



ASSONAT ORGANIZZA GLI STATI GENERALI DELLA PORTUALITÀ TURISTICA ITALIANA

Presenti con i Ministri Musumeci e Urso i rappresentanti di oltre 120.000 posti barca

Si sono svolti oggi a Roma, presso la Sala Longhi di Unioncamere, gli Stati Generali della Portualità Turistica Italiana, organizzati da ASSONAT in collaborazione con Assonautica Italiana, il primo momento di confronto nazionale della filiera dei porti turistici

Roma, 20 febbraio 2024 - L'evento, che approfondisce il percorso di definizione di un Piano Strategico della portualità turistica italiana 2025-2027 avviato nel 2023 e che si concluderà entro quest'anno, nasce con l'obiettivo di dare voce e riconoscibilità a un settore strategico per l'economia italiana, l'unico in grado di mettere insieme due tra le principali eccellenze del nostro Made in Italy: il turismo e la nautica.

Sono intervenuti il Ministro per la Protezione civile e le politiche del mare Nello Musumeci e il Ministro delle Imprese e del Made in Italy Adolfo Urso.

“Il recente Piano del mare” - ha sottolineato il Presidente Assonat-Confcommercio Luciano Serra - “ha dato evidenza in maniera significativa alla rinnovata attenzione verso l'Economia del mare italiana, tracciando un primo importante solco lungo il quale incardinare azioni concrete di rilancio dell'intera filiera”.

“Il sistema dei porti turistici italiani” - ha aggiunto Serra - “ha la necessità di raccogliersi intorno a un piano che tracci la direzione per competere nei mercati nazionali e internazionali e rispondere così alle tante sfide che li vedono oggi impegnati, a partire dalle nuove frontiere del networking, della transizione energetica e digitale e della fiscalità.

Presupposto essenziale, accennato per la prima volta in Italia proprio nel Piano del Mare, è la necessità di dare la giusta evidenza alla specificità della portualità turistica quale settore economico capace di sostenere lo sviluppo economico, sociale, culturale e turistico del nostro Paese e di attrarre importanti investimenti nazionali e

internazionali”.

“La frammentarietà e l’assenza di organicità degli interventi legislativi che si sono succeduti nel tempo” - ha concluso Serra - “e, soprattutto, la mancata considerazione della importanza strategica delle strutture dedicate alla nautica da diporto, rendono ormai indispensabile un intervento normativo unitario e specifico”.

Il dibattito ha visto i contributi di Gino Sabatini - Vice Presidente Unioncamere, Giovanni Acampora - Presidente Assonautica Italiana, Marco Machetta - Responsabile area legislativa di Assonat-Confcommercio, Cesare d’Amico - Presidente ITS Academy Fondazione “G. Caboto”, Vincenzo Poerio - Presidente Fondazione ISYL e Gian Battista Borea d’Olmo - Amministratore Cala del Forte di Ventimiglia e di numerosi porti turistici, approdi e punti di ormeggio.

Presenti in sala i rappresentanti di oltre 120.000 posti barca sui 163.000 totali italiani.

Tra i principali temi emersi:

1. Le strutture portuali costituiscono una risorsa determinante per l’Italia. I porti turistici e le strutture dedicate alla nautica da diporto, hanno i medesimi profili di importanza strategica a livello nazionale, che caratterizzano i porti commerciali o di interesse nazionale (principio ispiratore della Legge 84/1994 che li disciplina), se solo si consideri 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.
2. Il numero di posti barca a livello nazionale, è inferiore rispetto alla domanda e lo dimostrano sia una stima delle attuali imbarcazioni di proprietà o possedute da cittadini italiani e di quelle che potranno derivare anche dallo sviluppo del settore a livello internazionale, nonché una comparazione con quanto avviene negli altri Paesi.
3. Manca una legislazione specifica di riferimento della portualità turistica italiana, non contenuta nemmeno nel recente codice della nautica da diporto emanato con D.Lgs. n. 171/2005, né nella legge 84/94 che non contiene disposizioni che si riferiscono specificatamente ai porti turistici, essendo questa norma indirizzata ai porti commerciali.
4. Manca anche una nozione legislativa di cosa sia un porto (con le implicazioni di natura giuridica e pratica che ne derivano).
5. I porti turistici non hanno mai ricevuto una trattazione unitaria nel nostro ordinamento. Con particolare riferimento al porto turistico, la materia del turismo, di attribuzione regionale esclusiva, si trova a confronto con la materia di porti attribuita alla potestà legislativa concorrente Stato - Regioni, il che ha non poco contribuito a rendere il quadro normativo estremamente frammentario.
6. È evidente la necessità di una riforma della portualità turistica, che risponda all’evoluzione che il settore ha vissuto dagli anni ’60 a oggi e che accompagni le imprese verso una riqualificazione delle strutture esistenti e nella inevitabile Transizione energetica e digitale.
7. Appaiono centrali oggi gli aspetti della Fiscalità, della Semplificazione, della capacità di networking e della Formazione per favorire la leadership italiana nel contesto euro-mediterraneo.

