



Artigiani
Imprenditori
d'Italia

Nautica

Piano del Mare

Audizione

“Turismi del Mare”

Struttura di missione per le politiche del mare

Presidenza del Consiglio dei Ministri

23 aprile 2024

Il Ruolo fondamentale delle Micro e Piccole Imprese nella Nautica da Diporto

La nautica da diporto è un settore che attrae appassionati di mare e amanti della vita all'aria aperta da tutto il mondo. L'idea di navigare in acque aperte, esplorare nuovi luoghi e godere della libertà che solo il mare può offrire ha sempre catturato l'immaginazione delle persone. Ma dietro questa passione si nasconde un intricato mondo di imprese che lavorano instancabilmente per offrire servizi, prodotti e esperienze straordinarie. In questo contesto, il ruolo delle micro e piccole imprese emerge come fondamentale per lo sviluppo sostenibile del settore nautico da diporto. La cantieristica, la piccola nautica, i porti turistici e gli approdi rappresentano la somma algebrica delle PMI che rendono unico il panorama italiano della nautica e sono in grado di creare opportunità di lavoro a tutto l'indotto e fungere da volano per trasferire impulso e sviluppo al territorio.

L'Innovazione e la Flessibilità delle Micro e Piccole Imprese

Una delle caratteristiche distintive delle micro e piccole imprese nel settore nautico è la loro capacità di adattarsi rapidamente alle nuove tendenze e alle esigenze dei clienti. L'innovazione è spesso trainata da queste imprese, che grazie alla loro flessibilità possono rispondere con agilità alle richieste del mercato, offrendo soluzioni tecnologicamente avanzate e in grado di ridurre l'impatto ambientale del settore.

Le politiche e gli interventi per sostenere la filiera

In generale, è possibile individuare tre direttrici lungo le quali orientare politiche e interventi destinati al settore della nautica, e segnatamente alle PMI e imprese artigiane collocate al suo interno. Si tratta di quei numerosi interventi che, implicando il riconoscimento del reale valore della nautica da parte delle Istituzioni, dovrebbero andare a ridisegnare il rapporto tra lo Stato, la politica e le imprese del settore,

consentendo a queste ultime maggiori opportunità di crescita e di confronto con una concorrenza ormai di fatto globale:

1. Interventi di sistema orientati al riconoscimento del valore della nautica come settore di rilievo per l'economia e lo sviluppo di vaste aree del Paese. Si tratta di quei numerosi interventi che, implicando il riconoscimento del reale valore della nautica da parte delle istituzioni, dovrebbero andare a ridisegnare il rapporto tra lo Stato e le imprese del settore, consentendo a queste ultime maggiori opportunità di crescita e di confronto con una concorrenza ormai di fatto globale.
2. Interventi orientati alla competitività delle PMI della subfornitura nautica per favorire il consolidamento delle imprese di produzione, dei servizi, nel mercato globale e nel mercato interno. In questo caso, gli interventi necessari alle PMI della piccola nautica si declinano su tre principali ambiti: la formazione, le reti e alleanze tra imprese, l'accesso al credito.
3. Interventi e politiche per il territorio, finalizzati a rafforzarne l'attrattività e l'agibilità imprenditoriale, principalmente orientati alle imprese dei servizi nautici ed alle attività di *refit, repair* e rimessaggio (ma con effetti positivi anche per le imprese di produzione). Se l'attrattività del territorio costituisce la dimensione centrale per la competitività stessa delle imprese, appare conseguentemente necessario investire sui “sistemi territoriali” della nautica per rispondere alle esigenze di tutti quegli imprenditori che operano al loro interno.

Introduzione codice di operatore del settore nautico

È fondamentale una reale consapevolezza dell’articolazione della filiera nautica, che sconta, purtroppo, anche la sottovalutazione di una contabilità statistica a maglie ridotte.

Solo una profonda consapevolezza dell’articolazione della filiera può essere l’inizio di un percorso nuovo per la valorizzazione del settore, e per una nuova relazione tra politica-istituzioni e comparto.

Si tratta, di fatto, di una realtà produttiva molto difficile da perimetrare.

Il contributo delle imprese più piccole nella produzione di imbarcazioni da diporto emerge a fatica anche per il modo in cui il settore viene definito nella classificazione Ateco. Di fatto, questa considera le sole attività svolte nei cantieri, attivi nella produzione di imbarcazioni e/o nelle attività di rimessaggio e refitting, e tende quindi ad escludere una serie di prodotti, realizzati in altri ambiti di attività economica, che sono però funzionali al completamento delle imbarcazioni da diporto. Si tratta di un insieme molto ampio di prodotti, che spazia dal settore tessile (vele e cime) ai mobili (arredi interni), dalla produzione e installazione di macchine e apparecchiature (impianti) ai prodotti in metallo (eliche, ancore), dalla meccanica (motori) alla strumentazione (bussole, radar, Gps, software).

Tutte queste produzioni, realizzate in comparti nei quali il ruolo delle micro e delle piccole imprese è rilevante, aumentano in maniera significativa il peso economico complessivo della nautica da diporto intesa ora come una filiera nella quale, oltre ai cantieri navali, opera una pluralità di imprese piccole e piccolissime inquadrare in altri settori. Il contributo di queste imprese è soprattutto di tipo qualitativo e concorre in maniera cruciale a rendere le imbarcazioni uniche e inimitabili e parte del *Made in Italy* di alta gamma.



CNA ritiene fondamentale l'introduzione di un sottocodice che possa riconoscere lo status di operatore del settore nautico.

Fiscalità, burocrazia e controlli

Il binomio nautica/ricchezza rappresenta la visione che lo Stato ha avuto nel corso degli anni verso il settore. Le politiche di accanimento fiscale, l'eccessiva burocrazia e i controlli hanno, purtroppo, lasciato un segno negativo nei diversi settori del comparto.

Riteniamo indispensabile, quindi, un sistema puntuale di coordinamento tra i sistemi portuali per risolvere le problematiche legate alle diverse procedure amministrative e doganali e alla discrezionalità di interpretazione della normativa tra le diverse Regioni italiane. Altra tematica che richiede una strategia urgente è quella legata al tema delle concessioni demaniali e al loro utilizzo dei beni demaniali, in termini di “sotto utilizzo” delle aree demaniali; conflitti e sovrapposizioni di competenze fra i diversi soggetti istituzionali; disomogeneità normativa e tariffaria.

Investimenti e infrastrutture

L'Italia, che conta un'estensione costiera di 8.000 km di costa, ha una dotazione infrastrutturale nautica nettamente inferiore in confronto agli Stati europei a noi vicini o frontalieri. Criticità si riscontrano anche in relazione alla capacità delle Marine e delle Darsene in termini di ampiezza e profondità dei fondali. Questi elementi sono le precondizioni per l'accesso alle imbarcazioni e l'economia dei distretti nautici, dai cantieri, ai servizi di manutenzione fino alle agenzie nautiche. Sarebbe auspicabile una strategia di sostegno infrastrutturale nazionale con politiche integrate locali di sviluppo secondo le esigenze dei singoli territori.

Va, inoltre, potenziata la rete infrastrutturale di porti e approdi turistici, e migliorata la qualità, l’ampiezza, la profondità dei fondali. L’Italia incide in termini mondiali per l’1,7% nella ripartizione delle marine e per l’8% dei posti barca e ormeggi. Dispone di un porto o di un approdo turistico ogni 14,2 chilometri, mentre la Francia di uno ogni otto e la Spagna di uno ogni 6,4. Un gap che va colmato.

Concessioni demaniali marittime

La volontà di accorpare nautica da diporto e turistico balneare ha trovato il dissenso delle maggiori associazioni di categoria che - forti anche della precisazione del Consiglio di Stato che con la sentenza 9328/2022 ha affermato che la Direttiva Bolkestein non si applica ai “servizi portuali” - hanno richiesto che le due discipline vengano diversificate e separate e che la disciplina della portualità venga ancorata a disposizioni di diritto speciale che, peraltro, da sempre prevedono procedure competitive.

Necessità anche menzionata dal “Piano triennale per le politiche del Mare” approvato dal Comitato Interministeriale per le Politiche del Mare “CIPOM” lo scorso 31 luglio 2023 e pubblicato in Supplemento Ordinario n. 36 alla Gazzetta Ufficiale n. 248 del 23 ottobre 2023

Il Piano del Mare indica oltretutto che ai “servizi portuali”, di cui alla nautica da diporto e servizi annessi non devono esser applicate le disposizioni di cui alla c.d. Direttiva Bolkestein, bensì la normativa speciale di cui alle disposizioni dell’art. 37 cod. nav. e del D.P.R. 509/97, che, peraltro, già prevedono meccanismi di evidenza pubblica nel procedimento di assegnazione dei beni in concessione.

CNA, pertanto, si attende una organica riforma del demanio marittimo con indicazioni precise e univoche in merito all’adozione di nuovi procedimenti o all’utilizzo di strumenti normativi già presenti nell’ordinamento e ciò al fine di poter dare certezza

agli Operatori che nelle varie filiere dell’Economia del Mare ed evitare il rischio della stagnazione degli investimenti e dei livelli occupazionali, messi in crisi dall’incertezza del regime giuridico degli ultimi anni.

Boat and breakfast,

L’affitto di imbarcazioni dentro darsene e porticcioli con questa formula è pratica largamente diffusa ma non normata. Si richiede pertanto una disciplina ad hoc, al pari di un bed and breakfast o affittacamere.

Marina Resort

Essendo stata riconosciuta ai Marina Resort la natura di struttura ricettiva (Titolo V, art.26 del Testo unico in materia di strutture turistico ricettive e norme in materia di imprese turistiche) ne consegue l’obbligo, da parte del titolare, di comunicare alla Questura i dati relativi agli ospiti.

Nonostante tali attività rientrino nella classificazione delle strutture ricettive presentano delle peculiarità che non consentono un adeguato adempimento all’obbligo suddetto: non è infatti presente una reception h24 che consenta di verificare la presenza delle persone ospitate all’interno delle varie unità di proprietà (ospiti che in molti casi vengono caricati anche al di fuori del Marina Resort stesso).

Gli unici dati certi che i titolari dei vari Marina Resort possiedono sono quelli del proprietario.

Tale incertezza ha fatto sì che nel corso degli anni nessuno abbia proceduto con la comunicazione in Questura e, ad oggi, la problematica è riemersa in quanto è oggetto di controlli da parte della Guardia di Finanza.

Consci di tale obbligo, CNA ha più volte palesato le difficoltà legate alla comunicazione in oggetto, al fine di introdurre una disciplina ad hoc, ma non abbiamo mai ricevuto alcun riscontro in merito se non da parte dell'ISTAT.

Vista la difficoltà, nonché l'impossibilità di raccogliere le informazioni necessarie ai fini ISTAT queste attività sono state escluse dal campo di osservazione.

La raccolta dati da parte dell'Istat persegue sicuramente un fine differente rispetto allo scopo della comunicazione da effettuare in Questura, ma la difficoltà rimane sempre la stessa.

A fronte di quanto sopraindicato sarebbe opportuno approfondire la questione e introdurre una disciplina ad hoc per i Marina Resort che sono considerati a tutti gli effetti delle strutture ricettive, ma che di per sé riscontrato serie difficoltà nell'adempimento dei vari obblighi.

Conclusioni

In sintesi, le micro e piccole imprese giocano un ruolo vitale nello sviluppo sostenibile del settore nautico da diporto. La loro presenza favorisce l'innovazione, la personalizzazione e la crescita economica, oltre a mantenere vive le tradizioni artigianali che caratterizzano questo settore. Riconoscere l'importanza di queste imprese e sostenerle è essenziale per garantire che la nautica da diporto continui a prosperare, offrendo a tutti la possibilità di godere dei nostri meravigliosi mari.

