

Roma, 15 aprile 2025

Spett.le
Presidenza del Consiglio dei Ministri
Ministro per la Protezione Civile e le Politiche del Mare
Largo Chigi n. 19
ROMA

segreteria.ministroprotezionecivileemare@governo.it
struttura.politichedelmare@governo.it

OGGETTO: Audizione del 15.4.2025 in materia di “Portualità Turistica” - Nota Assonat.

Con la presente nota, l'Assonat, quale associazione di categoria dei concessionari di strutture dedicate alla nautica da diporto, preliminarmente ringrazia per l'opportunità concessa di poter sottoporre alla Vostra Struttura il proprio contributo **quale portatore di interesse per conto dei propri Associati.**

In primo luogo, si esprime la **piena condivisione delle direttrici formulate dal Piano del Mare,** con riferimento alla portualità turistica sulle **quali Assonat** ha già fornito il proprio determinante contributo.

I principi di indirizzo sopra delineati sono coerenti con quanto espresso in materia di portualità dagli organi comunitari:

- 1) 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”**.
- 2) Già l'European Committee of the Regions, in un documento del 7.10.2014 denominato **“European Strategy for more Growth and Jobs in Coastal and Maritime Tourism”** riconosceva la crescente popolarità della nautica da diporto ed invitava 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 strutture analoghe.

- 3) Ancora con un **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.
- 4) **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**, anche facilitando l'accesso al mercato finanziario e **stimolando la crescita dei marinas**, ampliando le relative attività ed aumentare le capacità del settore nel dare attuazione ad interventi nella direzione della sostenibilità ambientale, tenendo conto della lunghezza del ciclo di investimenti e la loro remunerazione a lungo termine.

* * *

Da qui la necessità che venga adeguatamente sviluppata la portualità turistica mediante la creazione di nuove strutture idonee a soddisfare la crescente domanda dei diportisti e la oggettiva assenza di un adeguato numero di posti barca, ovvero l'adeguamento delle strutture esistenti, in termini di sostenibilità ambientale e transizione ecologica.

* * * *

Difatti, **i servizi portuali resi dalle strutture dedicate alla nautica da diporto hanno, quindi, 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 dell'area, per la manutenzione ordinaria e straordinaria dell'area**.

* * * *

Ulteriore premessa alla base di un intervento normativo in materia è che **le strutture e le concessioni dedicate alla nautica da diporto sono diverse da quelle aventi finalità turistico - ricreative**.

Sussiste, difatti, **una netta differenziazione tra concessioni con finalità turistico-ricreative e le concessioni relative alla nautica da diporto**. A tale proposito, la nota 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.

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 non rientrano tra esse anche le concessioni riguardanti le strutture dedicate alla nautica da diporto.**

In conclusione, **“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).

* * *

Si propongono alcuni interventi normativi nella direzione di una semplificazione amministrativa e di incentivo agli investimenti, la riqualificazione ed ammodernamento delle strutture portuali ed il loro adeguamento alle nuove tecnologie, nel rispetto dell'ambiente, a costo zero per le pubbliche amministrazioni.

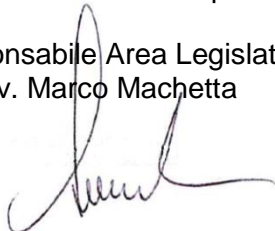
1. **Modifica dell'attuale testo dell'art. 1, DPR n. 509/1997, specificando in maniera chiara che l'ambito di applicazione del decreto non concerne solo la realizzazione di nuove strutture, ma anche la gestione, l'ampliamento ed adeguamento funzionale, finalizzati all'adeguamento delle strutture portuali a nuove normative o a richieste imposte dall'autorità o al mantenimento delle loro funzionalità, nonché di quelli finalizzati alla transizione ecologica, alla sostenibilità ambientale, alla riqualificazione e digitalizzazione informatica, allo sviluppo della struttura portuale ed alla sicurezza della navigazione all'interno dell'area in concessione.**
2. **Modifica dell'attuale testo dell'art. 10 paragrafo 3, DPR n. 509/1997 (che attualmente attribuisce alla p.a. una discrezionalità non solo tecnica ma anche amministrativa, finalizzata all'accertamento dei presupposti indicati dalla norma), prevedendo il diritto alla proroga della concessione, comprese quelle stipulate successivamente all'1.01.1990, anche in relazione a tutti gli interventi di natura ordinaria e straordinaria, finalizzati all'adeguamento delle strutture portuali a nuove normative o a richieste imposte dall'autorità o al mantenimento delle loro funzionalità, nonché di quelli finalizzati alla transizione ecologica, alla sostenibilità ambientale, alla riqualificazione e digitalizzazione informatica, allo sviluppo della struttura portuale ed alla sicurezza della navigazione all'interno dell'area in concessione.**

3. **Modifica dell'attuale testo del D.P.R. n. 509/1997 con la previsione che i termini previsti ai fini del rilascio della concessione a carico delle amministrazioni interessate abbiano natura perentoria.**
4. **Riconoscimento anche alle strutture portuali turistiche, al termine della concessione, anche in caso di sua decadenza, degli indennizzi già previsti nell'ambito dei porti rientranti nell'ambito di applicazione della Legge n. 84/94, applicando in via analogica quanto disposto (per tali strutture) dai Regolamenti n. 202 e 419 del 28.12.2022.**
5. **Previsione che al termine della concessione, anche in caso di sua decadenza, verrà riconosciuto al concessionario uscente a carico di quello subentrante un indennizzo in relazione al valore aziendale dell'impresa ed i relativi beni materiali ed immateriali, determinato sulla base dei valori dei beni aziendali, ivi compreso l'avviamento.**
6. **Modifica dell'art. 5, paragrafo 6 e 7, DPR n. 509/1997, prevedendo che, in caso di presentazione di domanda di concessione o di istanza di rinnovo e di offerte in concorrenza, nella valutazione della domanda, venga tenuta in adeguata ed equa considerazione l'esperienza gestionale, tecnica e professionale già acquisita sul territorio.**
7. **Modifica dell'attuale formulazione dell'art. 4 del D.L. 5.10.1993 n. 3400, convertito con modificazioni dalla Legge 4.12.1993 n. 494, in materia di rivalutazione Istat, con parametrizzazione della rivalutazione Istat secondo l'indice di anno in anno emanato per le famiglie di operai ed impiegati.**
8. **Applicazione dell'aliquota IVA del 10% mediante uno specifico riferimento alla Legge n. 135/2001 (legge quadro sul turismo) ed all'applicazione della tabella "A" parte III allegate al D.P.R. 633/72 alle strutture dedicate alla nautica da diporto.**

Assonat resta a disposizione per fornire il proprio contributo tecnico e giuridico rispetto a tali obiettivi.

Si resta a disposizione per ogni ulteriore chiarimento rispetto a quanto esposto nel presente contributo, di cui si autorizza la pubblicazione e divulgazione.

Il Responsabile Area Legislativa
Avv. Marco Machetta



Il Presidente
Avv. Luciano Serra

