

MARINE E TERRITORI A CONFRONTO

Il Turismo è il settore dell'Economia Nazionale che, nel nostro Paese, con un fatturato di circa 130 Miliardi di Euro, rappresenta il 9% del PIL nazionale ed il 10% dell'occupazione totale, e dà lavoro ad oltre 2,2 milioni di lavoratori.

In questo panorama il Balneare, la Nautica, il Diporto, la Crocieristica, il Charter, la Portualità Turistica, in pratica Il **Turismo Costiero**, rappresenta il 31% del totale degli introiti nazionali, arrivando ad essere la percentuale più alta rispetto alle altre forme di turismo, come il Turismo Museale e dell'Arte in generale, Turismo Montano o Religioso.

Oggi, in particolare, parleremo di **Portualità Turistica**.

In Europa, i Paesi nostri competitors, possono vantare in questo settore del turismo, numeri di tutto rispetto:

- Paesi Bassi: 1.160 tra Marine e porticcioli, con 200.000 posti barca;
- Francia: 370 Marine e 252.000 posti barca;
- Germania: 2.700 Marine
- Spagna: 360 Marine e 130.000 posti barca.
- Croazia: con 6000 km di coste, spesso ridossate da circa 1.200 isole, troviamo 350 porti naturali, e 40 Marine.

In Italia, sui nostri circa 7.500 km di costa, sono presenti 537 tra porti turistici ed approdi, che ospitano circa 157.000 posti barca, con una presenza maggiore in Liguria, Sardegna e Toscana, rispettivamente 23.000, 19.000 e 18.000 posti - barca.

Per il resto lo scenario in alcune Regioni si presenta abbastanza desolante, e così nel Lazio che vanta 23 Comuni costieri e rappresenta il 10% del PIL nazionale con i suoi oltre 5 milioni di abitanti, sono presenti solo 8.500 posti barca.

Sono il Comandante Angelo Zerilli, Capitano di Vascello delle Capitanerie di Porto oggi in congedo.

Durante il mio servizio, sono stato per 12 anni Responsabile della Portualità Turistica Nazionale presso il Ministero dei Trasporti - Direzione Generale del Demanio;

In tale veste ho avuto modo di partecipare insieme al Dott. Massimo Provinciali - caro amico e attuale Segretario Generale dell'Autorità di Sistema Portuale di Livorno - alla stesura del D.P.R. 509 del Dicembre 1997 - cosiddetto Decreto Burlando dal nome del Ministro allora in carica - norma che ha classificato le strutture per la nautica ed indicato il procedimento da seguire per la loro realizzazione e gestione in ambito

di concessione demaniale marittima pluriennale, innovando finalmente definizioni e concetti che risalivano ad un Regio Decreto del 1885!

In merito al Decreto Burlando - peraltro oggi ancora impiegato in molte Regioni costiere nazionali - credo che la sua necessaria rivisitazione avrebbe potuto essere effettuata in modo adeguato, sulla base della prevista variazione del Titolo V della Costituzione,- purtroppo recentemente bocciata - che prevedeva l'eliminazione delle materie concorrenti e l'introduzione della clausola di supremazia statale a tutela dell'unità giuridica ed economica della Nazione.

In alternativa, bisognerebbe tornare ad una piena applicabilità dell'art.1 del richiamato Decreto. Tale articolo, infatti, disciplina nell'ambito del procedimento per il rilascio della concessione demaniale marittima, anche l'approvazione di tutti i procedimenti ad essa connessi o strumentali. (piano regolatore, sue varianti ecc.).

A questo proposito devo ricordare che quando alla fine degli anni 90, a seguito dell'introduzione della Legge Bassanini la Politica decise di sostenere questo settore, venne messo in campo in meno di un anno, non solo il Decreto 509, ma anche la definitiva individuazione delle modalità di redazione dei progetti preliminari e definitivi da parte del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, ed il rapido recepimento delle norme europee sulla V.I.A.; risultato fu che nei 5 anni successivi si riuscì a realizzare circa 40 nuove Marine, quali il Marina di Stabia, il porto di Rimini, quello di Ostia, lo stesso Cala de Medici, Riva di Traiano, Santa Teresa di Gallura, Villasimius, Ancona, Scarlino, Varazze, ecc., portando i tempi di approvazione dei relativi progetti mediamente dai 15 anni precedenti a non più di 15-18 mesi.

Una statistica pubblicata all'epoca dal Sole 24 Ore, indicava come fossero stati creati, tra occupati diretti nelle Marine e nell'indotto, oltre 20.000 nuovi posti di lavoro e ad attrarre quasi 5 miliardi di lire di investimenti privati.

E così l'Amministrazione riuscì finalmente a dare tempi certi agli imprenditori, ed a portare a termine operazioni che potevano sembrare impossibili. Personalmente, una volta congedato, mi sono occupato del recepimento da parte della Regione Sicilia del Decreto Burlando, di ottenere 80 anni di concessione per il porto di Loano, dell'ampliamento del Porto turistico di Iesolo, di avviare il procedimento per i 30 anni di proroga per Cala Galera, del porto Carlo Riva di Rapallo, dell'ampliamento di Porto Rotondo, della privatizzazione di Porto Verde di Misano Adriatico, della sdemanializzazione dello Yacht Club Costa Smeralda a Porto Cervo, per conto dell'Aga Kan, della concessione per la realizzazione del Porto Turistico a Siracusa ecc.

Poi, purtroppo, in questi ultimi anni abbiamo dovuto subire azioni di puro sapore populistico, come quella famosissima della Tassa di Stazionamento che nel breve arco di due mesi ha visto salpare e sparire all'orizzonte quasi 40.000 imbarcazioni e causato il licenziamento di un numero imprecisato di migliaia di lavoratori impiegati nei cantieri navali e nei porti turistici nazionali, o anche l'emanazione di leggi

finanziarie che hanno adottato aumenti di canoni demaniali applicabili anche con effetto retroattivo a Piani Finanziari ed a Atti Formali precedentemente approvati dallo Stato.

Oggi, finalmente, le cose iniziano a cambiare! Nuovi strumenti normativi e maggiore considerazione del valore e delle potenzialità di questo settore del Turismo nazionale, possono finalmente aiutare ulteriormente la ripresa in atto, pur se la Nazione vive un momento politico di transizione ancora non totalmente definito.

La riduzione dell'Iva al 10% per i Marina Resort, l'abolizione della Tassa di Stazionamento per tutte le imbarcazioni, la legge-delega sul Codice della Nautica, ma anche la individuazione delle Zone di Burocrazia Zero nella normativa sulla costituzione dei Distretti Turistici, la liquidazione di Società partecipate come Italia Navigando, la Legge Madia sulla riorganizzazione della Pubblica Amministrazione e sulla certezza dei tempi delle Conferenze di Servizi, la chiara necessità di una nuova legge sul demanio marittimo, sono finalmente segnali concreti di una nuova generale considerazione che ha preso atto degli enormi danni apportati da provvedimenti frettolosi ad una settore dell'economia nazionale che rappresenta un'Eccellenza mondiale.

Quanto di bello i nostri territori possono offrire in termini di storia, cultura, tradizioni, ambiente, archeologia ecc., ha bisogno di punti d'ingresso; ed i porti turistici sono punti nei quali i Diportisti si trasformano in Turisti;

Per questo nel 2015 con finanziamenti europei, è nata SIGNA MARIS. Finalmente lo Stato, attraverso il Ministero dei Beni Culturali e del Turismo, e con INVITALIA S.P.A come braccio operativo, ha lanciato un Programma volto ad integrare mare e terra, attraverso la promozione di 4 Regioni del Sud Italia: Campania, Calabria, Puglia e Sicilia (e a questo proposito non si capisce perché non anche la Sardegna).

17.600 posti – barca in 38 Porti Turistici, 4 aeroporti regionali minori, hanno coinvolto 536 Comuni sia costieri che interni, in zone in cui spesso la disoccupazione giovanile supera il 50% e dove potenzialmente oltre 480.000 posti letto sono pronti ad ospitare turisti in tutte le stagioni dell'anno.

La promozione è stata capillare ed attenta: in Italia tramite una corposa campagna che ha utilizzato le Stazioni di servizio delle autostrade, i porti, le trasmissioni sulle reti della Rai, le Ambasciate e Consolati Italiani sparsi in tutto il mondo, le maggiori Fiere internazionali ed molti paesi extra europei tramite accordi con la Rai mediante programmi redazionali; tutte modalità intese a illustrare le centinaia di itinerari che partendo dai porti turistici delle Regioni indicate, consentono di vivere e scoprire le meraviglie del nostro Paese.

Oggi il Progetto si è concluso, anche se restano ovviamente le tracce di quanto è stato fatto, e, sarebbe veramente auspicabile riuscire ad impegnare il Governo che tutti speriamo possa presto essere costituito, a individuare le risorse aggiuntive necessarie ad estendere il Progetto di promozione a tutto il territorio nazionale.

A tal fine un esempio: Il Comune di Cerveteri: 36.000 abitanti a soli 40 Km da Roma, collegata con un'autostrada e sede delle 2 necropoli etrusche più importanti in assoluto, tanto da far dichiarare Cerveteri Patrimonio dell'Umanità sin dal 2004. Eppure il Comune può contare solo su 70.000 visitatori l'anno, che ritengo essere un numero di turisti assolutamente contenuto rispetto all'enorme potenzialità del suo territorio.

Ecco allora che la portualità turistica, - così a Cerveteri con le sue poche centinaia di metri di costa, come per molti altri territori costieri ricchi di eccellenze archeologiche, culturali ambientali ed enogastronomiche, che non riescono ad esprimere in modo compiuto le loro potenzialità per carenza di infrastrutture oltre che per mancanza di una adeguata promozione - diventa una vera porta di ingresso nei territori, un vettore in grado di consentire un riordino urbano e di avviare la crescita di un indotto connesso con le altre forme di turismo che spesso sono solo ad un livello embrionale.

In conclusione un punto d'ingresso ed allo stesso tempo vettore di rinascita globale per i territori che il Mondo ci invidia ma che spesso assurgono all'onore della cronaca per lo stato di abbandono nel quale molti di loro versano.

CONCLUSIONI

I problemi da risolvere, stante anche lo stallo politico che la Nazione sta vivendo, sono molti e complessi.

Siamo però fiduciosi credo che se e quando ci sarà dato un segnale, il settore del Diporto Nautico nel suo complesso sarà pronto a rispondere con unità di intenti, conscio delle enormi opportunità che sono in ballo.

IPOTESI DI SOLUZIONI

- 1) ADEGUAMENTO LEGGI REGIONALI SU PIANI REGOLATORI E DURATA DELLE CONCESSIONI.
- 2) REVISIONE DEL DECRETO 509/1997 ALLA LUCE DELLA LEGGE MADIA SU VELOCIZZAZIONE PROCEDIMENTI AMMINISTRATIVI.
- 3) REVISIONE DELLA NORNATIVA SULLA REALIZZAZIONE DEGLI APPRODI TURISTICI IN AMBITO DI PORTI COMMERCIALI.
- 4) APPLICAZIONE DEI CONTRATTI DI SVILUPPO AI PORTI TURISTICI - DECRETO MINISTERIALE 9 DICEMBRE 2014
- 5) INSERIMENTO DELLE REALIZZAZIONE PER LA NAUTICA TRA I PROGETTI FINANZIABILI NELLE AREE ZES- ZONE ECONOMIA SPECIALE.
- 6) CHIAREZZA SULLA TASSAZIONE DEI PORTI TURISTICI - CANONI - POSTI IN TRANSITO -
- 7) CORRETTA APPLICAZIONE DELLE NORMATIVE SUI DISTRETTI TURISTICI
- 8) MAGGIORE INFORMAZIONE SUI RISULTATI DEL PROGRAMMA SIGNA MARIS E POSSIBILITA' DI NUOVO PROGRAMMA A LIVELLO NAZIONALE.
- 9) CORSI DI FORMAZIONE IN AMBITO UNIVERSITARIO PER LA PREPARAZIONE DELLA FIGURA DEL DIRETTORE DEL PORTO

Roma, maggio 2018

Capitano di Vascello

Angelo ZERILLI