



**ASSOMARINAS**  
ASSOCIAZIONE ITALIANA  
PORTI TURISTICI

**IX COMMISSIONE**  
**(*Trasporti, poste e telecomunicazioni*)**  
**Camera dei Deputati**

**Atto del Governo n.101**

*17 settembre 2019*

La grave crisi che ha colpito il nostro settore dal 2008 ha determinato un eccesso di offerta di ormeggi per la nautica da diporto legato all'indebolimento economico della classe media italiana ed al brusco declino del mercato nautico, rendendo pressoché insostenibile dal punto di vista economico la realizzazione e la gestione di nuovi porti turistici.

Questo lunghissimo periodo di recessione del nostro settore è chiaramente confermato dalle note vicende negative del fallimento del Porto Turistico di Jesolo, dalla procedura di concordato preventivo di Marina di Pisa, dalla paralisi finanziaria del Marina di Ravenna, dalla cessione al Principato di Monaco del Marina di Ventimiglia, dal blocco dei lavori del Porto Turistico della Concordia a Fiumicino, dal fallimento del Porto Turistico di Imperia, dalla messa all'asta del progetto del Porto Turistico di Siracusa, dal sequestro per insolvenza del Porto Turistico di Licata, dalla messa in liquidazione del Marina del Cesari a Fano, dal fallimento del Porto Turistico di Ospedaletti, dal commissariamento del Porto Turistico di Policoro, dalla svendita ad investitori statunitensi del Porto Turistico di Cecina in corso di costruzione e da molte altre situazioni simili che abbiamo riscontrato lungo le nostre coste.

Per molti porti turistici realizzati prima del 2007 le difficoltà economiche sono risultate gravissime anche causa dell'avvio di un estenuante contenzioso con lo Stato per il rispetto dei propri contratti di concessione. La legge 296 del 2006 ha infatti introdotto un aumento dei canoni che non ha tenuto conto della specificità degli atti formali di concessione dei porti turistici, che sono basati sull'impegno da parte dell'investitore a realizzare le opere su di un'area per la quale viene quantificato nell'atto un canone demaniale prefissato ed indicizzato e non mutabile fino al termine del periodo di concessione, quando le opere vengono gratuitamente devolute allo Stato. La recente sentenza della Corte d'Appello di Ancona relativa al porto turistico di Fano ha finalmente rafforzato, come altre pronunce di giustizia amministrativa, la posizione degli investitori, poiché vi si chiarisce che "...in base ad una interpretazione costituzionalmente orientata, l'applicabilità della rideterminazione dei canoni va esclusa nel caso di concessioni rilasciate- prima del 2007 e non ancora scadute - per la realizzazione di strutture permanenti da parte dei concessionari in forza degli stessi atti concessori". La nostra categoria attende però da anni da parte del legislatore un chiarimento normativo che ponga fine a questo assurdo contenzioso per restituire la speranza e la regolarizzazione gestionale agli operatori coinvolti.

Nel corso del periodo di recessione sono inoltre venuti a maturazione numerosi nuovi porti turistici la cui progettazione risale agli anni 90, col risultato che il mercato dei servizi di ormeggio, già indebolito dalla riduzione del parco nautico nazionale, è stato ulteriormente inflazionato dall'offerta di 22.690 nuovi posti barca in tutta la penisola, che sono venuti ad aggiungersi ai 150.000 già esistenti.

A ciò si aggiunga che, secondo le nostre stime, proprio a causa dei progetti già approvati, avviati, e non ancora completati, si prevede che altri 21.209 nuovi posti barca verranno realizzati, con molte difficoltà, nell'arco del prossimo decennio.

Inoltre, dalle tabelle allegate alla nostra relazione, che espongono i dati da noi raccolti sui porti turistici in costruzione ed in progettazione, si evince che i posti barca in fase di avanzata pianificazione in piani di assetto territoriale comunali e nell'ambito di autorità portuali di tutta Italia ammontano già alla notevolissima cifra di 51.134.

L'attuale ampia disponibilità di strutture destinate alla nautica da diporto si pone così in contrasto con la oggettiva situazione del mercato nautico nazionale.

Infatti, nel 2018 si sono stipulati solo 370 contratti di leasing nautico in tutta Italia rispetto ai 4.000 stipulati nel 2008, in periodo pre-crisi, e considerato che molti dei nuovi contratti di leasing riguardano unità usate che vengono reimmesse nel mercato, ed ancor più unità nautiche destinate al mercato del charter (e quindi ad una pluralità di utenti che applicano criteri di sharing economy nell'uso delle imbarcazioni), e preso atto del fatto che molte delle unità vendute non sostano nelle coste italiane ma vengono delocalizzate in altre regioni del Mediterraneo, sembra che la lenta ripresa della domanda di ormeggi a livello nazionale continuerà ad avere un corso molto tiepido e graduale, senza grandi accelerazioni. A tal proposito vanno valutati con grande attenzione i dati forniti dal Ministero dei Trasporti con riferimento ai registri delle unità immatricolate.

Nel 2017 sono state registrate solo 898 nuove immatricolazioni di imbarcazioni, a fronte di 1.900 cancellazioni (mentre nel solo 2008 le unità di nuova immatricolazione erano 4.159); il numero totale delle unità immatricolate è sceso tra il 2011 ed il 2017 di circa 10.000 unità, ed il numero di nuove patenti nautiche rilasciate annualmente è sceso da 34.299 a sole 15.758.

Questa persistente debolezza del mercato manterrà un notevole livello di competizione tra porti turistici, acuito dall'affacciarsi sul mercato di numerosi porti turistici in corso di costruzione e da alcune nuove norme di recente introduzione: la legge di bilancio 2018 ha infatti ampliato agli specchi acquei adiacenti le possibilità di valorizzazione dei beni demaniali devoluti agli enti locali, ed ha previsto la possibilità per i circoli sportivi (anche circoli nautici) di trasformarsi in impresa con agevolazioni fiscali; il nuovo codice della nautica ha inoltre già introdotto la possibilità di usare aree demaniali inutilizzate per fare rimessaggio di imbarcazioni a terra, ed ha previsto la possibilità per le aree marine protette di dotarsi di nuovi campi boe.

Le preoccupazioni per la futura sostenibilità economica dei porti turistici italiani sono inoltre confermate dall'indagine commissionata al Consorzio ECSIP dalla DG Enterprise and Industry della Commissione Europea, i cui risultati sono stati pubblicati il 24 novembre 2015 con il titolo "Study of the Competiveness of the Recreational

Boating Sector”, che evidenzia come la crisi economica abbia rallentato significativamente il ricambio generazionale nell’utenza nautica. Lo studio riporta che le immatricolazioni di nuove imbarcazioni in Europa sono mediamente calate del 40%, e che l’età media dell’utente nautico europeo è cresciuta negli ultimi 10 anni da 45 a 55 anni. Ne risulta una complessiva previsione di sostanziale stagnazione del settore in Europa nel corso del prossimo ventennio.

Tali stime sono ulteriormente avvalorate dagli studi di settore delle associazioni dell’industria nautica statunitense, che rileva un’età media dell’utenza di 55 anni, e di quella tedesca ed olandese, che rilevano un’età media di 60, con una chiara tendenza all’uscita del mercato, per raggiunti limiti fisici di mobilità, ad 80 anni di età.

Per quanto dunque gli organi di stampa e le associazioni dei produttori nautici tendano, per comprensibili esigenze di promozione delle vendite, a diffondere notizie incoraggianti di ripresa del mercato nautico italiano, si tratta indubbiamente di ripresa produttiva infinitamente inferiore ai livelli che hanno caratterizzato il periodo pre-crisi, e principalmente rivolta a mercati extra-europei.

Alla luce delle considerazioni esposte, la nostra organizzazione esprime il proprio parere contrario all’articolo 27 dello schema di decreto legislativo in oggetto, relativo a modifiche all’art. 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, in quanto l’imposizione di una modifica generalizzata dei piani regolatori portuali non farebbe che aggravare a livello nazionale la situazione di eccesso di offerta di strutture destinate alla nautica da diporto, ponendo a rischio gli obiettivi di recupero dell’investimento da parte delle imprese portuali turistiche che si devono confrontare oggi con un mercato che non corrisponde più a quello per il quale erano state avviate. Da recenti indagini sommarie condotte dalla nostra associazione risulta infatti che la massa di crediti deteriorati legati ad investimenti in strutture per la nautica da diporto ammonta ormai in Italia a circa un miliardo di euro.