sicurezza dell'attività da diporto e la protezione della costa, non sembra più attuale la diversificazione di trattamento che caratterizza l'attuale sistema fiscale. Sebbene, infatti, non sia prevista una specifica esenzione da IMU per i porti commerciali, è la loro qualifica nella categoria catastale E, ai sensi dell'art. 1, comma 759, lett. b), della L. n. 160 del 2019, che ne assicura l'esonero dal prelievo. Al fine di superare questa anacronistica differenziazione, sarebbe, quindi, opportuna l'introduzione di una disposizione che, seguendo un percorso più lineare e diretto, sganciato dall'inquadramento catastale, preveda esplicitamente **l'esenzione da IMU dei porti, non solo commerciali, ma anche turistici, allorquando siano realizzati e/o gestiti in regime di concessione demaniale**, ovvero,

comunque, in regime autorizzatorio che renda apprezzabile la sussistenza dell'interesse pubblico. Alternativamente, sarebbe opportuno modificare l'art. 1, comma 578, della L. n. 205 del 2017, prevedendo che sono da censire in categoria E1 anche le strutture portuali turistiche che siano realizzate e/o gestite in regime concessorio ovvero, comunque, sulla base di atti di assenso della pubblica amministrazione. Anche in questo caso, così come per i porti commerciali, relativamente alle banchine ed alle aree scoperte del porto, così come alle infrastrutture stradali ed ai depositi strettamente funzionali alle operazioni ed ai servizi portuali.

Dunque, la questione dell'equiparazione del trattamento fiscale tra porti commerciali e turistici rappresenta un tema cruciale per lo sviluppo del settore nautico italiano. L'attuale disparità di trattamento in materia di IMU non trova più giustificazione nel contesto economico contemporaneo, dove i porti turistici svolgono un ruolo sempre più strategico per lo sviluppo dei territori costieri.

L'estensione dell'esenzione IMU ai porti turistici rappresenterebbe non solo una misura di equità fiscale, ma anche un importante stimolo per lo sviluppo del settore, degli investimenti ed un necessario strumento per affrontare a parità di condizioni la concorrenza dei competitors internazionali.

L'ambito di applicazione dell'esenzione dovrebbe comprendere tutte le aree e strutture portuali turistiche, includendo gli spazi di servizio e le infrastrutture connesse, indipendentemente dalla loro classificazione catastale.

2. Tale intervento potrebbe, opportunamente, essere accompagnato dalla previsione che, in ogni caso, **l'accatastamento dei porti** turistici può avvenire **solo con riferimento ai manufatti della struttura**, senza possibilità di procedere all'autonoma censibilità ed all'attribuzione della rendita catastale dei posti barca e/o degli specchi d'acqua. Per assicurare uniformità di trattamento ed evitare le sperequazioni che oggi caratterizzano la prassi operativa degli uffici

del territorio, nel cui contesto si utilizzano parametri estimali basati su metodi diversi ed assai difformi nella loro dimensione quantitativa, sarebbe utile prevedere che la rendita dei porti turistici vada determinata con applicazione di valori per unità di superficie omogenei per tutto il territorio nazionale, con la precisazione che, a tal fine, non trova applicazione il criterio basato sul valore venale, di cui agli artt. 27 e 28, comma primo, del DPR 1° dicembre 1949, n. 1142 e che, nell'applicazione del criterio basato sul costo di ricostruzione, di cui all'art. 28, comma secondo, del DPR 1° dicembre 1949, n. 1142, non si tenga conto dei costi e degli oneri relativi alla realizzazione della diga foranea e delle opere di protezione del porto.

La necessità di una riforma, anche sul piano fiscale, nasce dalla constatazione che i porti turistici, al pari di quelli commerciali, costituiscono infrastrutture essenziali per il sistema paese, contribuendo significativamente all'economia locale e nazionale attraverso la promozione del turismo nautico e la creazione di opportunità occupazionali. L'attuale sistema, che prevede l'esenzione IMU esclusivamente per i porti commerciali, non riflette questa realtà evolutiva del settore portuale.

Una riforma del trattamento fiscale dovrebbe basarsi sul riconoscimento della funzione pubblica svolta dai porti turistici. Questi non sono semplici strutture private, ma infrastrutture che contribuiscono all'offerta turistica nazionale, come già riconosciuto dall'articolo 4 del Codice del Turismo, svolgendo nel contempo servizi di natura pubblicistica.

L'implementazione della riforma dovrebbe essere graduale, con un'entrata in vigore differita al periodo d'imposta successivo alla sua pubblicazione, per consentire agli enti locali di adeguare le proprie previsioni di bilancio e ai porti turistici di predisporre la documentazione necessaria per beneficiare dell'esenzione.

La proposta si configura come una misura generale di politica economica, pienamente compatibile con i principi costituzionali di uguaglianza e capacità contributiva, nonché con la normativa europea sugli aiuti di Stato. Non si tratta infatti di un beneficio selettivo, ma di un'equiparazione di trattamento tra infrastrutture che svolgono funzioni analoghe per lo sviluppo economico del paese.

Questa riforma rappresenterebbe un importante passo avanti nel riconoscimento del ruolo strategico dei porti turistici nell'economia nazionale, contribuendo a creare un quadro normativo più equo e favorevole allo sviluppo del turismo nautico e dell'economia costiera nel suo complesso.

5. Razionalizzazione della disciplina che prevede l'aliquota IVA al 10% prevista per i Marina Resort

La competitività del settore dovrà essere favorita mediante l'introduzione di disposizioni interpretative e modifiche che abbiano l'effetto di superare i profili di incertezza che caratterizzano, nell'attualità, l'applicazione del regime IVA agevolato per i Marina Resort, assicurando anche la razionalità dei criteri che definiscono il perimetro applicativo della misura. In particolare, si ritiene opportuno procedere in questo senso:

- a) Introduzione di norma di interpretazione autentica per riconoscere l'applicazione dell'aliquota agevolata a prescindere dal pernottamento a bordo del cliente e degli occupanti, dalla durata della sosta e dalla tipologia di imbarcazione utilizzata e, quindi, estesa a tutti i servizi;
- b) Modifica del riferimento soggettivo contenuto nell'art. 32 del D.L. n. 133 del 2014 al "cliente", anziché al "diportista";
- c) Introduzione di norma di interpretazione autentica in base alla quale il porto turistico si intende equiparato alla struttura ricettiva all'aria aperta se ricorrono

i requisiti di cui al decreto ministeriale indicato nell'art. 32 del D.L. n. 133 del 2014, prescindendo dalle previsioni contenute nella normativa regionale o in altre fonti.

6. Introduzione di misure incentivanti per promuovere la riqualificazione, ristrutturazione e l'ampliamento dei porti turistici

In considerazione della particolare rilevanza che i porti turistici hanno assunto nel sistema turistico nazionale e della funzione propulsiva che essi rivestono nella promozione dell'economia costiera, si ritiene opportuna l'introduzione di specifiche misure incentivanti per promuovere la riqualificazione, la ristrutturazione e l'eventuale ampliamento dei porti turistici esistenti, con il **riconoscimento di un credito d'imposta commisurato alla spesa sostenuta**, se del caso da ripartire su più annualità, da utilizzare in compensazione dei versamenti fiscali/contributivi ai sensi dell'art. 17 del D.Lgs. n. 241 del 1997.

7. Promozione delle strutture dedicate alla nautica e la sua filiera attraverso iniziative specifiche da parte del Ministero del Turismo

La collocazione geografica dell'Italia, l'ampiezza delle sue coste e la cultura e tradizione marittima deve essere valorizzata, anche con riferimento alle nuove generazioni con idonei interventi promozionali diretti a diffondere la cultura del mare, nei suoi aspetti culturali, naturali, di piacere, economici e scientifici.

Ai fini dell'aumento delle competitività delle strutture italiane, il Ministero del Turismo, di concerto con le Associazioni di categoria, come già previsto dal Piano Strategico del Turismo, potrebbe adottare una serie di misure dirette a rafforzare e promuovere il ruolo delle strutture dedicate alla nautica da diporto come hub del territorio, che prevedano:

- 1) Adozione di applicazioni mobili che favoriscano ai diportisti l'accesso a servizi

come prenotazioni di posto barca, informazioni meteo aggiornate e guide turistiche vocali;

- 2) Agevolazioni fiscali per organizzare attività e/o eventi di natura culturale e promozionale del territorio;
- 3) Promozioni e pacchetti multiprodotto;
- 4) Promozione di pacchetti omaggio multi-porto;
- 5) Creazione di una piattaforma di prenotazione online che semplifichi il processo di prenotazione di posti barca in tutti i porti italiani, offrendo anche una panoramica completa dei servizi e delle strutture disponibili in ogni destinazione portuale.
- 6) Previsione di mezzi di mobilità ecocompatibili, con indicazione di percorsi naturalisti e culturali;
- 7) Adozione di politiche da parte delle amministrazioni locali dirette a garantire l'accesso e la conoscenza del territorio.
- 8) Favorire l'adesione al progetto "Wi-Fi by Italia.it" finanziato dal Ministero del Turismo con l'obiettivo di ampliare la rete di punti d'accesso wireless. L'intervento denominato "wi-Fi by Italia.it" previsto nel Piano Sviluppo e Coesione del Ministero del Turismo ex delibera CIPESS n. 58/2021, che prevede il supporto all'ampliamento della rete di punti d'accesso wireless da installare presso i Point of Interest (POI) a maggiore rilevanza turistica, individuati nella categoria dei porti turistici.
- 9) Individuazione dei fattori di integrazione con il più ampio territorio possibile (insediativo e naturalistico), rispetto a quello ove sono ubicate le infrastrutture e con le altre azioni di mobilità sostenibile e di sviluppo locale.
- 10) Promozione di eventi anche fuori stagione (Ottobre / Marzo) coordinati con le località ove sono situate le strutture.
- 11) Con il supporto dei centri studi specializzati nel comparto, definire una

strategia che identifichi e vada a profilare i target di clientela lusso all'interno dei principali mercati geografici.

8. Professionalità delle figure che operano all'interno della struttura dedicata alla nautica

La qualità dei servizi, in particolare di quelli diretti al turismo di alta gamma, così come il miglioramento dell'efficienza operativa e la diffusione delle peculiarità artistiche, culturali e naturali dei porti e dell'entroterra, necessitano di personale qualificato, capace di relazionarsi con una clientela anche internazionale ed esigente.

All'interno del contesto della portualità, la formazione riveste un ruolo fondamentale per garantire che il management portuale possa affrontare le sfide attuali e future in modo competente ed efficace. Per questo motivo, si propone la creazione di percorsi formativi specializzati per il management portuale, che rappresentano un obiettivo strategico chiave.

Si propone di aggiungere l'obiettivo relativo ai percorsi formativi specializzati per il management portuale.

In particolare, in risposta ai fabbisogni rilevati nel comparto della portualità turistica e dei servizi marittimi, si propongono percorsi di formazione mirati allo sviluppo di competenze operative, tecniche e manageriali, con l'obiettivo di garantire un innalzamento qualitativo del servizio nei porti turistici e una maggiore attrattività del sistema nel contesto internazionale.

L'obiettivo strategico principale è sviluppare e implementare programmi formativi dedicati alla crescita professionale e all'aggiornamento continuo del management portuale, garantendo così una gestione efficiente e innovativa del sistema portuale, mediante le seguenti proposte di percorsi formativi per la portualità turistica:

1. Area Operativa – Competenze di Base e Specialistiche

Obiettivi: formare figure capaci di gestire le attività quotidiane nei porti turistici, con attenzione alla sicurezza, all'accoglienza e alla sostenibilità ambientale.

Moduli proposti:

- Tecniche di ormeggio e gestione del traffico portuale
- Assistenza ai diportisti e customer care multilingue
- Normative sulla sicurezza e pronto intervento in ambito portuale
- Pratiche per la gestione ecologica dei rifiuti e degli scarichi in banchina
- Introduzione all'utilizzo di strumenti digitali per il monitoraggio delle banchine

Figure in uscita: ormeggiatori, addetti ai servizi in banchina, operatori logistici, assistenti alla clientela.

2. Area Tecnica – Gestione Infrastrutture e Innovazione

Obiettivi: sviluppare competenze tecniche avanzate nella manutenzione, gestione e ottimizzazione delle infrastrutture portuali, con forte orientamento alla digitalizzazione e sostenibilità.

Moduli proposti:

- Manutenzione periodica e programmata delle strutture portuali
- Sistemi di monitoraggio ambientale e qualità delle acque
- Infrastrutture smart e sistemi IoT per i porti (smart marina)
- Progettazione energetica e sistemi di autoproduzione (fotovoltaico, solare termico)
- Normative tecniche e ambientali (ISO, EMAS, MARPOL)

Figure in uscita: tecnici manutentori di marina, energy manager, operatori per la digitalizzazione dei porti, responsabili sicurezza ambientale.

3. Area Manageriale – Gestione e Sviluppo dei Porti Turistici

Obiettivi: formare manager in grado di guidare lo sviluppo sostenibile e strategico delle strutture portuali, anche in chiave internazionale.

Moduli proposti:

- Management dei porti turistici e governance territoriale
- Marketing esperienziale e promozione turistica integrata
- Pianificazione strategica e business planning per marine
- Modelli internazionali di gestione portuale (benchmark)
- Gestione finanziaria, bandi e strumenti di investimento pubblico/privato
- Digitalizzazione dei servizi portuali e CRM

Figure in uscita: direttori di marina, responsabili marketing portuale, project manager per infrastrutture turistiche, consulenti per piani strategici di sviluppo.

Modalità di erogazione e certificazioni:

- Formazione blended (in presenza e online), con simulazioni pratiche nei porti toscani.
- Partnership con enti certificatori per il rilascio di attestati di qualifica riconosciuti (es. ISYL, ITS, enti accreditati).
- Possibilità di stage operativi presso marine partner, cantieri e organismi di gestione portuale.

Certificazioni professionali proposte

In risposta alla crescente complessità gestionale e operativa dei porti turistici italiani, si propone l'istituzione di specifiche certificazioni professionali per due profili fondamentali:

1. Il Manager del Porto: una figura formata e certificata per il coordinamento delle attività strategiche e operative, la gestione integrata dei servizi e la promozione del porto come destinazione turistica e commerciale.
2. Il Movimentatore di Travel Lift: responsabile delle operazioni di movimentazione a terra di imbarcazioni di varie dimensioni, di alaggio e varo, con certificazioni che attestino la sicurezza, la precisione e la competenza tecnica nell'uso delle attrezzature di sollevamento.

Si propone inoltre una semplificazione dell'accesso alla qualifica di sommozzatore professionale in area portuale, con percorsi formativi ad hoc che valorizzino l'esperienza pregressa e le specifiche necessità operative delle attività subacquee legate alla manutenzione, alla sicurezza e ai rilievi ambientali nei contesti portuali.

9. Procedura di attribuzione del CIN ai Marina Resorts sulla base dell'art.

31 Codice del Turismo

Si propone una procedura alternativa di attribuzione del CIN sulla base dell'art. 31 del Codice del Turismo, che disciplina il turismo nautico e stabilisce che la realizzazione delle strutture dedicate alla nautica da diporto non richiede ulteriori titoli abilitativi oltre alla concessione demaniale marittima. Questo principio potrebbe essere esteso, in via analogica, alla questione dell'accatastamento, considerando la concessione demaniale come titolo principale di legittimazione dell'attività.

In questo contesto, il SUAP comunale potrebbe svolgere un ruolo di raccordo fondamentale, come previsto dall'art. 16 del Codice del Turismo, che promuove la semplificazione degli adempimenti amministrativi per le strutture turistico-ricettive. Il SUAP potrebbe raccogliere e validare una documentazione sostitutiva dell'accatastamento, che comprenderebbe: la concessione demaniale marittima, le planimetrie dettagliate dell'area portuale e una perizia tecnica asseverata attestante la consistenza e le caratteristiche delle aree e delle strutture utilizzate per l'attività di Marina Resort.

La competenza regionale, come definita dall'art. 10 del Codice del Turismo, consente alle Regioni di stabilire standards qualitativi specifici per le strutture ricettive. Ciò permetterebbe di definire a livello regionale una procedura di certificazione della qualità dei Marina Resort, basata sui requisiti sostanziali

dell'attività, piuttosto che su elementi formali come l'accatastamento.

Il Dipartimento regionale del Turismo, sulla base della documentazione raccolta dal SUAP e dopo aver verificato la sussistenza dei requisiti sostanziali previsti dalla normativa regionale, potrebbe rilasciare una certificazione di idoneità. Questa certificazione, trasmessa al Ministero del Turismo secondo l'art. 57 del Codice del Turismo, consentirebbe l'attribuzione del CIN anche in assenza di accatastamento formale delle aree portuali.

Questa soluzione permetterebbe di superare l'attuale discrasia tra normativa nazionale e regionale, garantendo la continuità operativa dei Marina Resort che, pur privi di accatastamento delle aree portuali, soddisfino tutti i requisiti sostanziali previsti dalla normativa regionale per l'esercizio dell'attività. La procedura, così strutturata, rispetterebbe sia le esigenze di controllo e monitoraggio nazionale attraverso il CIN, sia l'autonomia regionale nella definizione e verifica dei requisiti sostanziali per l'esercizio dell'attività di Marina Resort.

10. Porti come hub dell'Italia

La trasformazione dei porti turistici in veri e propri hub territoriali rappresenta una sfida strategica per incrementare la competitività del sistema Italia nel settore della nautica da diporto.

Per questo, il Ministero del Turismo ha già avviato il programma per la realizzazione del Tourism Digital Hub (TDH), una piattaforma web multicanale caratterizzabile come un ecosistema aperto avente lo scopo di connettere digitalmente turisti ed operatori turistici, grazie alle risorse del PNRR – Missione 1 “Digitalizzazione, innovazione, competitività, cultura e turismo”, componente 2 “Turismo e cultura 4.0”, Investimento 4.1.

Tra i suoi obiettivi, il citato TDH ha anche quello di favorire l'incontro tra i fabbisogni dei turisti e il vasto ecosistema turistico italiano, anche attraverso la valorizzazione dell'esistente complesso di contenuti digitali descrittivi presente sul territorio e i servizi offerti, che promuovono allo stesso tempo il patrimonio turistico nazionale. Tali obiettivi sono raggiungibili tramite due punti di accesso alla piattaforma: il portale web italia.it e l'omonima Mobile app, disponibile su tutti i dispositivi iOS e Android.

Come riportato nella relazione annuale sul piano di attuazione del Piano del Mare, approvata in data 30.5.2024, oltre a permettere agli operatori del settore di usufruire di servizi disponibili all'interno dell'area riservata, il TDH permette la raccolta di informazioni, dati e servizi derivanti dall'ecosistema turistico italiano, consentendo di offrire un punto di accesso unitario all'offerta del patrimonio nazionale.

Tale meritevole iniziativa dovrà essere implementata e resa pienamente operativa quanto prima, anche mediante le ulteriori iniziative già descritte, con uno specifico targeting della clientela luxury, anche con la collaborazione con centri studi specializzati che permetta di identificare e profilare accuratamente i target di clientela premium nei principali mercati geografici.

11. Proposte di semplificazione e revisione in materia di dragaggi e movimentazione di sabbie

Le principali criticità evidenziate in materia di dragaggi e movimentazione di sabbie nella gestione dei porti turistici, rendono opportune una serie di interventi per affrontare efficacemente le problematiche attuali, mediante la semplificazione delle procedure per le strutture dedicate alla nautica da diporto.

È opportuno sottolineare l'importanza che qualsiasi intervento normativo tenga conto dei seguenti principi concernenti i rapporti tra Ente concedente e concessionario:

- La corresponsione del canone concessorio (come confermato dalla Cassazione Civ. 25.5.1979 n. 3029 e giurisprudenza consolidata) ha natura di corrispettivo, escludendone il carattere tributario;
- Gli oneri di manutenzione straordinaria necessari per rendere fruibile l'area oggetto di concessione, salvo il caso in cui la stessa disponga diversamente, dovrebbero essere a carico dell'Ente concedente, quale gestore per competenza e quale soggetto che opera per conto del proprietario del bacino portuale.

Le proposte di modifica dovrebbero concretizzarsi sui seguenti temi:

a) semplificazione delle procedure per le strutture dedicate alla nautica da diporto di cui all'art. 2 del **DPR n. 509/1997** in materia di dragaggi, al fine di garantire la sicurezza della navigazione; conseguentemente, il **D.M. n. 173 del 15.7.2016**, necessita di aggiornamenti e revisioni, anche e soprattutto nei relativi allegati tecnici, meno stringenti rispetto a quanto previsto per i porti commerciali che rendano i relativi sedimenti non assimilabili a rifiuto, prevedendo, altresì, una autorizzazione per un periodo non inferiore a 5 anni.

b) La possibilità che la movimentazione dei sedimenti non sia limitata al bacino interno, ma possa essere effettuata ai fini della sicurezza della navigazione anche nel canale d'ingresso e nelle aree limitrofe esterne rispetto al bacino portuale, senza caratterizzazione dei sedimenti e in assenza di specifici rischi di contaminazione, in quanto esterne rispetto all'area in concessione e introducendo tempistiche certe per il rilascio delle autorizzazioni.

In conclusione, la revisione della normativa sui dragaggi con riguardo alla modifica del D.M. n. 173 del 15.7.2016 dovrebbe perseguire un duplice obiettivo: da un lato, semplificare e razionalizzare le procedure per le strutture dedicate alla

nautica da diporto; dall'altro, calibrare le analisi dei sedimenti su parametri che tengano conto del ridotto rischio di inquinamento in tali strutture.

12. Piano di Comunicazione e Marketing per la Portualità Turistica Italiana

Sulla base di quanto già tracciato dal Piano Strategico del Turismo, la comunicazione ed il marketing si configurano come elementi essenziali per la promozione e lo sviluppo della portualità turistica italiana. Attraverso una pianificazione metodica, il piano mira a posizionare i porti italiani come destinazioni d'eccellenza nel panorama turistico internazionale.

12.1. Strategia di Branding -Marchio italia- "Port in Italy"

Creazione di un brand unitario che promuova un Marchio Italia della portualità turistica come evidenzia il Piano del mare rappresenta il primo passo per consolidare l'immagine dei porti italiani, come anche auspicato dal Piano Strategico del Turismo. La strategia di branding "Port in Italy" si propone di:

- Creare e implementare un brand unitario che dovrà rappresentare non solo la qualità dei servizi offerti, ma anche la ricchezza culturale, naturale e storica delle località portuali italiane. L'obiettivo è generare un forte richiamo per i turisti, valorizzando l'offerta unica di ciascun porto.
- Sviluppare un'identità visiva coordinata: l'ideazione di un logo distintivo e di materiali grafici armonizzati consentirà di garantire una riconoscibilità immediata a livello internazionale. Questa identità visiva dovrà essere utilizzata da tutti gli stakeholders – porti, operatori turistici, enti locali, ecc. – in modo coerente.
- Definire linee guida per l'utilizzo del marchio: è fondamentale stabilire regole chiare relative all'applicazione del marchio, assicurando che tutte le comunicazioni, siano esse digitali o cartacee, riflettano i valori e gli obiettivi del

brand "Port in Italy".

- Implementare una strategia di posizionamento: attraverso campagne mirate, a valorizzare le specificità e le peculiarità dei porti turistici italiani, inserendoli in un contesto più ampio di confronto con altre destinazioni mediterranee ed europee. Questo approccio favorirà il loro riconoscimento e la loro attrattività tra gli utenti del turismo nautico.

12.2. Piano Media e Comunicazione Digitale

Nel contesto attuale, la comunicazione digitale è cruciale per raggiungere i turisti e gli operatori del settore. Le azioni previste includono:

- Implementazione della piattaforma digitale integrata TDH (Tourism Digital Hub) avviata dal Ministero del Turismo: questa piattaforma fungerà da hub informativo per l'intero sistema portuale turistico, offrendo risorse e strumenti utili per tutti gli utenti, dai turisti agli operatori del settore. La piattaforma potrà includere informazioni sui porti, itinerari, eventi e servizi disponibili.
- Implementazione di strategie SEO/SEM: per aumentare la visibilità online dei porti, saranno attuate strategie di ottimizzazione per i motori di ricerca (SEO) e strategie di marketing sui motori di ricerca (SEM). Questo consentirà di migliorare il posizionamento delle risorse digitali nei risultati di ricerca, attirando così un maggior numero di visitatori.
- Creazione di contenuti multimediali: content marketing sarà fondamentale nel racconto delle storie e delle esperienze uniche offerte dai porti, mediante video, articoli e fotografie che mettano in risalto le eccellenze portuali, contribuendo a costruire un'immagine positiva e accattivante.
- Attivazione di canali social media: la comunicazione sui social media permetterà un'interazione diretta con il pubblico, creando una community attiva attorno ai porti italiani, mediante piattaforme come Instagram, Facebook e

Twitter per promuovere eventi, condividere contenuti e partecipare a conversazioni attuali.

- Sviluppo di una strategia di email marketing: per fidelizzare gli operatori del settore e informare i turisti su eventi, aggiornamenti e novità, verranno create campagne di email marketing mirate. Questa tattica è essenziale per mantenere il coinvolgimento e l'interesse verso i vari porti.

12.3. Eventi e Fiere di Settore

Come previsto dal Piano Strategico del Turismo, sosteniamo le attività pianificate che includono:

- Partecipazione coordinata alle principali fiere nautiche internazionali: le fiere rappresentano un'opportunità strategica per presentare le offerte turistiche italiane a un pubblico globale. Attraverso uno stand ben allestito, i porti potranno attrarre l'attenzione di attori chiave del settore.
- Organizzazione di eventi ed occasioni di incontro tra operatori del settore per favorire uno scambio diretto di idee, opportunità di partnership e modelli di best practice. Questi eventi saranno progettati per facilitare networking, confronto su strategie di mercato e sviluppo delle sinergie tra i vari attori della portualità. Attraverso workshop, presentazioni e tavole rotonde, si potrà stimolare la collaborazione e l'innovazione nel settore turistico portuale.
- Creazione di un calendario eventi condiviso: la programmazione di un calendario eventi condiviso tra i diversi porti turistici rappresenta un altro passo cruciale. Questo strumento offrirà visibilità sulle manifestazioni, fiere e altri eventi pertinenti, creando opportunità di partecipazione e coordinamento tra gli stakeholders.
- Sviluppo di partnership con stakeholders strategici: collaborare con enti locali, associazioni di categoria, tour operator e altre entità del settore turistico è

essenziale per massimizzare l'impatto delle azioni promozionali. Le sinergie generate da queste partnership possono elevare la visibilità dei porti turistici e migliorare l'offerta complessiva. Attraverso attività congiunte, si possono sviluppare pacchetti turistici integrati e campagne di marketing coordinate, rendendo l'esperienza più ricca e attraente per i visitatori.

12.4. Promozione Istituzionale

L'utilizzo del sistema di promozione istituzionale esistente sicuramente potrebbe portare un vantaggio alla portualità turistica attraverso:

13. Ampliamento della utilizzazione commerciale delle unità da diporto

La certezza normativa favorirebbe la nascita di nuove iniziative imprenditoriali, con positive ricadute sull'occupazione e sull'economia dei porti turistici e delle aree costiere.

L'integrazione tra navigazione e ospitalità potrebbe inoltre contribuire alla destagionalizzazione del turismo, creando opportunità anche nei periodi di minore affluenza. Per questo appare necessario disciplinare in modo più puntuale le nuove attività che si stanno diffondendo, quali ad esempio il *boat and breakfast* e l'*houseboat*.

Per superare le criticità sulle nuove utilizzazioni delle unità da diporto, le imbarcazioni destinate a *boat and breakfast* o *houseboat* o per qualsiasi altra finalità, dovrebbero conservare piena capacità di navigazione.

SOSTENIBILITÀ

1. Riqualificazione ambientale attraverso procedure semplificate per l'installazione di impianti fotovoltaici o mediante comunità energetiche rinnovabili o con altre fonti alternative

La necessità di semplificare ed accelerare i processi di riqualificazione energetica delle strutture portuali turistiche emerge in considerazione di un contesto normativo caratterizzato da una stratificazione di disposizioni che rendono particolarmente complesso l'iter autorizzativo per gli interventi di ammodernamento e sostenibilità ambientale.

L'attuale quadro prevede numerosi adempimenti amministrativi che, pur necessari per la sicurezza e conformità degli interventi, rallentano significativamente i processi di innovazione e riqualificazione energetica del settore portuale turistico.

Questa complessità contrasta con l'urgente necessità di promuovere la transizione ecologica e l'efficientamento energetico delle strutture portuali.

Una riforma efficace dovrebbe ispirarsi all'articolo 24-bis del Decreto Semplificazioni bis, che ha introdotto il concetto di autorizzazione unica per gli interventi edilizi nelle strutture turistiche.

Questo principio andrebbe esteso alle specifiche esigenze della riqualificazione energetica portuale, prevedendo “una conferenza di servizi semplificata” per coordinare efficacemente tutti gli enti coinvolti nel procedimento autorizzativo, con tempistiche definite attraverso termini aventi natura perentoria.

Per impianti di potenza fino a 1 MW, potrebbe essere sufficiente una comunicazione di inizio lavori asseverata (CILA).

Un aspetto innovativo riguarda la possibilità per le strutture portuali turistiche di costituire comunità energetiche rinnovabili, coinvolgendo operatori economici, enti pubblici e privati cittadini. Questa opportunità dovrebbe essere

accompagnata da una procedura semplificata di registrazione presso il GSE, con tempistiche contenute entro sessanta giorni dalla presentazione della domanda. Gli interventi di riqualificazione energetica dovrebbero essere soggetti a **un'autorizzazione unica ambientale** che comprenda e sostituisca tutti i titoli abilitativi necessari. Anche questa autorizzazione dovrebbe essere rilasciata mediante conferenza di servizi decisoria in forma semplificata.

Il sistema di competenze amministrative dovrebbe seguire quanto previsto dall'articolo 195 del Codice dell'ambiente, con particolare attenzione al coordinamento tra Stato e Regioni nella gestione delle risorse energetiche. L'Ente gestore manterrebbe le proprie competenze in materia di concessioni demaniali, coordinandosi con gli altri enti attraverso la conferenza di servizi.

Questa riforma rappresenterebbe uno strumento normativo organico e innovativo, capace di rispondere alle esigenze di modernizzazione e sostenibilità delle strutture dedicate alla nautica da diporto.

La semplificazione procedurale si configurerebbe come una razionalizzazione dei processi autorizzativi, finalizzata a promuovere lo sviluppo sostenibile.

2. Previsione normativa circa la possibilità di installare impianti per erogare carburanti o altri prodotti “green” utilizzati dalle imbarcazioni

La transizione ecologica nel settore marittimo-portuale rappresenta una sfida cruciale per il raggiungimento degli obiettivi climatici e ambientali dell'UE, considerato, altresì, che i porti stanno evolvendo verso il ruolo di hub energetici, diventando nodi strategici per la decarbonizzazione.

In questo contesto, la distribuzione di carburanti alternativi e green assume un'importanza fondamentale.

Per incentivare l'installazione di strutture per l'erogazione di carburanti green, è necessario un approccio integrato che combini semplificazioni amministrative, incentivi economici e supporto tecnico.

Le procedure autorizzative dovrebbero essere snellite per i progetti che includono soluzioni innovative a basso impatto ambientale, con una corsia preferenziale nelle procedure comparative.

Sul fronte economico, la riduzione dei canoni concessori per gli impianti green rappresenterebbe un importante stimolo agli investimenti, che potrebbe anche essere accompagnato da detrazioni fiscali e contributi per l'ammodernamento degli impianti esistenti.

In tale contesto, il partenariato pubblico-privato (PPP) può rappresentare un ulteriore strumento efficace per il finanziamento di queste infrastrutture.

Il nuovo Codice appalti ha reso più flessibile questo strumento, permettendo una maggiore partecipazione dei privati negli investimenti di interesse pubblico.

Per l'utenza, è fondamentale prevedere agevolazioni fiscali per l'utilizzo di carburanti green, estendendo il regime di esenzione dall'accisa previsto dal D.M. 15 dicembre 2015 n. 225 anche ai carburanti alternativi.

In tal modo verrebbe stimolata la domanda, rendendo più sostenibili gli investimenti nelle infrastrutture di distribuzione.

Il monitoraggio dell'impatto ambientale e la certificazione degli impianti garantirebbero il mantenimento di standards elevati.

L'implementazione di queste misure deve essere graduale e coordinata con le politiche europee. Il DL Energia (decreto-legge 9 dicembre 2023, n. 181) rappresenta già un primo passo importante, ma è necessario un quadro più ampio di incentivi per accelerare la transizione.

Le esperienze dei porti del Nord Europa, pur riferite essenzialmente a quelli commerciali, dimostrano che questa trasformazione è possibile e può generare benefici significativi, non solo ambientali, ma anche economici.

La creazione di un sistema integrato di incentivi renderebbe economicamente vantaggiosa l'installazione di sistemi di erogazione green, contribuendo agli obiettivi del Green Deal europeo e posizionando anche i porti turistici italiani tra i protagonisti della transizione ecologica nel Mediterraneo.

3. Incentivare l'adozione di colonnine di ricarica elettrica di ultima generazione

L'incentivazione dell'adozione di colonnine di ricarica elettrica di ultima generazione nelle banchine dei porti turistici rappresenta un elemento strategico per contribuire a trasformarli in hub energetici sostenibili, in linea con gli obiettivi del Green Deal Europeo.

L'installazione di tali tipi di colonnine di ricarica, già qualificata come attività di edilizia libera, deve essere ulteriormente agevolata attraverso una procedura semplificata, in quanto consente un monitoraggio costante dei consumi, di evitare dispersioni di energia e di responsabilizzare l'utenza con un uso più razionale.

Anche l'installazione di questi dispositivi contribuisce a creare un ecosistema favorevole all'elettrificazione delle banchine nei porti turistici, dunque, una vera e propria trasformazione che può rafforzare significativamente l'attrattività e la competitività del turismo nautico italiano, contribuendo, al contempo, agli obiettivi di sostenibilità ambientale del settore marittimo.

Il successo di questa strategia richiede sempre un coordinamento efficace tra tutti gli attori coinvolti per realizzare quella trasformazione dei porti turistici in hub

energetici sostenibili che rappresenta una delle sfide più importanti per il futuro del settore nautico italiano.

4. Gestione sostenibile delle imbarcazioni al termine del loro ciclo di vita: verso una regolamentazione ambientale efficace

Negli ultimi anni, la crescente consapevolezza riguardo all'impatto ambientale delle attività marittime ha determinato la necessità di sviluppare normative nazionali che promuovano la gestione sostenibile delle imbarcazioni al termine del loro ciclo di vita.

In conformità alle disposizioni del D.Lgs. 152/2006, si propone la realizzazione di impianti per la gestione dei rifiuti nautici attraverso l'equipaggiamento di bacini di carenaggio dedicati allo smantellamento, aree di stoccaggio differenziate per tipologia di materiale, impianti di trattamento delle acque di processo e sistemi di monitoraggio ambientale continuo.

5. Sviluppo green practices ed economia circolare (riduzione consumi e trattamento rifiuti): strategie e interventi per la sostenibilità portuale

I porti turistici rappresentano, dunque, un settore strategico dell'economia blu che può guidare la transizione verso modelli di gestione sostenibili e circolari.

L'efficientamento energetico rappresenta il primo passo verso la sostenibilità portuale. I porti possono dotarsi di illuminazione LED, impianti fotovoltaici e sistemi intelligenti per monitorare i consumi. Particolare attenzione va posta all'ottimizzazione delle risorse idriche, attraverso sistemi efficienti di pompaggio e dispositivi per il risparmio dell'acqua (anche attraverso l'installazione di impianti dissalatori che oggi hanno raggiunto ottimi livelli di performance tecnologica e costi decisamente appetibili). Queste soluzioni, oltre a ridurre l'impatto ambientale, generano significativi risparmi operativi.

La tecnologia gioca un ruolo chiave nel percorso verso la sostenibilità; piattaforme digitali, app dedicate, etc., permettono di ottimizzare la gestione delle risorse e promuovere comportamenti virtuosi. La formazione del personale e l'adozione di certificazioni ambientali completano il quadro degli strumenti necessari per una gestione portuale innovativa e sostenibile.

Per rendere concreta la transizione verde, è necessario un sistema coordinato di incentivi quali l'estensione della durata della concessione, la previsione di crediti d'imposta ed altri tipi di contributi per il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità.

Questo processo di trasformazione richiede necessariamente una governance innovativa, fondata su una solida collaborazione pubblico-privata, che permetta non solo di verificare i progressi raggiunti, ma anche di premiare concretamente i porti più virtuosi nel loro percorso di transizione energetica.

La transizione verde dei porti turistici si configura quindi come un percorso complesso attraverso una visione realmente integrata e collaborativa di tutti gli stakeholders, che condividono un impegno comune verso obiettivi di sostenibilità.

4.4 La partnership con SACE e l'effetto GROW

SACE e Assonat hanno sottoscritto un protocollo di intesa con l'obiettivo di determinare, ciascuna nel proprio ambito, la crescita del settore sulla base delle direttrici sopra enunciate. A tale fine, il contributo di SACE, quale primario gruppo assicurativo finanziario partecipato dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, può fornire un determinante supporto, mediante una serie di prodotti specificamente elaborati per le aziende operanti nel settore della costruzione e/o gestione di infrastrutture portuali turistiche e delle attività turistico-nautiche.

Il modello GROW

L'intervento di SACE al fianco delle imprese segue il **modello GROW** che integra strumenti finanziari, assicurativi e di sviluppo del business per accelerare la crescita: dalle **garanzie e liquidità (G)** che migliorano l'accesso al credito e ai finanziamenti necessari per effettuare gli investimenti in **Export e Innovazione**; alla **gestione protezione dei rischi (R)** con strumenti assicurativi dedicati a rischi tradizionali, come l'assicurazione dei crediti commerciali, a rischi emergenti, come rischi catastrofali; fino a fare da apripista a **nuove opportunità (O)** attraverso business matching e attività che facilitano l'incontro tra domanda e offerta; il tutto con **soluzioni Worldwide (W)** che accompagnano la crescita delle imprese in Italia e nei 200 Paesi in cui SACE opera.



SACE per Assonat: i prodotti a maggior potenziale per supportare la portualità turistica italiana e le sue filiere.

Di seguito si riporta un elenco non esaustivo delle soluzioni che si attagliano alle esigenze di Assonat tutte accessibili digitalmente; ciò, ferma restando la disponibilità a studiare modalità di intervento ulteriori “tailor made” in funzione delle diverse esigenze degli associati.

Esigenza: liquidità

Garanzia GROWTH		
Il prodotto	A chi si rivolge	Benefici
Con la Garanzia Growth è possibile accedere più facilmente a finanziamenti per investimenti e capitale circolante, per la crescita in Italia e sui mercati globali. Possono essere sostenuti investimenti	A tutte le imprese italiane, di qualsiasi settore.	• Tempi abbattuti anche fino a 24 ore dalla richiesta; • Totale digitalizzazione del processo di emissione a parità di presidi garantiti; • Ampliamento degli

in innovazione tecnologica ed il processo di digitalizzazione, investimenti infrastrutturali e produttivi realizzati in Italia. Garanzia Growth prevede un approccio modulare e differenziato per rispondere rapidamente e semplificare le richieste di finanziamento delle imprese e delle garanzie da parte degli istituti partner. L'azienda deve solo richiedere il finanziamento alla banca partner, fornirle poche semplici informazioni su modulistica dedicata, che quest'ultima inserirà online. <i>Maggiori informazioni disponibili sace.it</i>		investimenti per la crescita: attuali, futuri o realizzati nei precedenti cinque anni per amplificare i benefici dell'effetto leva.
--	--	--

Garanzie per Impegni di Firma		
Il prodotto	A chi si rivolge	Benefici
Con le Garanzie per Impegni di Firma l'impresa può rilasciare tutte le garanzie contrattualmente previste (cauzioni): • per partecipare a gare d'appalto; • nei contratti per progetti, forniture e sub-forniture; • nella relazione di investimenti in innovazione tecnologica e digitalizzazione; • nello sviluppo di infrastrutture strategiche; • per il consolidamento delle filiere produttive; • per gli investimenti	A tutte le imprese italiane, di qualsiasi dimensione.	• Disponibilità di risorse finanziarie aggiuntive per acquisire nuove commesse, nonché della presenza di un partner istituzionale come SACE con un orizzonte di lungo termine; • Partecipazione a gare d'appalto o a contratti per la realizzazione di progetti, forniture e sub-forniture sia in Italia, sia all'estero.

in ZES e ZLS (Zone Economiche Speciali e Zone Logistiche Semplificate); • per il rafforzamento della competitività del Sistema Paese, supportando lo sviluppo sociale con particolare attenzione all'imprenditoria femminile. <i>Maggiori informazioni disponibili sace.it</i>		
---	--	--

Cauzioni Appalti		
Il prodotto	A chi si rivolge	Benefici
Con le Cauzioni l'impresa può garantire, in fase di gara, la sottoscrizione del contratto e in fase di firma, l'adempimento delle obbligazioni contrattualmente previste. <i>Maggiori informazioni disponibili sace.it</i>	A tutte le imprese che investono nello sviluppo internazionale partecipando a procedure competitive in Italia e all'estero.	• Disponibilità aggiuntiva di risorse finanziarie mediante alleggerimento del fido/castelletto bancario e conseguente liberazione di nuove risorse per gli investimenti; • Accesso alle diverse tipologie di contratti previsti dalla legge, con obblighi prevalentemente di fare.

Reverse Factoring		
Il prodotto	A chi si rivolge	Benefici
È una convenzione tra intermediario finanziario e debitore che conferisce l'incarico di regolare i debiti verso i fornitori che vi aderiscono e si rendono disponibili alla sottoscrizione del contratto di factoring, trasferendo	Ad aziende italiane, che intendono razionalizzare la gestione del proprio ciclo passivo.	• Outsourcing del processo di gestione debiti e crediti; • Sostegno creditizio dei fornitori strategici e loro monitoraggio; • Fidelizzazione

loro il credito commerciale in un contesto di cooperazione con il debitore ceduto. Il Reverse Factoring può prevedere l'anticipazione dei crediti ai Fornitori o il loro accredito a scadenza naturale. <i>Maggiori informazioni disponibili sace.it</i>		fornitori; • Canalizzazione dei pagamenti verso un unico soggetto; • Ottenimento nuova finanza.
---	--	---

Esigenza: protezione asset aziendali

Protezione Clima	Rischio		
Il prodotto	A chi si rivolge	Benefici	
Assicurazione a copertura dei danni materiali e diretti causati da rischi catastrofali quali sisma, alluvioni, esondazioni, inondazioni e franamento. È possibile estendere la copertura a merci, arredamento e apparecchiature/macchine elettroniche, oltre ad abbinare garanzie opzionali per spese di demolizione, sgombero, trasporto, ricollocamento e onorari periti e professionisti. La copertura assicurativa: • Può essere richiesta esclusivamente per gli eventi inclusi nelle condizioni di polizza e per le ubicazioni situate nel territorio della Repubblica Italiana; • Ha validità annuale; • Cessa solo in presenza di disdetta secondo i termini contrattuali.	A tutte le imprese operanti in qualsiasi settore merceologico (eccetto quelle agricole) con sede legale in Italia e/o imprese con sede legale all'estero con una stabile organizzazione in Italia iscritte al Registro delle Imprese.	• Supporto dedicato da parte di esperti SACE; • Assicurazione dei beni aziendali a condizioni vantaggiose, purché corrispondano a quanto dichiarato al momento dell'acquisto; • Incremento della competitività dell'impresa; • Supporto per le ulteriori spese sostenute dall'assicurato per ripristinare la situazione antecedente (es. onorari dei professionisti o interventi delle autorità) in caso di danni materiali e diretti ai beni assicurati.	

<i>Maggiori informazioni disponibili sace.it</i>		
---	--	--

Copertura Cantieri		
Il prodotto	A chi si rivolge	Benefici
Copertura assicurativa in favore del cantiere per rischi accidentali compresi i danni a terzi verificatisi nel periodo di costruzione delle opere o i danni materiali e diretti derivanti da vizi. È possibile richiedere la copertura per i danni connessi alla costruzione e installazione di macchinari, impianti e costruzioni in acciaio, nelle fasi di realizzazione e collaudo degli stessi. <i>Maggiori informazioni disponibili sace.it</i>	A tutte le imprese che effettuano lavori in Italia e all'estero.	• Accesso alle procedure competitive con la garanzia di tutte le coperture richieste.

Esigenza: copertura rischi di credito

Assicurazione del credito		
Il prodotto	A chi si rivolge	Benefici
L'assicurazione del credito commerciale interamente digitale, per operazioni fino a 10 milioni di euro. L'impresa può scegliere la copertura più adatta in base al proprio business: singola commessa o transazioni ripetute e assicurarsi dal rischio di mancato pagamento e dal mancato recupero dei costi di produzione per revoca del contratto, per indebita escussione delle fidejussioni e distruzione, danneggiamento, requisizione e confisca dei beni esportati.	Imprese, soprattutto PMI, che esportano beni e prestano servizi o che eseguono lavori all'estero interessate a concedere dilazioni di pagamento ai propri clienti neutralizzando il rischio di credito.	• Valutazione preventiva della solvibilità dei clienti; • Possibilità di concedere ai propri clienti dilazioni di pagamento competitive e differenziate; • Copertura dal rischio di credito (mancato pagamento) dei crediti commerciali; • Monitoraggio costante della clientela inserita in copertura;

<i>Maggiori informazioni disponibili sace.it</i>		• Possibilità di monetizzare i crediti assicurati e rappresentati da cambiali o da fatture in tempi brevi attraverso la cessione della copertura assicurativa alla banca scontante.
--	--	---

4.5 Monitoraggio e Valutazione del Piano Strategico della Portualità Turistica

Il monitoraggio e la valutazione del Piano Strategico della Portualità Turistica rappresentano un'opportunità fondamentale per riflettere e migliorare le azioni intraprese, ai fini del raggiungimento degli obiettivi prefissati.

Il presente documento, primo in Italia in tale settore, rappresenta una tappa importante ma non l'ultima, di un percorso finalizzato allo sviluppo della portualità turistica.

Si renderà, difatti, necessario un successivo momento di verifica per integrarne e migliorarne i contenuti e per l'efficace implementazione del Piano Strategico della Portualità Turistica. Adottando un approccio umano e integrato, che valorizzi esperienze e opinioni delle persone coinvolte, si possono raggiungere gli obiettivi prefissati e promuovere uno sviluppo sostenibile e innovativo del settore. Si propone di considerare un orizzonte biennale per queste iniziative, dando il tempo necessario per un'implementazione riflessiva e per apprendere dai risultati ottenuti.

Il monitoraggio e la valutazione del Piano Strategico della Portualità Turistica rappresentano un'opportunità fondamentale per riflettere e migliorare le azioni intraprese.

Pertanto, il sistema di monitoraggio sarà soggetto a una revisione e

aggiornamento ogni due anni, assicurando che rimanga pertinente e allineato con le migliori pratiche e le esigenze emergenti del settore.

Questo approccio consente di garantire che il piano evolva nel tempo, adattandosi ai cambiamenti e alle nuove sfide che tutti gli operatori e gli stakeholders pubblici e privati sono chiamati ad affrontare.

5. Bibliografia

- Piano del Mare, approvato per il triennio 2023-2025 con delibera del 31.07.2023 della Presidenza del Consiglio dei Ministri, Comitato Interministeriale per le Politiche del Mare, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 248 del 23.10.2023
- Piano Strategico di Sviluppo del Turismo, per il periodo 2023/2027 - Ministero del Turismo
- XII Rapporto Nazionale sull'Economia del Mare dell'Osservatorio Nazionale Ossemmare - Centro Studi G. Tagliacarne-Unioncamere 2024
- The EU Blue Economy Report del 2025
- The EU Blue Economy Report del 2024
- The UE Blue Economy Report del 2023
- A European strategy for more growth and Jobs in coastal and maritime tourism del 2014
- Consiglio d'Europa, European code of conduct on recreational boating and invasive alien species del 18.11.2016
- Documento dell'8.2.2017 del Comitato Europeo delle Regioni
- Assessment of the impact of business development improvements around nautical tourism del 2017
- Tourism of Growth and Job Manifesto del 2020
- Risoluzione del Parlamento Europeo del 17 Gennaio 2024
- Rapporto finale dello “Study on specific challenges for a sustainable development of coastal and maritime tourism in Europe” della Commissione Europea del 2014
- Rapporto sulle tendenze e gli scenari del turismo nautico in Italia 2024 condotto da Ossemmare con Isnart e il Centro Studi Tagliacarne sul Turismo Nautico Italiano

- Relazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Ufficio di Statistica Dipartimento per gli Affari Generali e la Digitalizzazione, con riferimento al Diporto Nautico in Italia per l'anno 2023
- Piano Regionale della Rete della Portualità Turistica – Regione Sardegna
- Piano dei Porti di Interesse Economico Regionale della Regione Lazio
- Pagine Azzurre
- Il Quadro Normativo sui Dragaggi Portuali: dalle Convenzioni Internazionali alla situazione italiana e francese, con particolare attenzione agli aspetti inerenti il monitoraggio Cristian Mugnai, Simona Macchia, Maria Elena Piccione, David Pellegrini – ISPRA
- Spostamento di sedimenti in ambito portuale Cass. Sez. III Pen. 12 novembre 2019, n. 45844 (c.c.)
- Nota Tecnica ISPRA - SNPA per l'audizione informale del 24/02/2021, Camera dei Deputati VIII Commissione (Ambiente, Territorio e Lavori Pubblici); IX Commissione (Trasporti, Poste e Telecomunicazioni) Risoluzione n. 7 - 00560 Nobili recante "Misure per migliorare la competitività dei sistemi del dragaggio"
- The Waterfront between Plan (which Plan?) and Project Waterfront fra piano (quale?) e progetto di Paolo Viola, Franco Grimaldi; Waterfront: una nuova risorsa tra tensioni e prospettive di Loredana Seassaro (nota a Cons. Stato, Sez. VI, 28 dicembre 2020 n. 8356) di Marco Ragusa; Indirizzi di metodo per la redazione dei piani portuali italiani di Matteo di Venosa; Territorio della ricerca su insediamenti e ambiente, Rivista internazionale di cultura urbanistica Vo. 6 n. 2 (dicembre 2013) Università di Napoli Federico II Centro Interdipartimentale L.U.P.T.
- Ossermare, "Il Turismo Nautico in Italia" (2024)

- Piano dei Porti della Regione Lazio (Piano dei porti di interesse economico regionale – Anno 2023)
- Shipping Italy - Il quotidiano online del trasporto marittimo, Il ruolo strategico dei porti come nuovi hub energetici Nicola Capuzzo · Monday, February 3rd, 2025 Contributo a cura dell'Avv. Giannalberto Mazzei e della Dott.ssa Maria Vittoria Sini
- La Blue Economy dell'Unione europea: evoluzione e prospettive di un nuovo modello economico “circolare” green e blue oriented, di Maria Cristina Carta.
- Il futuro del diritto ambientale: il sogno dell'economia circolare. In Francesco de Leonardis (a cura di), Studi in tema di economia circolare (pp. 11-37). Macerata : EUM - Edizioni Università di Macerata
- SCIC | Sustainable, Collaborative and Innovative Capri Verso Capri 4.0 Progetto di sviluppo locale di comunità per l'innovazione e la sostenibilità dell'isola di Capri
- Focus sulle Politiche del Mare e Blue Economy della Presidenza del Consiglio di Ministri, Dipartimento per il programma di Governo
- Relazione annuale del Ministero per la Protezione Civile e le Politiche del Mare sullo stato di attuazione del Piano del Mare approvata in data 30.5.2024
- Piano territoriale di coordinamento della costa regione Liguria

Il presente documento è stato predisposto da Assonat – Confcommercio con il supporto del proprio Centro Studi ed ha natura informativa ed orientativa, senza alcun vincolo o raccomandazione per gli operatori.

Le informazioni, le stime e le ipotesi contenute nel presente documento, sono state elaborate sulla base di dati pubblicamente disponibili o ottenuti da interviste con esperti del settore e con i principali operatori.

Il presente documento non verrà distribuito a titolo oneroso e non può essere copiato o divulgato a terzi senza il preventivo consenso scritto di Assonat – Confcommercio e comunque con citazione corrispondente al suo titolo.

La riproduzione e/o la diffusione parziale o totale delle informazioni contenute nel presente volume è consentita esclusivamente con la citazione completa della fonte: Piano Strategico sulla Portualità Turistica Italiana – Assonat - Confcommercio

Copyright © 2025 Assonat - Confcommercio

