



**Presidenza del Consiglio dei ministri
Dipartimento per le politiche del mare**

**Piano del Mare 2026-2028, direttrice “Turismi del Mare”
Documento di osservazioni e proposte**

20 giugno 2025



Chiariimenti in merito alla disciplina delle concessioni demaniali marittime per il settore della nautica da diporto

Il Piano del Mare 2023-2025, nel trattare la Diretrice 2.13 “Turismi del Mare”, all’articolazione 2.13.5 recante “Portualità turistica” ha posto l’attenzione sul tema del perimetro normativo in cui ricadono le concessioni per le opere portuali e quelle delle altre strutture dedicate alla nautica da diporto, anche rispetto all’ambito di applicazione della Direttiva 2006/123/CE, cd. “Direttiva Bolkenstein”.

L’esclusione delle strutture portuali dall’applicazione della suddetta Direttiva è stata anche ribadita dal Consiglio di Stato con sentenza n. 9328/2022¹.

Le disposizioni dell’art. 37 del Codice della Navigazione, in combinato disposto con l’art. 18 del Decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328 e del Decreto del Presidente della Repubblica 2 dicembre 1997 n. 509, già prevedono procedure competitive rispetto al demanio per le strutture portuali. Al momento, i titolari di concessioni demaniali per l’esercizio di **attività connesse** alla portualità turistica ed alla nautica da diporto manifestano la presenza di incertezze da parte della Pubblica Amministrazione in merito all’applicazione della c.d. “Direttiva Bolkenstein”.

Pertanto, CNA Nautica chiede indicazioni chiare e univoche, a livello nazionale, rispetto a quale deve esser la disciplina dell’interesse delle concessioni c.d. “portuali”.

¹ “L’appellante dubita dell’applicabilità della direttiva 2006/123/CE nel caso di specie, sembrando richiamare il considerando 21 secondo cui i servizi di trasporto, compresi i trasporti urbani, i taxi, le ambulanze nonché, per quanto in questa sede di interesse, i servizi portuali, sono esclusi dall’ambito di applicazione della direttiva stessa. Sul punto occorre osservare che la censura appare apprezzabile nella sua essenza, poiché l’attività da diporto esercitata dal concessionario rientrerebbe nella nozione di servizi portuali, con conseguente esclusione della vicenda in esame dall’ambito di operatività della richiamata direttiva.”



Armonizzazione della disciplina dei cd. “Marina Resort”

Il Decreto del Ministro delle Infrastrutture del 6 luglio 2016 ha individuato i requisiti minimi che devono possedere, per l’equiparazione alle strutture ricettive all’aria aperta, le strutture organizzate per la sosta e il pernottamento dei diportisti all’interno delle proprie unità da diporto, ormeggiate nello specchio d’acqua appositamente attrezzato, nell’ambito di idonee strutture dedicate alla nautica, cosiddette “Marina Resort”.

Da qui ogni Regione ha definito ulteriori criteri e procedure per qualificare tali strutture ricettive come Marina Resort, nonché la modulistica necessaria ai fini della segnalazione certificata di inizio attività (SCIA) per apertura, variazione e cessazione di attività da presentare al Comune territorialmente competente tramite SUAP.

Con successivi provvedimenti, le Regioni hanno provveduto a disciplinare in dettaglio i livelli di classificazione delle strutture, contrassegnati da segni distintivi, le attrezzature, le dotazioni, le aree comuni e i servizi di interesse turistico rilevanti ai fini della classificazione, nonché il modello regionale della simbologia da utilizzare per esporre il segno distintivo della classificazione. In tale contesto, si riscontrano marcate differenze a livello regionale nella qualificazione di una struttura come Marina Resort.

CNA chiede, quindi, un’armonizzazione delle disposizioni regionali di dettaglio per la classificazione delle strutture ricettive come Marina Resort, nonché un definitivo chiarimento sull’esclusione dei Marina Resort dall’applicazione delle disposizioni di cui all’art. 109 del T.U.L.P.S. di cui al Regio Decreto 18 giugno 1931, n. 773.



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 se ne deve migliorare 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.

Accelerazione dell’iter di assegnazione del Codice M.M.S.I.

Il codice MMSI (Maritime Mobile Service Identity) rappresenta un elemento essenziale per l’identificazione univoca di un’imbarcazione nei sistemi di comunicazione marittima, quali le trasmissioni radio di bordo e il sistema AIS (Automatic Identification System). La corretta assegnazione e attivazione di tale codice garantisce non solo la tracciabilità dei natanti, ma soprattutto una maggiore efficienza nei servizi di soccorso in mare, risultando determinante in caso di emergenza.

Attualmente, il rilascio del codice MMSI è competenza dell’Ispettorato Territoriale del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Tuttavia, le tempistiche medie per l’ottenimento del codice si attestano intorno ai 90 giorni, con punte anche superiori in alcune regioni.

Questa dilatazione dei tempi rappresenta un elemento critico sia per i cantieri navali, sia per gli armatori e gli operatori del settore nautico da diporto, i quali si trovano impossibilitati a completare l’equipaggiamento delle imbarcazioni in tempi utili, soprattutto in prossimità della stagione estiva.



Infatti, la mancanza del codice MMSI impedisce la registrazione e l’attivazione di dispositivi fondamentali alla sicurezza, come l’AIS e la radio VHF DSC, ritardando di fatto la piena operatività dell’unità.

Alla luce delle criticità sopra esposte, CNA Nautica propone una revisione e semplificazione dell’attuale iter amministrativo per l’assegnazione del codice MMSI, con l’obiettivo di ridurre i tempi di rilascio a un massimo di 15 giorni lavorativi, attraverso la digitalizzazione completa della procedura e di centralizzare il processo su una piattaforma informatica nazionale, accessibile da utenti professionali accreditati (cantieri, broker, agenzie marittime).

CNA Nautica ritiene che un intervento su questo fronte rappresenti una misura concreta, a basso costo per l’amministrazione, ma ad alto impatto per le imprese, gli utenti del mare e il sistema di soccorso nazionale.

Proposta di disciplina per il “Boat and Breakfast”

La pratica del pernottamento su imbarcazioni ormeggiate, commercialmente nota come “boat and breakfast”, è ormai ampiamente diffusa lungo le coste italiane e nelle aree lagunari, in particolare durante i mesi estivi. Si tratta di una formula di ricettività alternativa che offre al turista un’esperienza autentica e altamente attrattiva, integrando la tradizionale offerta alberghiera con soluzioni sostenibili, innovative e spesso più accessibili. Il turismo nautico, inoltre, è un segmento in forte crescita a livello europeo e internazionale: il “boat and breakfast” offre un modello di ospitalità sostenibile, che limita il consumo di suolo e favorisce la destagionalizzazione dei flussi turistici, in linea con le strategie europee per un turismo verde e circolare. Tuttavia, allo stato attuale, tale pratica non è espressamente disciplinata a livello normativo né sotto il profilo turistico-ricettivo né sotto quello tecnico-amministrativo. L’assenza di una disciplina specifica espone gli operatori a incertezze interpretative, disparità di trattamento tra territori e, in alcuni casi, a sanzioni o esclusioni dall’accesso a bandi e agevolazioni.

Dal punto di vista operativo CNA Nautica chiede quindi l’adozione di una cornice normativa che riconosca il “boat and breakfast” come modalità di accoglienza in unità da diporto ormeggiate in via permanente. La norma dovrà stabilire i requisiti minimi strutturali e igienico-sanitari e di sicurezza, considerando la stabilità dell’ormeggio, l’accessibilità e la dotazione dei dispositivi antincendio nonché la gestione degli impianti elettrici e idrici a bordo. Dovrebbe



inoltre prevedere obblighi informativi verso le Capitanerie di Porto e le amministrazioni locali, nonché equiparare, ai fini fiscali e amministrativi, questa modalità di pernottamento a quelle del B&B o degli affittacamere; oltre che tenere conto delle peculiarità tecniche delle unità da diporto (es. spazi ridotti, dotazioni fisse di bordo, mobilità limitata); ed infine consentire ai Comuni di inserirla nei propri regolamenti locali in ambito turistico-ricettivo.



**Artigiani
Imprenditori
d'Italia**