



Roma, 08 aprile 2021

prot.n. 60 GA/mr
 inviata a comm06a@senato.it

Spett.li
Commissioni V e VI
Senato della Repubblica

Oggetto: Disegno di legge n.2144

Turismo costiero – Comparto Nautico - attività subacquee – Sport Acquatici
Documento di sintesi delle azioni di stabilizzazione, riassetto e rilancio di filiera

DATI OGGETTIVI DEL TURISMO COSTIERO

7.680	Spiagge
30.000	Concessionari
1.300.000	Posti letto campeggi
70.000.000	Presenze campeggi
150.000	Addetti del settore
8.000 km	Lunghezza della costa
2.500	Imprese all'aria aperta – Campeggi
50.000.000	Presenze spiagge da Giugno ad Agosto
50.000	Addetti del settore spiagge (diretti e indiretti)
178.400	Addetti della nautica da diporto
500.000	Imbarcazioni da diporto presenti nei porti italiani

1,5 mld €	Volume d'affari annuale della subacquea e della pesca sportiva
5 mld €	Volume d'affari nautica da diporto
2 mld €	Volume d'affari spiagge
0,11 mld €	Gettito complessivo nazionale concessioni demaniali marittime

AZIONI A FAVORE DELLE IMPRESE DEL TURISMO COSTIERO

1. RICALCOLO DELLE TARIFFE DEMANIALI, IN FUNZIONE DELLA REALTA' SOCIO-ECONOMICA LOCALE.

Attivazione entro il 31/12/2021 del ricalcolo dei canoni demaniali che tenga conto delle diverse condizioni di accesso delle strutture turistiche marittime, lacuali e fluviali dal mercato nazionale ed internazionale. I nuovi canoni saranno parametrati alle condizioni reddituali su scala provinciale da apposite commissioni composte da:

- a. Presidente Camera di Commercio competente o da un suo delegato del territorio interessato (con funzione di presidente);
- b. Presidente della Commissione tributaria di primo grado competente o suo delegato (in qualità di vicepresidente);
- c. Un esperto nominato dall'ufficio erariale competente (in qualità di membro del consiglio della commissione)
- d. Un rappresentante di categoria del settore turistico nominato dal presidente della camera di commercio (in qualità di membro del consiglio della commissione)
- e. Il Sindaco del comune ove ricade la struttura turistica oggetto di ricalco (in qualità di membro del consiglio della commissione)

2. CANONI DEMANIALI 2021 – 2022: da tassa a incentivo socio - economico

Riduzione dell'80% dei canoni demaniali per il quadriennio 2021 - 2025 a fronte della presentazione da parte del concessionario di un piano di investimento annuale sui settori della promozione, dell'internazionalizzazione, dell'implementazione individuale e di sistema, anche attraverso interventi strutturali di nuova costruzione e/o di manutenzione

straordinaria, dotazione di nuovi impianti, ovvero l'acquisto di beni strumentali atti allo scopo d'impresa, che preveda il reimpiego di almeno il 50% dell'importo di riduzione dei canoni. Attivazione di un sistema premiante, per portare l'abbattimento al 100% o, addirittura in percentuali superiori, mediante il meccanismo del credito d'imposta esteso all'intero territorio nazionale con maggiori incentivi per Puglia, Calabria, Campania, Molise, Abruzzo, Sicilia e Sardegna nel caso di investimenti fino al 300% del canone demaniale.

3. EROSIONE COSTIERA - DESTINAZIONE PARTE FONDI CANONI DEMANIALI.

A seguito delle conseguenze negative della violenza che gli effetti meteo-marini hanno sulle nostre coste, è necessario almeno il 30% dei canoni demaniali vengano destinati per legge alla difesa idraulica della costa, al dragaggio dei porti e al ripascimento costiero.

La norma, se emanata, dovrebbe prevedere certezza di modalità operative e di tempi di applicazione, e comporterebbe risparmi per lo Stato, stante la previsione dell'art. 45 del Cod. Nav. che prevede riduzione dei canoni in caso di modificazione delle concessioni per cause naturali.

4. OPERE DI DIFESA IDRAULICA DEI PORTI TURISTICI

In materia di portualità turistica, serve normare la necessità di aumentare la difesa a mare delle strutture portuali turistiche esistenti. In considerazione della violenza sempre maggiore dei fenomeni meteomarinari, permettendo ai concessionari di prolungare la concessione demaniale in essere a fronte dell'ammortamento delle spese infrastrutturali da sostenere.

5. MORATORIA DI 2 ANNI DEI MUTUI DELLE IMPRESE BALNEARI, NAUTICHE O DI ALTRO GENERE INSISTENTI SUL DEMANIO MARITTIMO E/O DELLE ACQUE INTERNE

Sospensione per due anni del pagamento delle rate dei mutui ipotecari o chirografi, alle aziende di cui al presente articolo che ne facciano richiesta ai propri istituti bancari. La misura è necessaria in quanto, essendo attività stagionali, quelle che risulteranno gravemente danneggiate non si troveranno nelle condizioni di poter fare fronte agli impegni bancari presi fino ad almeno Luglio/Agosto 2022. Se si punta al rilancio complessivo dell'attività imprenditoriale, è opportuno che i soggetti colpiti possano riprendere a pagare i debiti pregressi dal 31.12.2022 in poi.

6. CLASSIFICAZIONE GENERALE DELLE 537 STRUTTURE PORTUALI TURISTICHE E APPRODI, COSI' COME INDIVIDUATE DAL DPR 2 DICEMBRE 1997 n. 509 E DELL'ART 20 comma 8 della legge 15 marzo 1997 n. 59

PROGETTO QUALITY MARINE®

Il progetto “**Quality Marine®**” messo in atto da Assonautica Italiana in collaborazione con il sistema delle Camere di Commercio – ha inteso costruire un percorso di qualificazione delle strutture portuali turistiche per promuovere lo sviluppo e la valorizzazione, in chiave qualitativa, dei porti turistici. “Quality Marine®” si basa essenzialmente su uno standard di servizio elaborato da Dintec, consorzio di sistema per l’innovazione tecnologica, che possa qualificare i porti turistici in tema di garanzie sulla qualità delle infrastrutture, di efficienza dei processi e di sostenibilità ambientale. L’obiettivo finale dell’intervento è quello di creare strumenti standardizzati e omogenei applicabili su tutto il territorio nazionale utili a costruire, entro il mese di Marzo 2022, una “rete di strutture” qualificate e certificate. Serve una rapida classificazione dei porti in maniera simile a quella degli alberghi con indicazione, da parte del Soggetto classificatore, delle modalità di intervento puntuali su ogni struttura per l’innalzamento dello standard.

Tale percorso consentirà di:

1. dare visibilità verso l’esterno del livello di qualità dei servizi dei porti;
2. fornire informazioni agli stakeholders del proprio posizionamento in termini di sostenibilità;
3. disporre di un sistema di controllo atto a prevenire eventuali criticità e rischi, soprattutto legati alla sostenibilità ambientale.
4. Internazionalizzare il prodotto turistico nautico italiano con unità di visione sia da parte dei soggetti operative che da quella dell’utenza.

7. PROCEDURE NORMATIVE PER LA REALIZZAZIONE DI NUOVI PORTI TURISTICI.

La realizzazione di nuove strutture portuali turistiche è oggi oggetto di una notevole confusione normativa, conseguente alla vigenza in materia di leggi nazionali (DPR 509/1997, Codice degli Appalti, legge 241/1990 sulle Conferenze di Servizi) varie sentenze del Consiglio di Stato), oltre che di leggi regionali che differenziano sostanzialmente procedure e durata delle concessioni.

E’ opportuno evidenziare che se pur i porti turistici sono da considerare opere pubbliche in quanto incamerabili dallo Stato, è pur vero che i finanziamenti per la loro realizzazione vengono effettuati da privati che si attendono tempi certi di rientro dei loro investimenti.

Va individuata una procedura unica a valere sull’intero territorio nazionale che consenta una rapida realizzazione di almeno 20 nuovi porti turistici sulle coste italiane.

8. IL RILANCIO DEL PROGETTO SIGNA MARIS – L’ITALIA CHE IL MARE RACCONTA

Riattivazione e sovvenzionamento del progetto Signa-Maris con il patrocinio della Presidenza del Consiglio.

IL PROGETTO SIGNA MARIS. Nel 2014 e sino al 2017 è stato attivato il progetto “SIGNA MARIS”, una iniziativa del MIBACT, Ministero per i Beni e Attività culturali e Turismo, in sinergia con la presidenza del Consiglio dei Ministri e Invitalia. L’iniziativa mirava alla valorizzazione di 38 porti turistici di Sicilia, Calabria, Puglia e Campania, e di 4 aeroporti

regionali minori, intesi come porte di accesso a 536 Comuni costieri e dell'entroterra, al loro patrimonio artistico, culturale, enogastronomico. Il progetto si basava sulla diffusione di una App gratuita in grado di connettere tutte le info essenziali del territorio prospiciente il porto cliccato. Signa Maris è stata promozionata nel mondo attraverso le ambasciate italiane. Assonautica Italiana è stata la principale promotrice del progetto nell'ambito di tutte fiere internazionali del settore e di "AdriOn to Expo Venice" con un'imbarcazione d'epoca a vela utilizzata come promotional platform che ha toccato in andata i principali porti italiani dell'Adriatico sino a Venezia e al ritorno i principali porti transfrontalieri di Slovenia, Croazia, Montenegro, Albania e Grecia.

Assonautica si propone come soggetto attuatore per il recupero del progetto Signa Maris, estendo l'area d'azione a tutto il territorio italiano "unendo le terre che il mare divide".

Serve una misura di finanziamento specifica pari a 3,5 milioni di euro. Flusso economico di ritorno stimato 50 milioni di euro nel triennio. 2021-2024, di cui 10 milioni circa di incremento del valore aggiunto

AZIONI A FAVORE DELL'UTENZA - LA NAUTICA DEVE DIVENTARE UN VALORE POPOLARE. L'ACCESSO AL MARE SARA' PER TUTTI

9. PICCOLA NAUTICA - SCIVOLI A MARE GRATUITI – MISURE DI AVVICINAMENTO AL MARE DELLE FASCE MENO ABBIENTI

Introduzione di una misura che renda obbligatoria la dotazione di uno scivolo gratuito per natanti carrellabili LFT massima 7 m, potenza massima 74,6 kw obbligatorio sui 634 comuni costieri. Oltre allo scivolo deve essere introdotto l'obbligo della dotazione di un di parcheggio custodito per carrelli.

La misura costa complessivamente circa 180 milioni di euro ma promuove un gettito fiscale che viene stimato in 330 milioni di euro in 5 anni di sola IVA, oltre ad occupazione per oltre 10.000 posti di lavoro tra produttivo, diretto, indotto e servizi.

MISURE AMBIENTALI E DI CARATTERE GENERALE

10. PREVENZIONE ALL'INQUINAMENTO DEL MARE DA IDROCARBURI

Contributo alla rottamazione dei motori fuori bordo 2 tempi di vecchia generazione, o dei motori fuori bordo 4 tempi immatricolati prima del 31/12/2006 portando l'IVA a tantum a zero sulla sola fornitura dei motori e aggiungendo una decontribuzione fiscale pari a euro 30/HP, fino al 31 Maggio 2022. Decontribuzione fiscale per le attività economiche fino al 100% della spesa per l'acquisto di motori fuori bordo elettrici, entro – fuori bordo ibridi, da installare su imbarcazioni nuove od usate, uso diporto o traffico, ove si provveda alla

sostituzione dei motori endotermici diesel e benzina. Decontribuzione fiscale per i privati fino al 110 % per il solo acquisto di motori benzina e diesel destinati alla sostituzione di motori endotermici entro-bordo ed entro-fuori bordo immatricolati entro il 31/12/2006.

La misura è altamente valorizzante per gli effetti di prevenzione dell'inquinamento del mare da idrocarburi.

11. MARINE LITTER – PLASTIC FREE

Dotazione strutturale al sistema delle Camere di Commercio - Unioncamere di una provvista di € 1.000.000 all'anno per 5 anni al fine di effettuare campagne di raccolta della plastica spiaggiata su tutte le coste d'Italia attraverso l'attivazione nelle 50 sedi locali del progetto Marine Litter – Assonautica Italiana già sperimentato con successo nelle coste pugliesi. I fondi seguiranno la rendicontazione prevista per le attività pubbliche.

12. DOTAZIONI TECNOLOGICHE NEI CANTIERI E NEI PORTI TURISTICI

Credito d'imposta del 40% delle spese relative all'installazione, rinnovo, implementazione di impianti di depurazione acque reflue, depurazione dell'aria, trattamento fanghi, raccolta RSU e filtraggio delle acque di superficie degli specchi acquei in concessione demaniale.

13. ATTIVITA' DI NOLEGGIO – CREDITO D'IMPOSTA

Estensione a tutto il territorio nazionale del credito d'imposta per l'acquisto di natanti da noleggio a motore in proprietà o in leasing a motore con potenza inferiore a 40 HP – 29 kw e per imbarcazioni a vela per il triennio 2021 – 2024 e per imbarcazioni a vela fino a 12 metri per il triennio 2021 -2024

14. SEMPLIFICAZIONE DELLE PROCEDURE AMMINISTRATIVE NEL TURISMO COSTIERO – BUROCRAZIA ZERO E CONTRATTAZIONE FISCALE

Piena e corretta applicazione delle normative previste ormai da tempo per i Distretti Turistici, che soprattutto in questi momenti così complessi, con la loro previsione di “ Zone di Burocrazia Zero “ e possibilità di una contrattazione con il Fisco per una tassazione triennale concordata, oltre che per finanziamenti agevolati, potrebbero essere un valido e concreto aiuto per la ripresa di quel Turismo Costiero (Diporto, Balneari, Portualità, Crocieristica, Alberghiero, Residenziale, Pesca- Turismo, ecc,) che così tanto incidente positivamente sul PIL nazionale.(31% dell'intero apporto del Turismo Nazionale con tutte le sue tipologie). Necessita riattivare la norma per la costituzione di nuovi Distretti Turistici, oltre che la possibilità di entrare nei Distretti Turistici.

15. ATTUAZIONE DEL RINNOVO FINO AL 2033 DELLE CONCESSIONI AI SENSI DELLA LEGGE DI BILANCIO 2019

Attuazione del rinnovo fino al 2033 delle concessioni demaniali marittime ai sensi della legge di bilancio 2019, e sollecito ad emanare i dispositivi previsti di cui ai co. 675 e 680 rispettivamente indispensabili ad individuare i “criteri per strutturare la revisione organica delle norme connesse alle concessioni demaniali” e definire i “principi e criteri tecnici ai fini dell’assegnazione delle concessioni sulle aree demaniali”.

AZIONI PER IL CHARTER NAUTICO

Inteso locazione e noleggio di imbarcazioni da diporto.

Premesso che la flotta italiana di imbarcazioni da diporto ad uso charter si divide in natanti, barche a vela e a motore, navi da diporto.

Non abbiamo un censimento della flotta Italiana destinata al Charter, ma, per quanto riguarda le imbarcazioni e navi da diporto, dalle ultime indagini, si stima una flotta di 5000 unità, che rappresentano, sottostimando 6 posti letto per imbarcazione, 30.000 posti letto giornalieri, con una stagionalità di circa 6 mesi, quindi una grande infrastruttura turistica italiana dedicata al turismo internazionale, che rappresenta un importante settore economico.

Pertanto, va rivisto il metodo di classificazione del settore, squisitamente TURISTICO (come il criterio dei marina resort)

Fermo restando gli aspetti legati alla sicurezza in mare che rimangono di pertinenza delle autorità competenti.

La competizione commerciale è in ambito mediterraneo, quindi europeo; i competitor delle aziende italiane sono, prevelantemente: Croazia, Francia, Spagna, Grecia.

Tali Nazioni hanno adottato strategie specifiche per il settore, che riguardano sia l'aspetto fiscale che quello legato ai lavoratori di bordo e di terra.

Tanto ha determinato la "*fuga*" dalla bandiera italiana a favore di altre bandiere, (Jersey, Francese, Maltese, Montenegro etc.). Tali Bandiere rendono gestibile e attuabile l'attività commerciale delle imbarcazioni da diporto soprattutto per quanto riguarda i titoli professionali dell'equipaggio.

Rivedendo le regole del settore ed uniformandole al contesto europeo, molte imbarcazioni Italiane riprenderebbero la bandiera Italiana. Tale considerazione è anche efficace per le grandi imbarcazioni di italiani con bandire estere.

Per sostenere e rilanciare il settore in Italia è fondamentale permettere alle Aziende Italiane di competere alla pari con le Aziende del resto d'Europa, con uguali o simili normative in merito agli equipaggi e alla gestione delle Flotte.

Di seguito le azioni da attuare:

16. Il Credito d'imposta utilizzato per l'ammodernamento e incremento delle flotte da Charter in Italia del Sud deve essere esteso a tutto il territorio nazionale per i prossimi 5 anni. Questa misura permette il rilancio dell'intera flotta di charter italiana.

17. Il Charter nautico va inserito nel settore Turismo compreso il personale imbarcato.

E' indispensabile che il personale imbarcato esca dal settore marittimo dove invece è inquadrato oggi, e quindi al settore trasporti, traffico o navale. Serve individuare una nuova categoria di lavoro turistico. E' opportuna, quindi, l'istituzione di un nuovo albo, gestito dalle camere di commercio, con certificazioni dedicate solo al turismo nautico.

La base è sempre la patente nautica rilasciata dalla CP. Mentre le qualifiche e l'inquadramento fiscale dovrebbero essere inserite in un nuovo settore specifico del turismo. Come per altre nazioni mediterranee. Per l'abilitazione al comando vedasi il punto n. 23.

18. Va rivisto il noleggio occasionale da parte dei privati che contribuisce a incrementare l'incertezza nel settore del Charter professionale. Il noleggio occasionale, infatti, permette ai privati di svolgere con semplicità attività economica con la loro barca personale, creando di fatto una competizione ad armi impari con le aziende del settore soggette a cavilli burocratici che vanno rimossi.

19. Titoli di abilitazione al comando di imbarcazioni e navi adibite a noleggio – charter.

Serve l'equiparazione della normativa italiana a quella dell'RYA - Royal Yacht Association inglese che vale per tutte le bandiere tranne che quella italiana. Questa misura permetterà il rilancio delle professioni di comando delle imbarcazioni e navi da diporto adibite a charter ed un notevole aumento delle imbarcazioni e navi da diporto adibite a charter con bandiera italiana.

20. Equiparazione dei titoli abilitativi comunitari con quelli extra-comunitari.

Comando di unità da diporto di bandiera italiana da parte cittadini comunitari ed extra-comunitari

- 1) L'art. 38 della legge n. 50 del 1971, come da ultimo riformata dalla legge n. 172 del 2003 prevede che gli stranieri (comunitari e non), e gli italiani residenti all'estero, muniti di un'abilitazione equipollente rilasciata dallo Stato d'appartenenza o residenza, possono comandare le unità da diporto di bandiera italiana (comprese le navi da diporto), a scopo sportivo e ricreativo, nei limiti dell'abilitazione in possesso.

- 2) I cittadini italiani possono comandare le unità appartenenti ad un Paese comunitario, essendo venuti meno i vincoli stabiliti dalla Convenzione di Ginevra che lo vietavano, ma per esercitare il diritto è necessario accertarsi che la legislazione del Paese di bandiera lo consenta. In questo contesto non si può invocare la reciprocità (se il mio Paese ti consente qualcosa anche il tuo deve permettermi di fare la stessa cosa).
- 3) I cittadini dei Paesi membri dell'Unione Europea non hanno l'obbligo di alcun titolo abilitante per comandare unità da diporto di bandiera italiana (navi, imbarcazioni e natanti) qualora siano muniti di una dichiarazione rilasciata dalle proprie autorità governative da cui risulti che la legislazione del Paese di appartenenza del soggetto o dello stato di bandiera dell'unità non prevede il rilascio di alcun titolo di abilitazione.

Roma, lì 08/04/2021

F.to Giovanni Acampora
Presidente Assonautica Italiana

Piazza Sallustio, 21 - Roma 00187 - Tel. +39-6-4704239

www.assonautica.it
sede.nazionale@assonautica.it – sportello.legale@assonautica.it - assonauticaitaliana@legalmail.it