



ASSONAUTICA ROMANA

**Audizione innanzi alla IX Commissione Trasporti della Camera dei deputati
6 luglio 2022 - avv. Antonio Bufalari**

Gentile Presidente,

Egregi Onorevoli,

la Costituzione, all'art. 4, ci ricorda che **"La Repubblica riconosce a tutti i cittadini il diritto al lavoro e promuove le condizioni che rendano effettivo questo diritto."**

Questo principio fondamentale è stato spesso visto in chiave esclusivamente giuslavoristica.

Oggi voglio chiedervi lo sforzo di legger questa disposizione da un'altra prospettiva, cambiando ottica. Guardando dal mare alla terra, con le coste italiane di fronte a Voi, Illustri Onorevoli, come se foste su una barca.

Vedreste, così, l'operosità di tanti Italiani impiegati in quel settore che viene comunemente chiamato "l'Economia del Mare".

Sul mare e per il mare lavorano infatti in Italia quasi 1 milione di risorse umane, donne e uomini; 225 mila partite iva rappresentate per la maggior parte da artigiani e piccole medie imprese, ognuno dei quali con la propria attività lavorativa sfama figli, famiglie e genera un effetto moltiplicatore che – nell'Economia del Mare – rappresenta l'1,7, per ogni euro prodotto dalla Blue Economy se ne attivano altri 1,7 euro sul resto dell'Economia.

Mi fermo con i numeri, non ve ne parlerò, già sono riportati nelle risoluzioni all'ordine del giorno e sono stati riferiti dagli illustri Colleghi ed Amici che mi hanno preceduto oggi.

Voglio invece continuar a commentare, per l'appunto, le due risoluzioni, accorpando – per sinteticità – in tre macroaree gli impegni richiesti in queste al Governo.

1) Infrastrutture portuali nazionali e Reti logistiche europee

Innanzitutto, viene trattata l'esigenza di proteggere la nazionalità, "italianità", delle infrastrutture portuali.

Condivido, ma da questo punto di vista. È necessario ora, soprattutto ora, che l'Italia torni ad avere una coscienza marittima. Serve la Politica, serve Visione e Programmazione che permetta nei prossimi mesi ed anni l'attivazione di una serie di misure e riforme che diano



ASSONAUTICA ROMANA

la possibilità all'Italia, ed agli Operatori Economici nazionali, di proteggersi dall'estero ma, soprattutto, che rendano possibile agli stessi di porsi all'estero come un competitor affermato e specializzato nel settore del trasporto marittimo e della logistica integrata, le cd. "Eccellenze del Made in Italy". Dobbiamo tendere a diventare leader di mercato non per politiche protezionistiche ma per competenze, specializzazioni e know how, ma per far questo la Politica deve preservare e dar la possibilità a tante PMI di crescere e riuscire a porsi sul mercato nazionale, europeo ed internazionale.

Serve una politica che definisca una pianificazione portuale – con specificità determinate per ogni singolo porto, e questo per superare l'attuale competenza generalista di tanti scali nazionali. Mi rendo conto che quello che dico può risultare antipatico, ma se non superiamo il campanilismo territoriale a beneficio di una strategia nuova e di ampio respiro continueremo a mortificare un settore economico che in ogni caso andrà avanti o in Italia o altrove.

Oltre a pianificare serve, inoltre, una profonda riqualificazione infrastrutturale che permetta di aver spazi e strutture ammodernate negli ambiti portuali atti ad ospitare le sempre nuove esigenze del cluster marittimo. Banchine e piazzali efficienti che possano ospitare gli hub del domani ma che abbiamo dietro di sé territori sinergici e infrastrutture correlate. Ha ragione, infatti, il Presidente di Assoportici Giampieri che ha sottolineato che *"è impensabile che un porto possa svilupparsi in contrasto con le comunità circostanti e l'ecosistema portuale"*.

Servono, poi, collegamenti autostradali, ma, soprattutto, ferroviari per una vera e propria transizione del trasporto e della logistica e per l'efficiente sviluppo della Rete Ten-T. Infrastrutture e collegamenti essenziali per posizionare l'Italia come la banchina più importante del Mediterraneo, in grado di portar un container in Europa in modo veloce, economico e sostenibile.

2) Concessioni portuali e comparto cantieristico e produttivo

Ho iniziato questo mio intervento con un principio costituzionale, *La Repubblica promuove le condizioni che rendano effettivo il diritto al lavoro*.

Gli Operatori Economici questo spesso chiedono: di poter lavorare serenamente, e, pertanto, di avere: regole certe e procedure amministrative e fiscali chiare.



ASSONAUTICA ROMANA

Ebbene per render efficace ed effettivo questo principio è condizione necessaria ed essenziale che il Legislatore provveda a regolamentare in modo non parcellizzato ma **unitario** (secondo quelli che erano i principi cardine del Codice della Navigazione) l'Economia del Mare, evitando interventi che – pur volendo aiutare il comparto – aumentino la confusione generale, come ad esempio ora avviene nei casi dei “*Marina Resort*”.

Punto nevralgico e centrale è insito nella regolamentazione sulle concessioni demaniali marittime destinate alle infrastrutture portuali, agli approdi, ai cantieri nautici e navali e alle attività produttive connesse. Non ci auspichiamo, anzi chiediamo, innanzitutto, che questa, la regolamentazione, venga definita differenziandola e separandola dalle disposizioni sugli stabilimenti balneari in quanto settori ontologicamente diversi dai primi. Le attività portuali e produttive, infatti, non sono legate solo al turismo ma all'intera materia dei trasporti. Stessa differenziazione andrà poi fatta per le destinazioni sportive e culturali di promozione del mare e dell'ecosistema marino.

Infatti, dopo le sentenze dell'Adunanza Plenaria del Consiglio di Stato abbiamo finalmente l'occasione per normare e revisionare l'intero settore delle concessioni demaniali marittime e delle acque interne. Atti, le concessioni demaniali, di fondamentale importanza in quanto nella maggioranza dei casi rappresentano per gli Operatori l'“azienda” stessa, nella denominazione propria del Codice civile. Per una seria e vera riforma è necessario partire dalla consistenza del patrimonio demaniale nazionale. Non abbiamo solo immobili di pregio, musei, gallerie, palazzi. Anche le coste rappresentano Patrimonio. Un patrimonio naturalistico strategico e di fondamentale importanza.

L'obiettivo deve essere la razionalizzazione e la riqualificazione dello stesso, con individuazione delle zone da proteggere e zone atte a ricevere azioni antropiche necessarie per il successivo sviluppo infrastrutturale, economico ed occupazionale.

Individuato e differenziato il bene demaniale è fondamentale differenziare i regimi giuridici rispetto alle attività a cui sono destinati. Non si può generalizzare. Le attività portuali e produttive devono avere un regime proprio che permetta di individuare la particolarità e la ricchezza data dal valore aggiunto dei beni e servizi ivi prodotti, degli investimenti necessari e dell'occupazione sviluppata, andando a valorizzare e “proteggere” gli



ASSONAUTICA ROMANA

investimenti fatti, gli avviamenti sviluppati, l'occupazione impiegata, con regimi transitori che garantiscano la continuità del servizio e lavoro reso. Non dobbiamo trovare escamotage per eludere i principi comunitari, ma trovare metodologie che permettano agli operatori nazionali che vogliono lavorare, investire e sviluppare ricchezza ed occupazione di farlo in modo certo e sereno (tempi e modalità chiare, costi e fisco determinati e determinabili).

3) Politiche fiscali e promozionali

Al fine di rendere fattibile lo sviluppo, il Legislatore deve dare regole che permettano di avere tempistiche adeguate di rientro economico e certezze nella disponibilità delle aree. Condizioni che possono, pertanto, rendere bancabili e finanziariamente appetibili gli investimenti proposti dagli Operatori.

Nell'ambito di questa attività essenziali sono le politiche di promozione e supporto delle ZES (Zone Economiche Speciali) e delle ZLS (Zone Logistiche Speciali) che per mezzo di politiche fiscali e di sviluppo rendano economicamente vantaggioso il nostro Paese rispetto a competitor europei ma soprattutto nordafricani e consentano all'Italia di riacquisire un vantaggio strategico nel Mediterraneo.

Infine, merita un accenno, l'ulteriore occasione da non perdere.

L'Economia del Mare europea e mondiale sta avendo una crescita continua – anche negli anni 2021 e 2022 – e se saremo e sarete bravi a portare avanti gli obiettivi di cui alle risoluzioni odierne tale crescita troverà un luogo naturale di sviluppo sulle coste e nei porti italiani. In tal caso – e lo speriamo tutti - non si potrà prescindere dalla transizione ecologica, energetica e digitale.

La riqualificazione e l'adeguamento delle infrastrutture portuali presenti, lo sviluppo dei traffici non potrà prescindere dai principi della Blue Economy, in senso proprio, quella economia teorizzata da Gunter Pauli e dai canoni dell'economia circolare come le tre Erre del Ridurre, Riusare e Riciclare.

Rendendo i porti degli Hub energeticamente ed ambientalmente indipendenti, dove le attività di bonifica e dragaggio vengano gestite dallo Stato secondo pratiche sostenibili sia economicamente che ambientalmente. Dove l'installazione di fonti di energia rinnovabile abbiamo procedimenti amministrativi semplificati tali da non sospendere ed interrompere



ASSONAUTICA ROMANA

processi virtuosi proposti dai Concessionari.

Concludendo, rimarco che le risoluzioni odierne fissano alcuni capisaldi fondamentali ma sono l'inizio, sono la scintilla che deve innescare un moto rivoluzionario che permetta all'Italia di tornare ad esser protagonista sul Mare. Quello che chiediamo alla politica è visione, prospettiva, norme certe e politiche economiche e fiscali di sviluppo che consentano all'imprenditoria italiana fatta di tanti piccoli artigiani, imprenditori ed operatori di lavorare e lavorare serenamente. Dateci gli strumenti per lavorare e permettete all'Economia del Mare di progredire anche in Italia come nel resto del Mondo. Voi **dovete farlo** per mandato istituzionale, **potete farlo** perché ne avete piena capacità e tutto il supporto e l'aiuto di noi Operatori del Mare; spero solo che **vogliate farlo**, per il bene di noi tutti.

Grazie

Avv. Antonio Bufalari
