

RAPPORTO SUL TURISMO NAUTICO

Numero 1 | anno 2009

Osservatorio Nautico Nazionale

| Turismo | Diporto | Territorio |

Provincia di Genova

Ucina Confindustria Nautica

Accademia Italiana Marina Mercantile

Università degli Studi di Genova

Centro di Ricerca per l'Innovazione e lo Sviluppo del Turismo

Dipartimento di Economia e Metodi Quantitativi

con il patrocinio del
Ministero del Turismo

Già prima della creazione del Ministero del Turismo, come Dipartimento per lo Sviluppo e la Competitività del Turismo della Presidenza del Consiglio abbiamo posto massima attenzione al comparto della nautica. È probabilmente la prima volta in assoluto che ciò accadeva in Italia.

Come questo Rapporto sul Turismo Nautico evidenzia in maniera molto esaustiva, l'indotto a valle del turismo nautico - generato dai diportisti nel momento dell'utilizzo della propria imbarcazione - è un formidabile volano di sviluppo, con moltiplicatori del reddito e dell'occupazione che non hanno eguali nel cluster marittimo.

Chiaramente si tratta di un settore molto specifico sul quale fino ad ora esistevano pochi dati scientificamente vagliati. La pubblicazione di questo studio si inserisce a tutti gli effetti nella nuova visione del comparto turistico che deve comprendere anche quelle componenti che fino ad ora non sono state analizzate e che invece sono parte importante dell'economia di territori e imprese e del nostro Paese.

Questa iniziativa rappresenta un valido strumento capace di approfondire le molteplici tematiche correlate alla fruizione turistica del mare, studiando la domanda, indagando sull'offerta territoriale di infrastrutture, strutture e servizi dedicati, monitorando il mercato della nautica nei suoi diversi settori, analizzando il contesto normativo di riferimento e attivando, nell'ambito della ricerca di settore, proficue sinergie e vantaggiose relazioni con gli altri enti di ricerca.

Il Rapporto, pubblicato con il patrocinio del Ministero ci consente quindi di guardare in maniera sistematica ed approfondita al settore, rafforzando anche l'impegno mio personale e del Ministero a sostegno del comparto.

On. Michela Vittoria Brambilla
Ministro del Turismo

INDICE

INTRODUZIONE

Il Sistema Osservatorio Nautico	9
Il Rapporto annuale n.1 - 2009	10
Lo schema interpretativo	10
La tipologia dei contenuti	10
Come consultare il rapporto	12

PARTE I - Gli snodi del turismo nautico

1. LA BARCA	14
1.1 Il parco nautico 2008	15
1.1.1 Il parco nautico immatricolato	19
1.1.2 Il parco nautico non immatricolato	22
1.1.3 Il parco nautico complessivo	22
1.1.4 Le nuove immatricolazioni per l'anno 2008	22
1.1.5 Il leasing nautico	23
1.2 Le patenti nautiche	26
1.2.1 L'andamento nell'ultimo decennio	31
1.3 Il charter: un'indagine sugli operatori (Panel)	33
1.3.1 Le imprese: dimensione aziendale, addetti, fatturato	34
1.3.2 La flotta a disposizione	36
1.3.3 L'attività: noleggio e locazione	39
1.3.4 La clientela	40
1.3.5 Un confronto con altre fonti per l'analisi del settore	40
1.3.6 Le indicazioni per lo sviluppo	42
2. LA RICETTIVITÀ	44
2.1 Le infrastrutture portuali nel triennio 2007-2009	44
2.1.1 I nuovi porti	48
2.1.2 La distribuzione regionale	51
2.1.3 Le infrastrutture per le navi da diporto	53
2.2 I posti barca	58
2.3 Le caratteristiche dei servizi presenti	64
3. I BACINI DI UTENZA	68
3.1 La provenienza e i flussi dei diportisti (Focus)	68
3.2 Indice di pressione e densità territoriale	71
4. I LUOGHI DEL NAVIGARE	76
4.1 Un'indagine sulle Aree Marine Protette italiane (Panel)	76
4.2 La situazione in Italia: distribuzione, caratteristiche e accessibilità	78
4.3 Gli addetti e la gestione	80
4.4 Le problematiche della fruizione turistica	82

4.5 L'attività di promozione delle AMP	84
4.6 Le indicazioni per lo sviluppo	86
PARTE II – I turismi dell'acqua	
5. IL DIPORTISMO NAUTICO	88
5.1 Il profilo del diportista (<i>Focus</i>)	88
5.1.1 Le caratteristiche anagrafiche	88
5.1.2 Le modalità di navigazione	90
6. IL DIVING	93
6.1 Il diving: l'indagine, il campione, la metodologia (<i>Panel</i>)	93
6.2 Le imprese: dimensione, fatturato, flotta a disposizione	94
6.3 I corsi e le altre attività svolte	96
6.3.1 Le immersioni	98
6.4 La clientela: provenienza	99
6.5 La promozione e le collaborazioni	99
6.6 Le indicazioni per lo sviluppo	101
7. LA PESCA SPORTIVA	103
7.1 La pesca sportiva: caratteristiche e dimensioni del settore	103
7.2 Nuove forme di turismo: il pescaturismo e l'ittiturismo	105
PARTE III – L'importanza economica del settore	
8. LA SPESA DEL DIPORTISTA	108
8.1 Obiettivi, contenuti e campione dell'indagine (<i>Focus</i>)	108
8.2 L'approccio metodologico e le categorie dei diportisti	109
8.3 La spesa per i servizi portuali relativi all'imbarcazione	112
8.4 La spesa del diportista stanziale: i trasporti via terra	114
8.4.1 La spesa per la ristorazione	116
8.4.2 La spesa per shopping	118
8.4.3 La spesa per attività d'intrattenimento e cultura	120
8.4.4 La spesa complessiva del diportista stanziale	121
8.5 La spesa del diportista in transito	122
8.5.1 La spesa del diportista in transito: i trasporti via terra	122
8.5.2 La spesa per la ristorazione	123
8.5.3 La spesa per shopping	124
8.5.4 La spesa per attività d'intrattenimento e cultura	125
8.5.5 La spesa complessiva del diportista in transito	125
8.6 La spesa totale media del diportista	126

PARTE IV – Le istituzioni ed i fattori di contesto

9. LA LEGISLAZIONE NAZIONALE	128
9.1 La rilevanza della normativa per lo sviluppo della nautica	128
9.2 La legislazione relativa alla portualità	129
9.3 La revisione della normativa fiscale: una leva per la competitività	134
9.4 Alcune indicazioni per il Codice della Nautica	137
9.5 La legislazione per le Aree Marine Protette	139
9.6 Altre semplificazioni normative	140
9.7 Un'ipotesi per il riutilizzo dei porti esistenti	140

PARTE QUINTA – Il database Osservatorio

10. IL DATA BASE RAPPORTO 2009	144
10.1 Database <i>number</i>	144
10.1.1 Indice delle tabelle e delle figure	148
10.2 Database <i>reference</i>	153
11. I CONTENUTI DEL RAPPORTO PRECEDENTE	154
11.1 L'indice Rapporto 0 – 2008	154

Introduzione

Il Sistema Osservatorio Nautico

L'Osservatorio ha lo scopo di analizzare tutti gli aspetti legati al turismo dell'acqua e alla nautica: da quelli connessi ai loro riflessi territoriali e infrastrutturali, ambientali, produttivi, economici e di mercato, legislativi e normativi, a quelli relativi alla domanda turistica e alle sue determinanti.

L'oggetto dell'analisi consiste nell'approfondimento dei temi del settore, nell'ambito della situazione dei diversi comparti, attraverso l'esame dei dati esistenti e di quelli di propria produzione, per trasformarli in un insieme coerente di indicatori, ovvero di informazioni utilizzabili per le decisioni di programmazione pubblica, di sviluppo generale e locale del turismo e della nautica, anche ai fini della costruzione di un quadro di riferimento per gli operatori del settore. L'Osservatorio Nazionale fornisce a questo fine valutazioni strategiche dei fenomeni economici, sociali e tecnologici che influenzano l'attività del turismo nautico, anche attraverso un'attività di monitoraggio periodico di alcune componenti strategiche.

I temi di ricerca fanno riferimento, tra gli altri, ai seguenti principali campi di indagine:

- il contesto generale e specifico del settore nautico (produzione, mercato, navigazione, ecc.),
- l'offerta territoriale, di infrastrutture, strutture e mezzi,
- la domanda e i turismi dell'acqua (consistenza, motivazioni, prospettive, ecc.),
- le tematiche trasversali, quali la legislazione, la formazione, l'innovazione, ecc.

L'Osservatorio ambisce a divenire anche un sistema dinamico attraverso l'interattività aperta verso tutte le componenti rappresentative degli operatori ed utenti del settore che fanno riferimento ai nodi strategici: la produzione, la ricettività, l'ambiente-acqua, la domanda, le istituzioni. Per raggiungere le finalità proprie, l'Osservatorio si è dato un'articolazione complessa che metterà a regime progressivamente nell'arco dei suoi primi anni di attività. Essa comprende:

- La predisposizione del **Rapporto annuale**, tramite la raccolta, l'elaborazione e l'analisi dei dati del settore, che diventano così patrimonio del *database* dell'Osservatorio;
- L'attività di ricerca mirata, che confluisce nei **Report** (commesse esterne) e nei **Focus** (studi d'iniziativa dell'ONN, eventualmente anche cofinanziati);
- Il **Cruscotto**, un'analisi periodica di tipo congiunturale e previsionale (*Panel*), riguardante le tematiche del settore;
- Il **Centro di documentazione**, in cui sono raccolti materiali cartacei, digitali e *web-based*;
- Il sito *web*

In particolare il Rapporto, che contiene le analisi riferite allo stato di salute dei turismi dell'acqua e della nautica, oltre a rendere pubblici dati e ricerche originali, ha l'obiettivo di mettere a sistema la gran quantità di informazioni esistenti, in modo da ottenere un quadro d'insieme scientificamente sostenibile e farne un imprescindibile strumento di conoscenza. La sistematicità, la periodicità delle rilevazioni, la costanza di metodo sono dunque potenzialmente in grado di fare del Rapporto un punto di riferimento attendibile per chi debba pianificare, programmare, investire nel settore del diportismo e della nautica

Parallelamente, i progetti di ricerca autonomamente condotti o finanziati o a cui l'Osservatorio a vario titolo partecipa, potranno di volta in volta approfondire tematiche specifiche ad ampio spettro territoriale, oppure affrontare problemi di nicchia o a valenza locale. Tuttavia anche questi prodotti di tipo puntuale, proprio perché eseguiti nell'ambito di un unico ambiente scientifico di ricerca, diventeranno

patrimonio conoscitivo prezioso, da intersecare con le risultanze dei diversi altri studi prodotti dell'Osservatorio.

Tramite il Cruscotto, inoltre, l'Osservatorio vuole predisporre uno strumento che, attraverso l'interrogazione di *panel* e di testimoni privilegiati, possa fornire un monitoraggio periodico della situazione dei principali snodi del settore.

Il Centro di documentazione, da parte sua, ha l'obiettivo di creare strumenti integrati (tradizionali e digitali) per rendere facile e rapida la ricerca e l'acquisizione delle informazioni riguardanti il turismo dell'acqua e la nautica, sia come base di lavoro interna sia come servizio alla collettività, mettendolo progressivamente a disposizione della consultazione pubblica.

Il sito *web*, infine, oltre che le naturali funzioni di portale istituzionale, assumerà il ruolo di interfaccia dinamica e interattiva offrendo fra gli altri servizi anche quello di "porta aperta" a tutte le voci che vorranno partecipare costruttivamente allo sviluppo del settore.

Il Rapporto annuale n.1 - 2009

Lo schema interpretativo

L'Osservatorio Nautico Nazionale è nato, tra l'altro, per porre rimedio ad una lacuna nel campo della ricerca, dell'analisi e della conseguente proposta organica circa l'articolato settore del turismo dell'acqua e della nautica.

L'obiettivo di configurare il Rapporto come l'appuntamento annuale di riferimento conoscitivo e propositivo per il settore del turismo nautico, ha indotto a costruire un *framework* in grado di coniugare la necessità di completezza delle informazioni con la volontà di porre l'accento sugli elementi e sui fattori che maggiormente possano incidere sulle possibilità di sviluppo; come sperimentato nel precedente numero zero, il Rapporto appoggia le sue basi analitiche su un solido schema interpretativo.

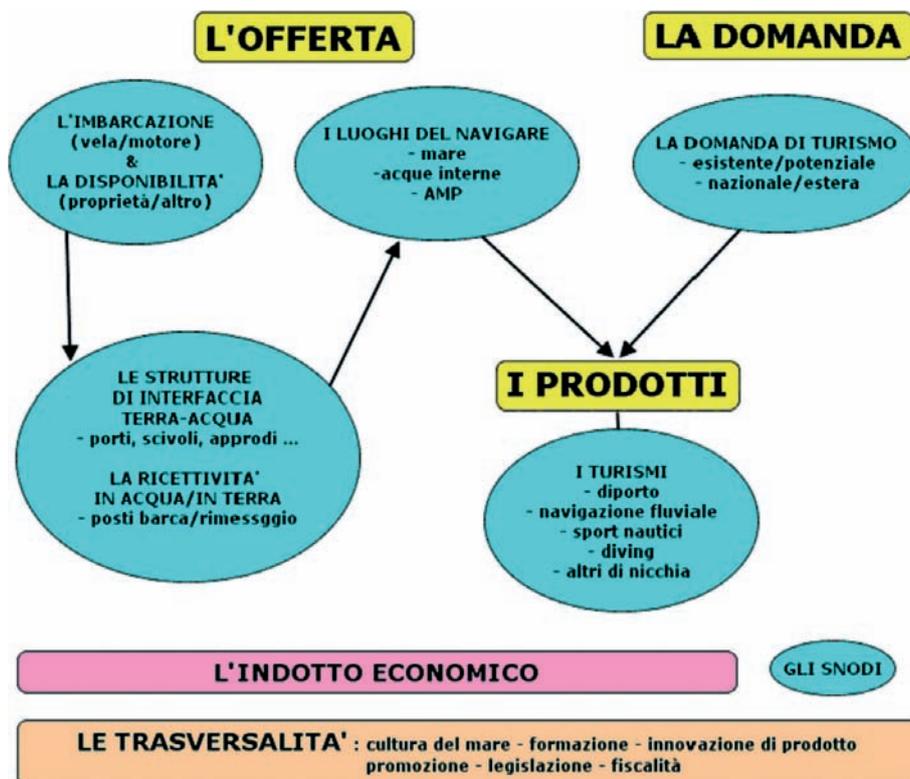
Come si può facilmente evincere la struttura del Rapporto fa riferimento ad almeno due chiavi di lettura. La prima prende in considerazione la classica interpretazione di ogni fenomeno economico che, attraverso l'incontro fra domanda e offerta, dà luogo allo scambio di prodotti sul mercato (i turismi). La seconda mira ad analizzare una sorta di filiera logico-temporale che prende in considerazione le tappe attraverso le quali si forma il prodotto del turismo nautico: quindi dalla costruzione alla disponibilità dell'imbarcazione, al suo stazionamento, manutenzione e messa in acqua, alla navigazione vera e propria.

Accanto a questi capisaldi si pongono due ulteriori tipi di analisi: la prima sulla valutazione dell'importanza economica del comparto attraverso la stima degli indotti diretti e indiretti delle singole fasi e attività della filiera. La seconda prende in esame i fattori di contesto e trasversali che influenzano lo sviluppo del settore.

La tipologia dei contenuti

Il campo di indagine dell'Osservatorio è quello del turismo connesso con la fruizione dell'acqua nelle sue diverse modalità, in quanto prevalentemente legate alla navigazione: quindi il diportismo nautico, gli sport nautici, l'immersione nelle sue diverse modalità, così come altre attività di nicchia o emergenti come per esempio il rafting, la pesca sportiva e la pesca-turismo, l'avvistamento cetacei, ecc.

Schema interpretativo del Rapporto



I contenuti del Rapporto possono essere letti anche sulla base delle loro tipologie; da questo punto di vista esso risulta composto da:

- i dati e le relative elaborazioni ed analisi (sulla base degli aggiornamenti annuali che formano il nocciolo del database dell'Osservatorio): si tratta sia di informazioni provenienti da indagini originali sia da notizie assunte direttamente dalle fonti originarie;
- il *Focus*: è l'indagine tematica originale proposta ogni anno dall'Osservatorio. Quest'anno il *Focus* ha completato, su base nazionale, l'indagine precedente (che era limitata alla Liguria) sulle ricadute economiche e più specificamente quelle riguardanti una parte importante dell'indotto a valle del settore e cioè la spesa del diportista nautico;
- il *Panel*: in via di prima sperimentazione da quest'anno è stata appunto implementata una prima sezione del *Panel*. Tale attività è stata svolta mediante tecnologia *CAWI*, consistente nella predisposizione di un questionario via *web*, compilabile *on line*, le cui informazioni sono automaticamente ricoverate in un database per le successive elaborazioni. Le categorie interessate in questa prima fase sono state le imprese, di noleggio e locazione nautica, i centri diving e le aree marine protette. I risultati (riportati nei rispettivi paragrafi) sono stati soddisfacenti con percentuali di risposta ben superiori alle indagini conducibili con metodologia tradizionale.

Giova ricordare infine che è nella natura del rapporto raccogliere ed elaborare quanti più dati per ogni tematica legata al turismo nautico ed alla nautica stessa: tuttavia non è certo possibile proporre tutte le analisi di dettaglio, per esempio riguardanti una singola regione o una sottotipologia di imbarcazione, per ovvie ragioni di spazio. Ci si limita pertanto a quelle di maggior interesse o rilevanza. Il Rapporto però, oltre che essere letto, può essere consultato per trovare risposte già elaborate o comunque i dati da cui partire per ulteriori e specifiche analisi.

Come consultare il Rapporto

Dunque il Rapporto assolve anche la sua principale funzione di fornitore di dati e notizie: è perciò il punto di riferimento sia per chi vuole rimanere aggiornato sia per chi cerca un'informazione. Le modalità di consultazione devono quindi essere efficaci ed in grado di permettere il rapido accesso al dato ricercato. Per questo sono stati introdotti due sistemi di ricerca speditivi.

Il primo è costituito dal database *number* che elenca tutte le tabelle, con relativo titolo esplicativo dei contenuti, e che permette di verificare rapidamente tutti i dati sistematici ed organizzati presenti nel Rapporto.

Il secondo costituito dal database *reference* attraverso il quale risalire alle principali fonti originarie consultate e/o utilizzate per il Rapporto.

Il Rapporto Numero 1 – 2009 è a cura del team di ricerca dell'Osservatorio Nautico Nazionale, composto dalla dott.sa Ilaria Molinelli e dal dott. Marco Fuoco; il coordinamento scientifico è a cura del prof. Gian Marco Ugolini e del dott. Enrico Ivaldi. Il coordinamento generale, è a cura del dott. Roberto Neglia. Si ringraziano per la collaborazione:

- le associazione dei porti e degli approdi italiani: Assomarinas e Assonat;
- i porti e i marina che hanno partecipato all'indagine sul diportista;
- tutti gli operatori e gli Enti che hanno partecipato alle indagini *panel*: operatori del noleggio e della locazione nautica, i diving center e le riserve marine;
- gli enti e le associazioni i cui studi sono citati all'interno del Rapporto.

L'uso dei dati e delle informazioni contenute nel Rapporto è consentito ai soli scopi di studio e/o didattici, purché sia sempre citata la fonte con la seguente dizione: "Osservatorio Nautico Nazionale, *Rapporto sul Turismo Nautico n° 1 - anno 2009* (www.osservatorionautico.org)"

Il Rapporto è disponibile anche sul sito www.osservatorionautico.org

PARTE I

Gli snodi del turismo nautico

1. La barca



► NEL RAPPORTO 2008 PUOI TROVARE

- **Il parco nautico in esercizio: una stima difficile**
Le immatricolazioni per l'anno 2007
Un'analisi delle patenti nautiche

1.1 Il parco nautico 2008

La stima del parco nautico italiano è una delle chiavi fondamentali per comprendere la vastità del fenomeno, sia in termini complessivi che per tipologie di unità da diporto¹. A ciò si somma la variabile legata alle immatricolazioni, in quanto attualmente non tutte le unità da diporto hanno il vincolo della registrazione: a tale fine si è quindi ritenuto opportuno analizzare dapprima il parco nautico immatricolato, per procedere successivamente alla stima del parco nautico non immatricolato².

¹ Ai fini di una uniforme valutazione la classificazione delle unità da diporto nel presente paragrafo segue il Decreto Legislativo 18 luglio 2005, n° 171 (Codice della Nautica da Diporto) secondo cui i mezzi atti alla navigazione si suddividono in:

- a) "unità da diporto": ogni costruzione di qualunque tipo e con qualunque mezzo di propulsione destinata alla navigazione da diporto;
- b) "nave da diporto": ogni unità con scafo di lunghezza superiore a 24 metri;
- c) "imbarcazione da diporto": ogni unità con scafo e lunghezza superiore a 10 metri e fino a 24 metri;
- d) "natante da diporto": ogni unità da diporto a remi o con scafo di lunghezza pari o inferiore a 10 metri.

Per imbarcazioni e navi da diporto è obbligatoria l'iscrizione rispettivamente nei registri tenuti dalle Capitanerie di Porto, dagli Uffici Circondariali Marittimi e dagli Uffici Provinciali della Motorizzazione Civile e Trasporti in Concessione (MCTC) o solo in quelli delle Capitanerie di Porto. I natanti pur non avendo l'obbligo di iscrizione in registri o della licenza di navigazione, se iscritti in quelli delle imbarcazioni da diporto hanno pari regime giuridico.

² ISCRIZIONE DELLE UNITÀ DA DIPORTO "ART. 5.

1. Le imbarcazioni da diporto sono iscritte in registri tenuti dalle capitanerie di porto, dagli uffici circondariali marittimi, nonché dagli uffici provinciali del Dipartimento per i trasporti terrestri e per i sistemi informativi e statistici autorizzati dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Le navi da diporto sono iscritte in registri tenuti dalle capitanerie di porto. Il modello dei registri è approvato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. I registri delle imbarcazioni da diporto tenuti dagli uffici marittimi minori sono accentrati presso la sede delle capitanerie di porto o degli uffici circondariali marittimi da cui dipendono.
2. Con proprio decreto, adottato ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti designa, in base alle esigenze del territorio su cui operano e alla distanza dagli uffici marittimi detentori dei registri di iscrizione, gli uffici provinciali del Dipartimento per i trasporti terrestri e per i sistemi informativi e statistici autorizzati a tenere i registri di iscrizione delle unità da diporto.
3. Prima di mettere in servizio un'unità da diporto, l'acquirente deve chiedere l'assegnazione del numero di immatricolazione presentando domanda ad uno degli uffici detentori dei registri di cui al comma 1. Alla domanda deve essere allegata:
 - a) copia della fattura attestante l'assolvimento dei pertinenti adempimenti fiscali e degli eventuali adempimenti doganali e contenente le generalità, l'indirizzo e il codice fiscale dell'interessato, nonché la descrizione tecnica dell'unità stessa;
 - b) dichiarazione di conformità;
 - c) dichiarazione di potenza del motore o dei motori entrobordo di propulsione installati a bordo;
 - d) dichiarazione di assunzione di responsabilità da parte dell'intestatario della fattura per tutti gli eventi derivanti dall'esercizio dell'unità stessa fino alla data della presentazione del titolo di proprietà di cui al comma 4.
4. L'assegnazione del numero di immatricolazione determina l'iscrizione dell'unità condizionata alla successiva presentazione del titolo di proprietà da effettuare a cura dell'intestatario della fattura entro e non oltre sei mesi dalla data dell'assegnazione stessa. Contestualmente all'iscrizione sono rilasciati una licenza provvisoria di navigazione e il certificato di sicurezza.

1.1.1 Il parco nautico immatricolato

Secondo i dati forniti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il parco nautico italiano immatricolato consta di 98.136 unità, iscritte nelle Uffici Circondariali Marittimi, nelle Capitanerie di Porto e nelle uffici ex MCTC delle diverse regioni italiane (Tab. 1.1).

REGIONI ³	A vela (con o senza motore ausiliario)					A motore					Navi (oltre i 24 m)	Totale
	fino a 10 m	da 10,01 a 12 m	da 12,01 a 18 m	da 18,01 a 24 m	totale	fino a 10 m	da 10,01 a 12 m	da 12,01 a 18 m	da 18,01 a 24 m	totale		
Liguria	696	2.181	1.605	369	4.851	7.350	3.558	3.577	630	15.115	64	20.030
Toscana	393	1.084	896	62	2.435	5.224	1.664	1.816	402	9.106	64	11.605
Lazio	493	868	530	28	1.919	5.504	1.362	1.327	295	8.488	38	10.445
Campania	96	241	202	13	552	11.247	1.859	1.204	100	14.410	17	14.979
Calabria	13	25	23	1	62	820	79	49	9	957	-	1.019
Puglia	93	135	94	4	326	2.239	291	162	9	2.701	-	3.027
Molise	1	-	2	-	3	25	6	8	1	40	-	43
Abruzzo	40	69	52	4	165	656	78	46	10	790	3	958
Marche	137	281	152	11	581	1.506	593	682	90	2.871	5	3.457
Emilia Romagna	309	1.065	658	23	2.055	2.069	742	493	69	3.373	4	5.432
Veneto	318	751	434	15	1.518	3.927	790	666	47	5.430	8	6.956
Friuli V.G.	205	877	512	31	1.625	1.134	552	535	85	2.306	3	3.934
Sardegna	113	283	207	18	621	1.984	612	530	82	3.208	4	3.833
Sicilia	150	225	208	16	599	3371	426	265	63	4.125	3	4.727
Piemonte e Valle d'Aosta	66	4	2	0	72	1.847	4	0	0	1.851	0	1.923
Lombardia	160	8	1	0	169	5.311	162	22	0	5.495	0	5.664
Trentino A.A.	29	7	2	0	38	25	2	0	0	27	0	65
Umbria	0	0	0	0	0	39	0	0	0	39	0	39
Basilicata	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	0	-
TOTALE	3.312	8.104	5.580	595	17.591	54.278	12.780	11.382	1.892	80.332	213	98.136

Tab. 1.1 – Unità da diporto iscritte negli uffici marittimi per regione. Anno 2007

5. Decorsi sei mesi dall'assegnazione del numero di immatricolazione senza che sia stato presentato il titolo di proprietà, l'iscrizione si ha per non avvenuta; la licenza provvisoria e il certificato di sicurezza devono essere restituiti all'ufficio che li ha rilasciati e il proprietario dell'unità deve presentare domanda di iscrizione allegando il titolo di proprietà e la documentazione prevista dalle lettere b) e c) del comma 3.
6. Per trasferire ad altro ufficio l'iscrizione di un'unità da diporto e le eventuali trascrizioni a suo carico, l'avente diritto, o un suo legale rappresentante, deve presentare domanda all'ufficio di iscrizione.
7. L'avente diritto che intende alienare o trasferire all'estero la propria unità da diporto deve chiedere l'autorizzazione alla dismissione di bandiera.
8. L'avente diritto può chiedere la cancellazione della propria unità dal registro di iscrizione di cui al comma 1 nei seguenti casi:
 - a) per perdita effettiva o presunta;
 - b) per demolizione;
 - c) per trasferimento o vendita all'estero;
 - d) per passaggio dalla categoria delle imbarcazioni a quella dei natanti;
 - e) l'articolo 7 è sostituito dal seguente: "ART. 7.
1. Gli stranieri e le società estere che intendano iscrivere o mantenere l'iscrizione delle unità da diporto di loro proprietà nel registro di cui all'articolo 5, se non hanno domicilio in Italia, devono elegerlo presso l'autorità consolare dello Stato al quale appartengono nei modi e nelle forme previsti dalla legislazione dello Stato stesso o presso un proprio rappresentante, che abbia domicilio in Italia, al quale le autorità marittime o della navigazione interna possono rivolgersi in caso di comunicazioni relative all'unità iscritta.
2. L'elezione di domicilio effettuata ai sensi del comma 1 non costituisce stabile organizzazione in Italia della società estera e, se nei confronti di agenzia marittima, non comporta nomina a raccomandatario marittimo ai sensi dell'articolo 2 della legge 4 aprile 1977, n. 135.
3. Il rappresentante scelto ai sensi del comma 1, qualora straniero, deve essere regolarmente soggiornante in Italia.
4. I cittadini italiani residenti all'estero che intendono iscrivere o mantenere l'iscrizione delle unità da diporto di loro proprietà nel registro di cui all'articolo 5 devono nominare un proprio rappresentante, che abbia domicilio in Italia, al quale le autorità marittime o della navigazione interna possono rivolgersi in caso di comunicazioni relative all'unità iscritta".

³ Per le province di Brescia, Como, Mantova, Bolzano, Gorizia, Imperia, Bologna, Ravenna, Ferrara, Ascoli Piceno, Teramo, Caserta, Palermo, Catania, Agrigento, Caltanissetta, Ragusa, Siracusa e Trapani gli uffici ex MCTC non hanno fornito al momento dell'elaborazione i dati 2007, sono stati quindi indicati dal Ministero i dati relativi all'anno precedente.

Secondo i dati forniti da una prima scomposizione del parco nautico immatricolato si evince chiaramente come la maggioranza delle unità rientri nei natanti, ovvero le unità sotto i 10 metri che coprono complessivamente quasi il 60% del totale parco immatricolato (Fig. 1.1).

Analizzando i dati complessivi circa la propulsione, si evidenzia la netta predominanza delle imbarcazioni a motore, 82% (Fig. 1.2)

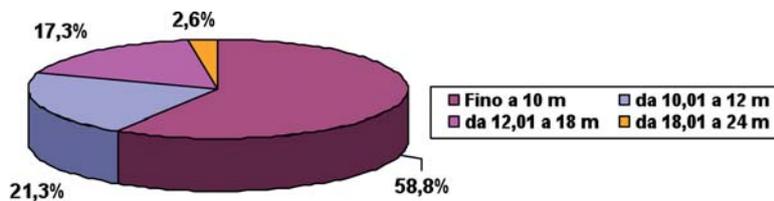


Fig. 1.1 – Scomposizione parco nautico per lunghezza

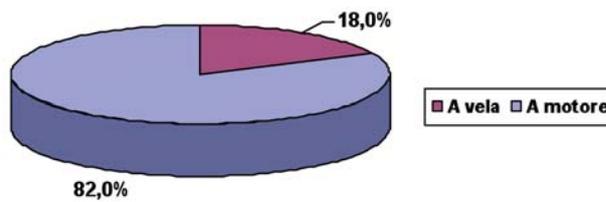


Fig. 1.2 – Scomposizione parco nautico per propulsione.⁴

Considerando quindi complessivamente i due macro criteri di analisi del parco nautico, ovvero la lunghezza dell'unità da diporto e la sua propulsione, si evidenzia come più del 50% siano natanti a motore sotto i 10 m, seguiti dagli scafi fino a 12 m. Fra le unità a motore il secondo gruppo più rilevante rimane quello tra i 10 e i 18 m che insieme copre circa il 24% del campione (Fig. 1.3).

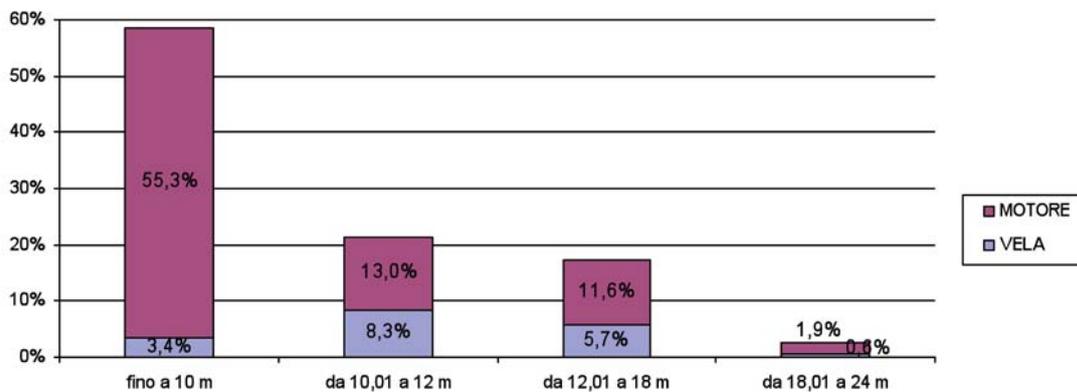


Fig. 1.3 – Scomposizione parco nautico per lunghezza e propulsione

⁴ In tale figura sono stati escluse le navi da diporto.

In relazione invece alla distribuzione regionale si nota chiaramente come nella maggior parte delle regioni del sud Italia si trovi la prevalenza di unità a motore, mentre nell'area settentrionale e in Emilia Romagna, si possono riscontrare dati superiori alla media relativamente alla presenza di unità a vela (Tab. 1.2).

REGIONE	Vela	Motore	Navi da diporto	Totale
Liguria	24,2	75,5	0,3	100
Toscana	21	78,5	0,6	100
Lazio	18,4	81,3	0,4	100
Campania	3,7	96,2	0,1	100
Calabria	6,1	93,9	0	100
Puglia	10,8	89,2	0	100
Molise	7	93	0	100
Abruzzo	17,2	82,5	0,3	100
Marche	16,8	83	0,1	100
Emilia Romagna	37,8	62,1	0,1	100
Veneto	21,8	78,1	0,1	100
Friuli V.G.	41,3	58,6	0,1	100
Sardegna	16,2	83,7	0,1	100
Sicilia	12,7	87,3	0,1	100
Piemonte e Valle d'Aosta	3,7	96,3	0	100
Lombardia	3	97	0	100
Trentino A.A.	58,5	41,5	0	100
TOTALE	17,9	81,9	0,2	100

Tab. 1.2 – Scomposizione percentuale del parco nautico per propulsione

Il parco nautico complessivamente vede al primo posto, come unità iscritte, la Liguria e la Campania, che insieme arrivano a coprire più del 35% del totale. Le prime quattro regioni, ovvero Liguria, Toscana, Lazio e Campania arrivano ad avere percentualmente la maggioranza assoluta delle unità, ovvero di circa il 56% (Fig. 1.4).

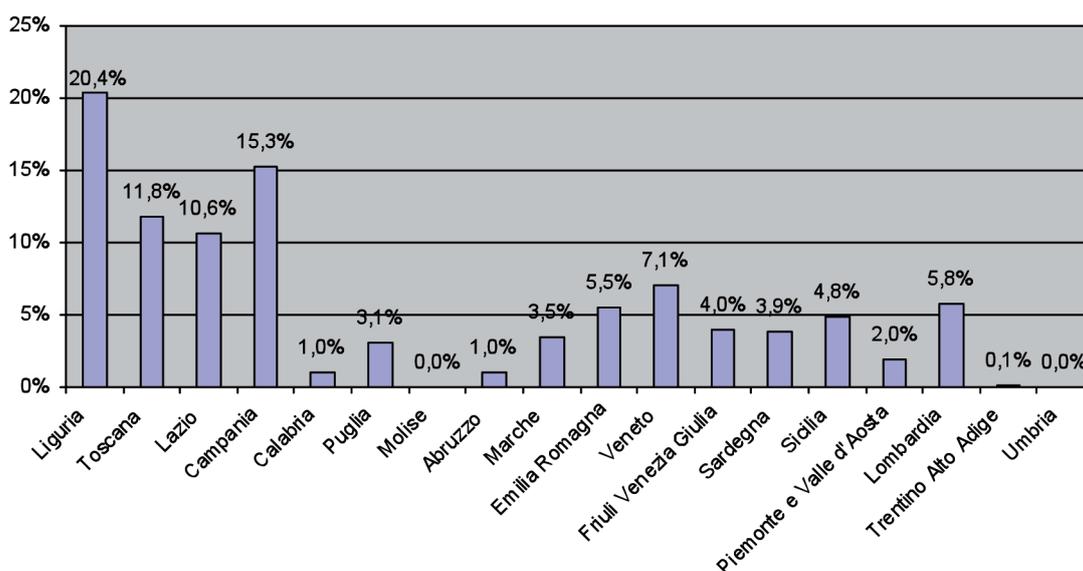


Fig. 1.4 – Scomposizione parco nautico complessivo immatricolato per regione

Liguria, Toscana e Campania sono complessivamente le prime tre regioni per unità iscritte. Per quel che riguarda le altre realtà locali spiccano i dati relativi alla vela di Emilia Romagna e Friuli Venezia Giulia, quelli relativi alle unità a motore in Lombardia e alle navi da diporto in Veneto (Tab. 1.3).

REGIONE	Vela	Motore	Navi da diporto	Totale
Liguria	27,6	18,8	30	20,4
Toscana	13,8	11,3	30	11,8
Lazio	10,9	10,6	17,8	10,6
Campania	3,1	17,9	8	15,3
Calabria	0,4	1,2	0	1
Puglia	1,9	3,4	0	3,1
Molise	0	0	0	0
Abruzzo	0,9	1	1,4	1
Marche	3,3	3,6	2,3	3,5
Emilia Romagna	11,7	4,2	1,9	5,5
Veneto	8,6	6,8	3,8	7,1
Friuli V.G.	9,2	2,9	1,4	4
Sardegna	3,5	4	1,9	3,9
Sicilia	3,4	5,1	1,4	4,8
Piemonte e Valle d'Aosta	0,4	2,3	0	2
Lombardia	1	6,8	0	5,8
Trentino A.A.	0,2	0	0	0,1
TOTALE	100	100	100	100

Tab. 1.3 – Scomposizione percentuale del parco nautico per propulsione e per regione

Per quel che riguarda le unità a vela, su un totale di 17.591 mezzi, più di 7.000 risultano essere registrate in Liguria e Toscana (Fig. 1.5).

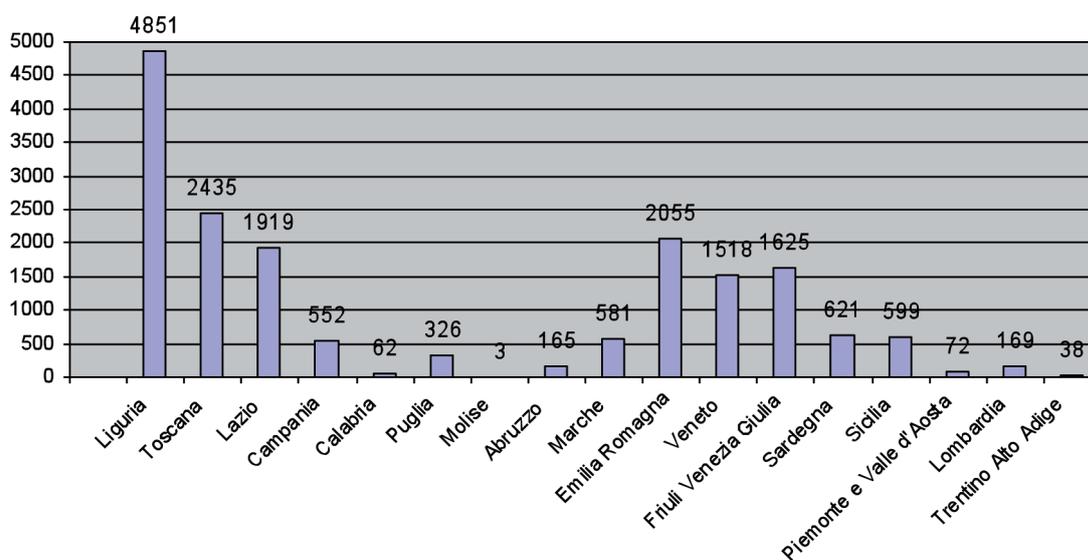


Fig. 1.5 – Suddivisione delle unità a vela per regione

Le unità a motore invece risultano prevalentemente concentrate nell'area tirrenica che, considerando il solo parco nautico delle prime quattro regioni (Liguria, Toscana, Lazio e Campania), arriva a contare più di 47.000 unità (Fig. 1.6).

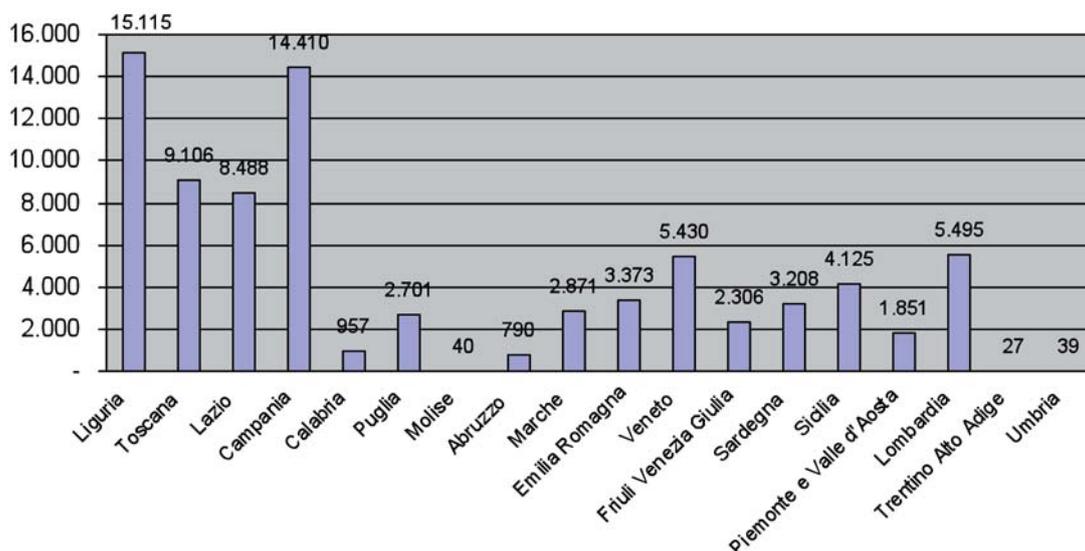


Fig. 1.6 – Suddivisione delle unità a motore per regione

In relazione alle navi da diporto, di cui oltre il 60% risulta essere iscritto nelle sole Liguria e Toscana, la maggior parte dei mezzi risulta essere iscritta nell'area tirrenica, che conta circa 180 unità complessive, oltre 84% (Fig. 1.7).

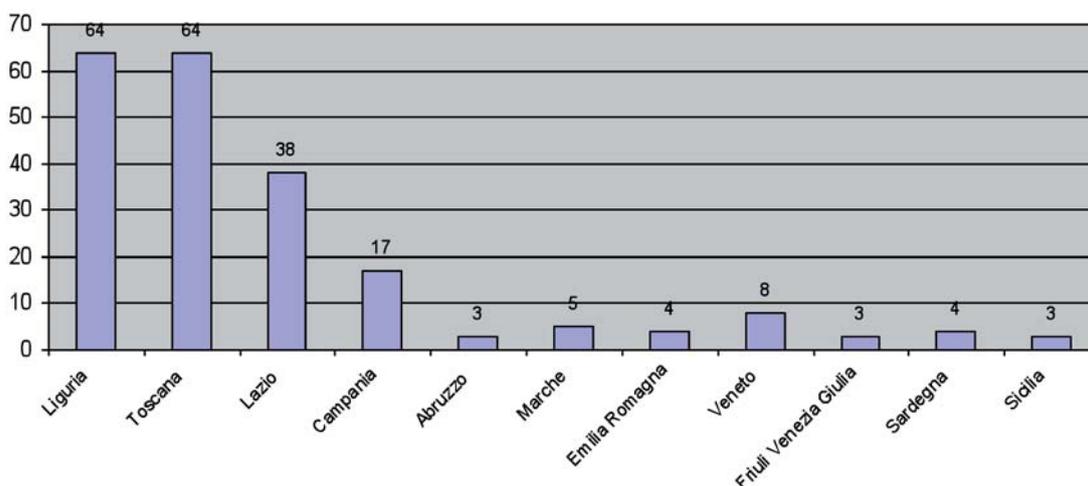


Fig. 1.7 – Suddivisione delle navi da diporto per regione

1.1.2 Il parco nautico non immatricolato

A fronte di un parco nautico immatricolato di circa 98.000 unità, per avere una stima complessiva del fenomeno, occorre analizzare anche la componente non immatricolata. La mancanza di fonti ufficiali in tal senso rende tuttavia necessario procedere attraverso una stima della consistenza numerica del fenomeno. Si osservi che peraltro vi sono numerose problematiche derivanti da un quadro normativo

del settore piuttosto mutevole e con banche dati di Enti diversi che contengono dati frammentari, poiché risentono dei cambiamenti legislativi.

In base al Decreto Legislativo 18 luglio 2005, n° 171 (Codice della Nautica da diporto) è possibile identificare 4 tipologie di costruzioni destinate alla navigazione:

- a. "unità da diporto": ogni costruzione di qualunque tipo e con qualunque mezzo di propulsione destinata alla navigazione da diporto;
- b. "nave da diporto": ogni unità con scafo di lunghezza superiore a 24 metri;
- c. "imbarcazione da diporto": ogni unità con scafo e lunghezza superiore a 10 metri e fino a 24 metri;
- d. "natante da diporto": ogni unità da diporto a remi o con scafo di lunghezza pari o inferiore a 10 metri.

I natanti da diporto sono esclusi dall'obbligo dell'iscrizione nei registri e dall'obbligo di avere la licenza di navigazione e il certificato di sicurezza: tuttavia, a richiesta, possono essere iscritti nei registri delle imbarcazioni da diporto ed in tale caso ne assumono il regime giuridico. I registri delle imbarcazioni sono tenuti dalle Capitanerie di Porto, dagli Uffici Circondariali Marittimi e dagli Uffici Provinciali della Motorizzazione Civile e Trasporti in Concessione (MCTC) mentre le navi da diporto sono iscritte in registri tenuti solo dalle Capitanerie di Porto.

A fronte di questa evidente problematicità nel reperimento dei dati si è deciso di individuare una duplice metodologia che consenta da un lato di fornire una misura del parco non immatricolato privo di motore e dall'altro di quello a motore.

Per quanto attiene alla prima metodologia si è fatto riferimento ai questionari che UCINA invia ogni anno agli utenti del settore, effettuando una stima, tramite dati campionari delle numerosità del parco nautico non immatricolato privo di motore, mentre per individuare le unità a motore non immatricolate si è utilizzato un documento obbligatorio che accomuna la maggior parte delle unità a motore non immatricolate, il certificato dell'uso motore⁵. La stima è stata quindi effettuata per l'anno di riferimento 2005, ultimo anno per cui tutti i dati sono disponibili: tuttavia si presume che anche per l'anno 2008 le variazioni siano state poco significative.

Analizzando una serie storica del numero di certificati uso del motore rilasciati ogni anno, è stata calcolata una media annua il cui valore è stato moltiplicato per il numero medio di anni di vita di un'imbarcazione, stimato pari a 25 anni. In tale modo si è calcolato il valore complessivo di unità (imbarcazioni e natanti) esistenti con propulsione a motore.

Si è poi calcolato il valore percentuale delle imbarcazioni con motore fuoribordo, rispetto al totale delle imbarcazioni prodotte e importate in Italia, pesato per il valore del fatturato generato, sottraendolo dal numero complessivo di unità con certificato uso motore, per evitare di conteggiare entro il parco nautico non immatricolato anche unità a motore immatricolate.

Per ogni categoria si è individuato quindi il numero medio annuo di unità prodotte ed importate in Italia ed è stato moltiplicato per il numero medio di anni di vita delle stesse utilizzando i dati della serie storica (Tab. 1.4).

⁵ Nel 2005 con il nuovo codice della nautica da diporto questo documento è stato implicitamente abolito e sostituito dalla dichiarazione di potenza del motore rilasciato dal costruttore, per le quali non sono ancora disponibili i dati. Il certificato d'uso del motore era obbligatorio per i motori fuoribordo di qualsiasi potenza installati sulle imbarcazioni e sui natanti da diporto e per quelli entro-bordo installati soltanto sui natanti. Il documento era rilasciato dalle Capitanerie di Porto, dagli Uffici Circondariali marittimi e dagli Uffici Provinciali (ex MCTC). I dati sono stati reperiti da fonte ministeriale.

Tipologia unità da diporto	Tempo di rottamazione
Canoe, kajak, altri natanti per uso sportivo, pattini, pedalò, mosconi, altri natanti a remi	10 anni
Unità a vela senza motore	20 anni

Tab. 1.4 – Vita media delle unità da diporto

In questo modo si è giunti ad ottenere circa 166.500 unità minori, che insieme alle circa 358.100 unità con certificato uso motore, dedotti i 4.200 delle imbarcazioni con motore fuoribordo, vanno a comporre il parco nautico non immatricolato in Italia nel 2008, stimato pari a circa 520.400 unità (Tab. 1.5).

Parco nautico non immatricolato		Totali
Tipologia di unità da diporto		
Totale certificati uso motore		358.100
Totale unità immatricolate con motore FB		- 4.200
Canoe, kajak, altri natanti per uso sportivo, pattini, pedalò, mosconi, altri natanti a remi	153.800	
Unità a vela senza motore	12.700	
Totale unità minori		166.500
Totale unità non immatricolate		520.400

Tab. 1.5 – Scomposizione parco nautico non immatricolato⁶

Osservando i dati (Fig. 1.8) si nota chiaramente come le unità a motore pesino per quasi il 70% del totale, incidenza inferiore però a quanto riscontrato nel parco immatricolato⁷, ove pesano per più dell'80%.

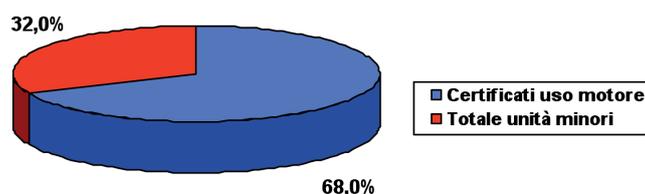


Fig. 1.8 – Suddivisione parco nautico non immatricolato

Si osservi come delle 520.400 unità non immatricolate, ben 166.500 riguardino "unità minori", e cioè quelle unità senza motore, quasi sempre di ridotto valore commerciale, come le barche a vela, le derive, le barche a remi, le canoe, i kajak, i pattini, i pedalò, i mosconi, ecc. Le rimanenti 353.900 unità si identificano con i natanti a motore.

Il parco nautico non immatricolato è quindi individuato attraverso una stima di tutte le unità "potenzialmente esistenti" (considerando come parametro temporale di riferimento la durata media della vita

⁶ I valori riportati in tabella sono arrotondati alle centinaia di unità.

⁷ Vedi par. 1.1.1

di un'imbarcazione a motore, pari a 25 anni, di una unità a vela senza motore, pari a 20 anni, e di una unità minore, pari a 10 anni) e quindi potrebbe non identificare con precisione il parco effettivamente circolante dei natanti a motore non immatricolato.

All'interno del parco nautico non immatricolato vi sono infatti circa 189.000 natanti di età superiore a 15 anni di valore economico non rilevante che potrebbero effettivamente esistere ancora, ma non essere più utilizzati stante la difficoltà di dismettere un'imbarcazione. È quindi possibile stimare che il parco potenzialmente circolante dei natanti non immatricolati sia identificabile così a circa 165.000 unità.

1.1.3 Il parco nautico complessivo

Il parco nautico complessivo, che include sia le unità non immatricolate stimate nel paragrafo precedente che il delle totale immatricolazioni secondo quanto indicato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti consta perciò di circa 618.000 unità (Tab. 1.6).

Tipologia di Unità	Totale
Totale unità immatricolate	98.136
Totale unità non immatricolate	520.400
TOTALE	618.536

Tab. 1.6 – Parco nautico complessivo

Da tali dati emerge chiaramente la netta prevalenza delle unità non immatricolate, pari a circa l'84% del totale a fronte di un 16% di unità immatricolate, sia presso gli uffici MCTC sia presso Uffici Circondariali e Capitanerie di Porto (Fig. 1.9).

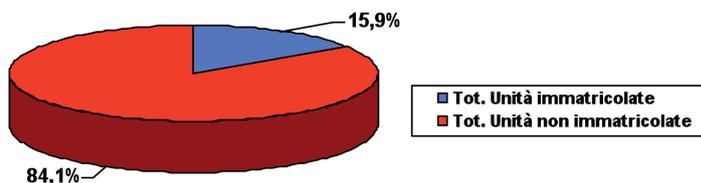


Fig. 1.9 – Composizione del parco nautico complessivo

1.1.4 Le nuove immatricolazioni per l'anno 2008

Analizzando i dati campionari forniti dalla Capitanerie di Porto italiane tramite il Comando Generale presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti è possibile ricavare le informazioni relative alle immatricolazioni più recenti.

A livello di tipologia di propulsione – ovvero vela o motore – risulta una quota media delle unità a motore inferiore di circa il 9% rispetto al totale parco immatricolato (Fig. 1.10).

All'interno delle unità a motore, la maggioranza assoluta è data dalle unità con motore entro bordo, che, insieme alle unità con motore entrofuoribordo, coprono più del 90% delle unità a motore. Ridotta la percentuale delle unità con fuoribordo e idrogetto, che coprono meno del 9% del campione (Fig. 1.11).

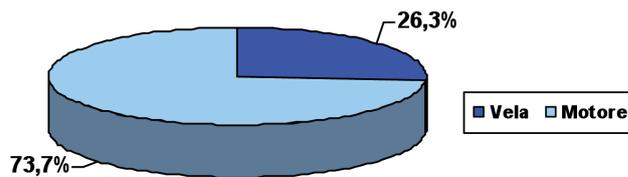


Fig. 1.10 – Suddivisione delle nuove unità immatricolate per propulsione

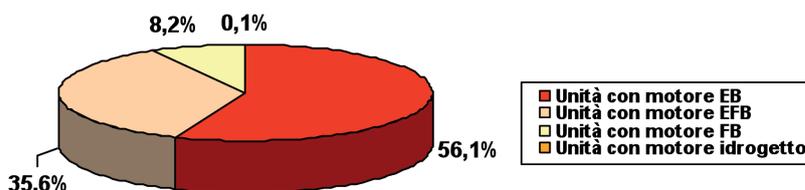


Fig. 1.11 – Segmentazione delle nuove unità immatricolate a motore

Sul totale del parco nautico immatricolato nell'anno 2008, secondo i dati del campione, quasi tre quarti rientrano nelle c.d. imbarcazioni, ovvero unità tra i 10 ed i 24 metri, mentre più di un quarto sono natanti, ovvero unità inferiori ai 10 m. Le navi da diporto pesano per meno dello 0,4%, circa il doppio rispetto al totale parco nautico, ove pesano per il 0,2% circa (Fig. 1.12).

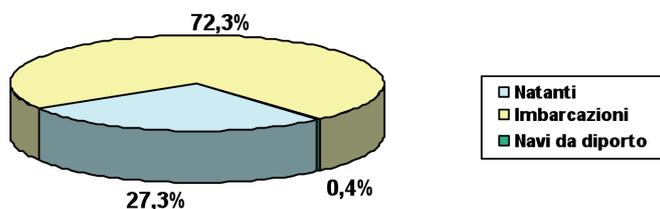


Fig. 1.12 – Segmentazione delle nuove unità immatricolate per lunghezza

In relazione alla tipologia di scafo i dati sono simili a quanto analizzato nella precedente edizione del Rapporto. Quasi il 70% delle unità immatricolate per la prima volta nel 2008 sono cabinati e circa un quinto semicabinati. Il restante 10% circa sono perlopiù aperti, mentre i multiscafi rimangono una tipologia di unità residuale (Fig. 1.13).

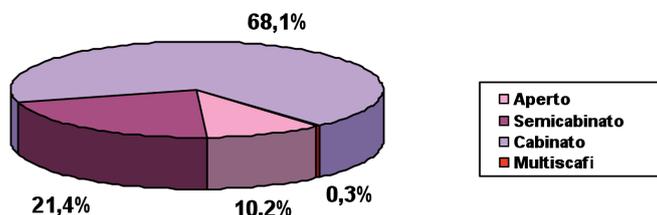


Fig. 1.13 – Segmentazione delle nuove unità immatricolate per tipologia di scafo

1.1.5 Il leasing nautico

Al di là della fondamentale operazione di quantificazione del parco nautico, è opportuno sottolineare almeno due aspetti che ne facilitano l'incremento o ne "moltiplicano" la possibilità di utilizzo: si tratta rispettivamente del leasing nautico e dell'attività di charter (di cui si tratterà più avanti).

Lo strumento del leasing nautico, analogamente agli altri contratti di leasing, permette all'utilizzatore di prendere in consegna l'imbarcazione direttamente dal cantiere mentre la società di leasing finanzia in questo modo l'intero costo di acquisizione dell'imbarcazione rimanendone di fatto proprietaria sino alla scadenza del contratto; in quel momento l'utilizzatore ha diritto di esercitare un'opzione di riscatto del bene che gli consente di diventare a tutti gli effetti proprietario del bene.

Il mercato del leasing nautico nel 2008, secondo dati di Assilea – Associazione Italiana Leasing che raggruppa la quasi totalità degli operatori del leasing in Italia – finanzia dall'80% al 95% (a seconda dello specifico anno considerato) del numero di contratti di leasing stipulati in rapporto al numero delle nuove immatricolazioni.

Si osservi come negli ultimi sette anni l'incidenza del comparto del leasing nautico sul totale dei contratti di leasing stipulati sia cresciuta enormemente, con un aumento nel 2008 pari a circa sei volte quello che si registrava nel 2002 (Tab. 1.7). Il mercato ha dunque visto via via consolidarsi nel tempo il ruolo del leasing nautico come la forma di finanziamento privilegiata da chi si accinge ad acquistare un'imbarcazione da diporto.

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Contratti	358.601	819.054	1.263.449	1.547.480	2.107.488	2.586.541	2.141.529
Peso sul totale stipulato leasing	0,95	2,6	3,3	3,5	4,4	5,3	5,5

Tab. 1.7 – Contratti di leasing nautico e peso sul totale stipulato⁸

In media, quasi il 96% dello stipulato nel comparto navale si riferisce alle unità da diporto, con un'incidenza intorno al 4% dei contratti di leasing navale commerciale, che nel 2008 hanno conosciuto una pesante flessione in termini di volumi pari a oltre il 60% rispetto all'anno precedente. Il 2008 ha registrato anche nel leasing nautico un'inversione di tendenza con un calo pari al 17,2% dopo ben cinque anni consecutivi di crescita a doppia cifra. Peraltro anche il numero di nuovi contratti nel 2008 è diminuito rispetto al 2007 passando da 4.857 a 4.085, per un valore di 2,14 miliardi di euro (Tab. 1.8).

	2007		2008		Var.% 2008-2007	
	Numero	Valore	Numero	Valore	Numero	Valore
Nautica da diporto	4.857	2.586.541	4.085	2.141.529	-15,9%	-17,2%
Navale commerciale	85	235.910	89	88.873	4,7%	-62,3%
TOTALE	4.942	2.822.451	4.174	2.230.402	-15,5%	-21%

Tab. 1.8 – Leasing nautico stipulato (valori in migliaia di euro)⁹

Per quanto concerne i dati relativi ai contratti di leasing su scafi "da costruire" si osserva come essi rappresentino nei primi otto mesi del 2008 il 18,1% dello stipulato leasing nautico, in aumento rispetto al 17,4% del 2007. I contratti di leasing nautico stipulati su barche usate rappresentano il 18,2% del mercato, in aumento di circa un punto percentuale rispetto al 2007, mentre per quanto attiene ai superyacht l'incidenza delle imbarcazioni usate è stata pari addirittura al 27%.

⁸ Fonte: Assilea

⁹ Fonte: Assilea

Estendendo l'analisi alle sottocategorie di nautica da diporto si può osservare come nei primi otto mesi del 2008 il peso delle nuove operazioni su unità di dimensioni minori sia salito: nel dettaglio le unità a vela di lunghezza fino a 10 metri e quelle a motore di lunghezza tra 7,51 e 12 metri sono passate dal 12,3% al 13,1%; le unità a vela di lunghezza tra 10 e 20 metri più le unità a motore di lunghezza tra 12 e 16 metri sono passate da 24,4% a 25,6%. Risulta invece in diminuzione di quasi mezzo punto percentuale il peso del segmento più importante del leasing nautico, quello delle imbarcazioni a vela di lunghezza tra i 20 e i 24 metri ed unità a motore di lunghezza tra i 16 e i 24 metri (da 36,3 a 35,9%). Tale diminuzione si osserva anche per le navi da diporto, il cui peso scende dal 26% al 23,9% (Tab. 1.9).

ANNO	Unità a motore o a vela di lung. > 24 m	Unità a vela di lung. tra i 20,01-24 m + unità a motore di lung. tra 16,01-24 m	Unità a vela di lung. tra i 10,01-20 m + unità a motore di lung. tra 12,01-16 m	Unità a vela di lung. fino a 10 m + unità a motore di lung. tra 7,51-12 m	Unità a motore di lung. ≤ 7,50 m in categoria di progettazione A ¹⁰	Unità appartenenti alla categoria D	Tot.
[%] 2008	23,9	35,9	25,6	13,1	0,3	1,2	100
[%] 2007	26	36,3	24,4	12,3	0,5	0,5	100

Tab. 1.9 – Composizione del mercato per tipologia di imbarcazione, confronto 2007/2008 ¹¹

Questo fenomeno di ritorno verso unità di piccola taglia è in controtendenza rispetto a quanto osservato negli ultimi anni in cui la quota delle imbarcazioni di stazza più elevata risultava in crescita (dati Assilea su un campione di società di leasing, rappresentanti circa l'87% del mercato del leasing della nautica da diporto).

¹⁰ Direttiva 94/25/CE – D. Leg. 436 del 1996

¹¹ Fonte: Assilea

1.2 Le patenti nautiche

Un'analisi completa del fenomeno del turismo nautico non può prescindere dallo studio dei dati relativi ai titoli per la conduzione di unità da diporto, ovvero le patenti nautiche¹².

Per avere quindi una stima completa del fenomeno, sia a livello nazionale che regionale, si è provveduto ad analizzare rilasci e rinnovi/sostituzioni relativi al 2007¹³ forniti dal Ministero dell'Infrastrutture e dei Trasporti sulla base di quanto certificato dagli Uffici Marittimi e della Motorizzazione Civile (Tab. 1.10).¹⁴

Relativamente a rilasci e rinnovi di patente nautica in tutto il territorio nazionale durante l'anno 2007 sono state licenziate complessivamente 66.666 pratiche, la maggioranza delle quali (più del 60%) tramite le Capitanerie di Porto e la restante quota dalla Motorizzazione Civile (Fig. 1.14).

Ovviamente il peso delle pratiche relative agli Uffici Marittimi è influenzato dal fatto che la Motorizzazione può rilasciare solo autorizzazioni entro le 12 miglia. Come si evidenzia dalla figura 1.15, vi è una maggiore incidenza delle nuove pratiche rispetto al rinnovo di patenti già esistenti, con un peso di circa il 53%, segno di un crescente interesse per la nautica.

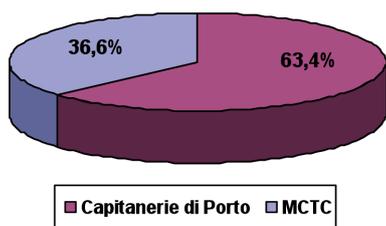


Fig. 1.14 – Suddivisione pratiche per uffici di competenza

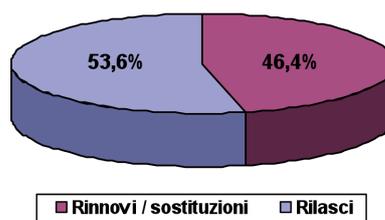


Fig. 1.15 – Suddivisione pratiche per tipologia

¹² Ai fini della valutazione della consistenza del parco nautico, della sua tipologia e della possibile qualificazione dei diportisti, oltre i dati ufficiali delle immatricolazioni, si può fare riferimento ad un'analisi delle patenti nautiche. Come è noto, ai sensi della vigente normativa italiana, è obbligatoria la patente nautica, ovvero la presenza di almeno una persona a bordo, anche se non conducente il mezzo, dotata di tale titolo nei seguenti casi:

1. natanti con motori:

- di potenza superiore a 30 KW o a 40,8 CV (1KW = 1,36 CV) o con cilindrata superiore, ovvero con 750 cc, se a carburazione a due tempi; 1000 cc, se a carburazione a quattro tempi, fuoribordo; 1300 cc, se a carburazione a quattro tempi, entrobordo; 2000 cc, se diesel;
- per la conduzione di acquascooter;
- nella navigazione entro le sei miglia dalla costa (indipendentemente dalla potenza del motore);
- per l'esercizio concomitante dello sci nautico;

2. per la navigazione oltre le sei miglia dalla costa e, comunque, per le navi da diporto.

Dal punto di vista anagrafico dei conducenti vengono normati tre tipologie di abilitazione sulla base dell'età minima necessaria per comandare da soli il mezzo, mentre a livello normativo le patenti si distinguono in tre tipologie:

- Patenti tipo a: abilitano al comando e alla condotta di natanti ed imbarcazioni da diporto;
- Patenti tipo b: abilitano al comando di navi da diporto;
- Patenti tipo c: direzione di natanti ed imbarcazioni riservata ai diversamente abili.

Tali patenti abilitano quindi, a seconda della tipologia, alla navigazione entro 12 miglia dalla costa o senza alcun limite. Tali documenti hanno una validità di 10 anni, e viene rilasciato a seguito del superamento di uno specifico esame. Il rinnovo ed il rilascio avviene o presso gli Uffici Marittimi o presso quelli Provinciali (ex M.C.T.C).

¹³ Ultimo anno per cui sono disponibili i dati.

¹⁴ Secondo il nuovo Codice della Nautica da Diporto presso gli uffici provinciale della ex MCTC è possibile conseguire le sole patenti entro le 12 miglia dalla costa, mentre presso gli Uffici Circondariali Marittimi e le Capitanerie di porto competenti per il territorio di residenza è possibile conseguire tutte le tipologie di patente, sia entro che oltre le 12 miglia.

REGIONE	Patenti rilasciate per la prima volta						Patenti rinnovate e sostituite						Totale
	Entro le 12 MM dalla costa		Senza alcun limite		Nave da Diporto	Totale	Entro le 12 MM dalla costa		Senza alcun limite		Nave da Diporto	Totale	
	Abilitazione limitata alle sole unità a motore	Abilitazione completa ¹⁵	Abilitazione limitata alle sole unità a motore	Abilitazione completa ¹⁵			Abilitazione limitata alle sole unità a motore	Abilitazione completa ¹⁵	Abilitazione limitata alle sole unità a motore	Abilitazione completa ¹⁵			
Piemonte e Valle d'Aosta	345	155	0	0	0	500	398	0	0	0	0	398	898
Lombardia	3.425	194	0	0	0	3.619	2.832	21	0	0	0	2.853	6.472
Veneto	1.324	358	66	611	49	2.408	2.060	68	630	824	17	3.599	6.007
Trentino Alto Adige	13	74	0	0	0	87	12	61	0	0	0	73	160
Friuli V.G.	380	368	44	366	20	1.178	510	174	202	273	9	1.168	2.346
Liguria	1.314	335	355	2.118	23	4.145	645	209	1.646	2.170	39	4.709	8.854
Emilia Romagna	1.108	285	51	1.077	36	2.557	503	12	325	771	16	1.627	4.184
Toscana	1.081	302	69	298	118	1.868	1.230	59	827	833	65	3.014	4.882
Marche	449	105	158	260	30	1.002	254	20	351	232	27	884	1.886
Umbria	63	15	0	0	0	78	87	3	0	0	0	90	168
Lazio	1.817	337	218	675	21	3.068	1.247	28	1.085	1.079	62	3.501	6.569
Abruzzo	17	0	0	0	0	17	43	0	0	0	0	43	60
Molise	7	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0	7
Campania	4.375	88	265	247	83	5.058	1.979	40	825	270	57	3.171	8.229
Puglia	2.264	65	208	281	45	2.863	1.054	9	278	148	21	1.510	4.373
Basilicata	62	0	0	0	0	62	9	0	0	0	0	9	71
Calabria	1.981	112	90	135	7	2.325	347	6	144	39	7	543	2.868
Sicilia	2.422	159	248	173	73	3.075	1.457	119	605	216	37	2.434	5.509
Sardegna	1.391	118	117	130	38	1.794	871	64	243	137	14	1.329	3.123
TOTALE	23.838	3.070	1.889	6.371	543	35.711	15.538	893	7.161	6.992	371	30.955	66.666

Tab. 1.10 – Patenti nautiche: rilasci e rinnovi dell'anno 2007

Le regioni del sud Italia segnano mediamente dati superiori alle performance nazionali per quel che riguarda le nuove patenti per l'anno 2007, mentre i rinnovi si concentrano soprattutto nel centro-nord del Paese (Tab. 1.11).

¹⁵ Il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti identifica come complete le abilitazioni a vela e motore.

REGIONE ¹⁶	Rilasci	Rinnovi
Piemonte e Valle d'Aosta	55,7	44,3
Lombardia	55,9	44,1
Veneto	40,1	59,9
Trentino Alto Adige	54,4	45,6
Friuli V.G.	50,2	49,8
Liguria	46,8	53,2
Emilia Romagna	61,1	38,9
Toscana	38,3	61,7
Marche	53,1	46,9
Umbria	46,4	53,6
Lazio	46,7	53,3
Abruzzo	28,3	71,7
Molise	100	0
Campania	61,5	38,5
Puglia	65,5	34,5
Basilicata	87,3	12,7
Calabria	81,1	18,9
Sicilia	55,8	44,2
Sardegna	57,4	42,6
TOTALE	53,6	46,4

Tab. 1.11 – Ripartizione percentuale tra rinnovi e rilasci per Regione

Osservando invece i dati relativi alla tipologia di patenti rinnovate o rilasciate nel 2007 la maggioranza assoluta (quasi il 60%), è inerente alle autorizzazioni più restrittive, ovvero quelle per le unità a motore entro le 12 miglia, seguita dalle patenti vela e motore senza limiti che coprono circa un quinto del totale (Fig. 1.16).

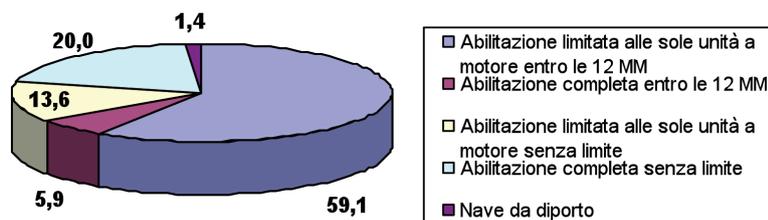


Fig. 1.16 – Tipologia di patenti

Analizzando la composizione del parco patenti regionale si evidenziano forti difformità sul territorio nazionale (Tab. 1.12). Con riferimento alla navigazione entro le 12 miglia si nota come nelle regioni del nord est (Trentino e Friuli Venezia Giulia) e del centro nord (Emilia Romagna, Toscana, Marche ed Umbria) vi sia una maggiore incidenza rispetto alle medie nazionali per quel che riguarda le abilitazioni

¹⁶ In grassetto i dati superiori alla media nazionale.

vela e motore (complete), mentre nelle regioni continentali del nord ovest (Piemonte, Valle d'Aosta e Lombardia) vi è una fortissima prevalenza per le abilitazioni per le sole unità a motore, che arriva a superare il 95% nel caso della Lombardia.

Per quel che riguarda le patenti oltre le 12 miglia dalla costa, nella maggior parte del centro-nord vengono avviate un maggior numero di pratiche per le abilitazioni complete, mentre in quasi tutte le regioni del centro sud prevalgono quelle per le sole unità a motore.

REGIONE ¹⁷	Entro le 12 MM dalla costa		Senza alcun limite		Nave da Diporto
	Abilitazione limitata alle sole unità a motore	Abilitazione completa	Abilitazione limitata alle sole unità a motore	Abilitazione completa	
Piemonte e Valle d'Aosta	82,7	17,3	-	-	-
Lombardia	96,7	3,3	-	-	-
Veneto	56,3	7,1	11,6	23,9	1,1
Trentino Alto Adige	15,6	84,4	-	-	-
Friuli V.G.	37,9	23,1	10,5	27,2	1,2
Liguria	22,1	6,1	22,6	48,4	0,7
Emilia Romagna	38,5	7,1	9	44,2	1,2
Toscana	47,3	7,4	18,4	23,2	3,8
Marche	37,3	6,6	27	26,1	3
Umbria	89,3	10,7	-	-	-
Lazio	46,6	5,6	19,8	26,7	1,3
Abruzzo	100	-	-	-	-
Molise	100	-	-	-	-
Campania	77,2	1,6	13,3	6,3	1,7
Puglia	75,9	1,7	11,1	9,8	1,5
Basilicata	100	-	-	-	-
Calabria	81,2	4,1	8,2	6,1	0,5
Sicilia	70,4	5,1	15,5	7,1	2

Tab. 1.12 – Ripartizione percentuale per tipologia di patente per Regione

In relazione alle patenti per navi da diporto, che costituiscono per il 2007 poco più del 1% delle pratiche avviate, la maggior parte delle domande è stata rilasciata nelle regioni Toscana, Campania e Sicilia, che da sole coprono quasi il 40% del totale (Fig. 1.17).

Liguria, Campania e Lazio rimangono le tre regioni dove vengono rilasciate e rinnovate più patenti, più di un terzo del totale. La Liguria in particolare risulta essere tra le prime tre regioni sia per quel che riguarda le patenti senza limiti di navigazione, sia solo a motore, sia complete, e anche relativamente a quelle a vela e motore entro le 12 miglia.

Tra le regioni non costiere, ove non è possibile ottenere in loco abilitazioni alla navigazione oltre le 12 miglia, spicca il dato della Lombardia, dove vengono rilasciate e rinnovate quasi il 16% delle patenti per la navigazione a motore (Tab. 1.13).

¹⁷ In grassetto i dati superiori alla media nazionale

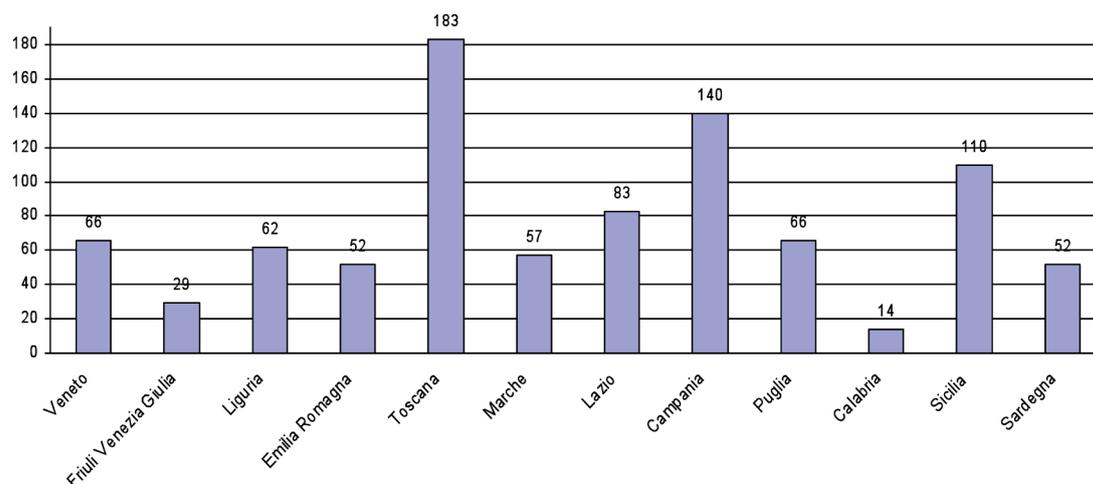


Fig. 1.17 - Patenti per navi da diporto

REGIONE ¹⁸	Entro le 12 MM dalla costa		Senza alcun limite		Nave da Diporto	Totale
	Abilitazione limitata alle sole unità a motore	Abilitazione completa	Abilitazione limitata alle sole unità a motore	Abilitazione completa		
Piemonte e Valle d'Aosta	1,9	3,9	-	-	-	1,4
Lombardia	15,9	5,4	-	-	-	9,7
Veneto	8,6	10,8	7,7	10,7	7,2	9
Trentino Alto Adige	0,1	3,4	-	-	-	0,2
Friuli V.G.	2,3	13,7	2,7	4,8	3,2	3,5
Liguria	5	13,7	22,1	32,1	6,8	13,3
Emilia Romagna	4,1	7,5	4,2	13,8	5,7	6,3
Toscana	5,9	9,1	9,9	8,5	20	7,3
Marche	1,8	3,2	5,6	3,7	6,2	2,8
Umbria	0,4	0,5	-	-	-	0,3
Lazio	7,8	9,2	14,4	13,1	9,1	9,9
Abruzzo	0,2	-	-	-	-	0,1
Molise	0	-	-	-	-	0
Campania	16,1	3,2	12	3,9	15,3	12,3
Puglia	8,4	1,9	5,4	3,2	7,2	6,6
Basilicata	0,2	-	-	-	-	0,1
Calabria	5,9	3	2,6	1,3	1,5	4,3
Sicilia	9,9	7	9,4	2,9	12	8,3
Sardegna	5,7	4,6	4	2	5,7	4,7
TOTALE	100	100	100	100	100	100

Tab. 1.13 - Suddivisione patenti per regione

1.2.1 L'andamento nell'ultimo decennio

Considerando i dati complessivi riguardanti rilasci e rinnovi dell'ultimo decennio (1998 – 2007) è quindi possibile effettuare una stima delle patenti in circolazione, stimabili in 603.000 unità, con un aumento complessivo rispetto al totale dell'anno precedente di circa il 4%, corrispondente a 28.000 patenti.

Analizzando i dati delle regioni con il maggior numero di autorizzazioni in vigore, risulta evidente come due delle tre regioni con il maggior numero di patenti – Liguria e Lazio – che coprono più del 25% del campione, segnano una crescita del totale patenti inferiore alla media nazionale.

Dati di crescita superiori alle media vengono evidenziati in quasi tutte le regioni dell'Italia meridionale, mentre il nord Italia, con eccezione di Lombardia, Veneto e Piemonte, evidenzia un *trend* negativo (Tab. 1.14).

Il *trend* a livello nazionale dell'ultimo decennio, se complessivamente si può dire crescente, per le singole annualità presenta andamenti differenti, con un forte aumento tra il 2003 ed il 2004 e tra il 2005 ed il 2006. Al contrario il triennio 1998 – 2001 ha segnato una diminuzione abbastanza netta delle patenti in circolazione, così come è successo nel 2006 – 2007 (Fig. 1.18).

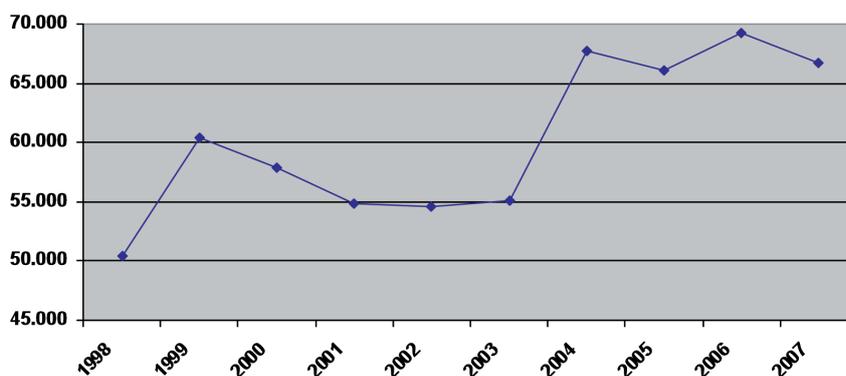


Fig. 1.18 – Andamento annuale delle patenti in circolazione. Periodo 1998 – 2007

Se si segmentano i dati per macro aree geografiche si nota come ogni singola zona presenti *trend* di sviluppo differenti. A fronte di una crescita quasi costante nelle isole, ad esempio, si registra una brusca variazione negativa tra il 2004 ed il 2005 nel sud Italia. Al contrario, con eccezione dell'ultimo biennio, i dati del Nord (sia la parte occidentale che orientale) presentano un *trend* complessivamente simile, seppur con valori unitari differenti (Fig. 1.19).

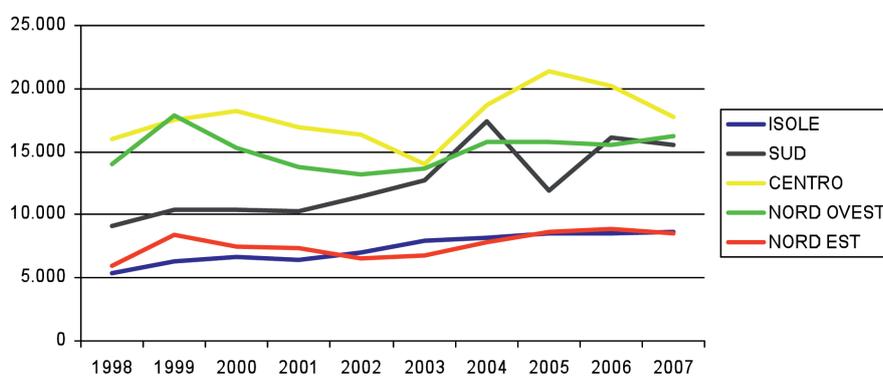


Fig. 1.19 – Andamento per macro-area delle patenti in circolazione. Periodo 1998 – 2007

Il *trend* degli ultimi due anni, ovvero tra il 2006 ed il 2007, segnala una lieve diminuzione delle pratiche avviate, pari a 2.577 unità (3,7%).

In particolare è da evidenziare come la maggiore riduzione sia da imputarsi più che ai rinnovi (-2,9%), alla mancanza di nuove patenti (che segnala un *trend* negativo di oltre il 4%) (Tab. 1.15).

REGIONE	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Totale 1997-2006	Totale 1998-2007	Var. 2006 - 2007	Var. [%] 2006 - 2007	[%] regionale
Piemonte	600	411	438	815	761	802	663	901	843	898	6.626	7.132	506	7,6	1,2
Valle d'Aosta	0	0	0	0	0	0	1	0	3		6	4	-2	-33,3	0
Lombardia	3.788	4.449	4.672	3.687	3.051	3.579	4.775	5.337	5.583	6.472	40.709	45.393	4.684	11,5	7,5
Veneto	4.254	5.290	5.345	4.609	4.053	4.351	5.210	5.970	6.170	6.007	48.669	51.259	2.590	5,3	8,5
Trentino Alto Adige	222	246	66	153	139	265	309	92	183	160	1.765	1.835	70	4	0,3
Friuli V.G.	1.494	2.841	2.013	2.558	2.384	2.152	2.366	2.571	2.547	2.346	22.316	23.272	956	4,3	3,9
Liguria	9.652	12.990	10.174	9.316	9.432	9.261	10.306	9.475	9.082	8.854	96.824	98.542	1.718	1,8	16,3
Emilia Romagna	3.052	3.670	4.457	3.925	3.350	2.535	4.538	3.948	6.309	4.184	38.735	39.968	1.233	3,2	6,6
Toscana	4.269	5.081	4.982	4.403	4.939	3.734	5.059	6.038	4.896	4.882	46.818	48.283	1.465	3,1	8
Marche	1.169	1.340	1.462	1.336	1.287	1.130	1.400	1.536	1.475	1.886	13.158	14.021	863	6,6	2,3
Umbria	146	147	177	164	32	50	0	138	156	168	1.105	1.178	73	6,6	0,2
Lazio	6.940	6.736	6.619	6.636	6.467	5.994	6.973	8.929	6.556	6.569	66.988	68.419	1.431	2,1	11,3
Abruzzo	374	496	459	473	254	530	614	702	805	60	5.074	4.767	-307	-6,1	0,8
Molise	27	36	26	50	33	11	56	51	59	7	385	356	-29	-7,5	0,1
Campania	6.149	6.734	6.712	6.266	7.123	7.696	10.574	6.075	8.625	8.229	70.365	74.183	3.818	5,4	12,3
Puglia	2.006	2.473	2.429	2.510	2.948	3.202	4.391	3.263	4.521	4.373	29.332	32.116	2.784	9,5	5,3
Basilicata	11	49	37	29	0	65	79	47	241	71	558	629	71	12,7	0,1
Calabria	910	1.103	1.221	1.515	1.349	1.776	2.344	2.494	2.701	2.868	16.194	18.281	2.087	12,9	3
Sicilia	3.515	3.863	4.038	3.762	4.360	5.070	4.739	5.612	5.115	5.509	43.192	45.583	2.391	5,5	7,6
Sardegna	1.862	2.472	2.587	2.656	2.615	2.835	3.382	2.966	3.373	3.123	26.121	27.871	1.750	6,7	4,6
TOTALE	50.440	60.427	57.914	54.863	54.577	55.038	67.779	66.145	69.243	66.666	574.940	603.092	28.152	4,9	100

Tab. 1.14 – Totale patenti per Regione dal 1998 al 2007

	2006	2007	Var. annua 2007 - 2006	Var. annua 2007 - 2006 [%]
Rilasci	37.352	35.711	-1.641	-4,4
Rinnovi	31.891	30.955	-936	-2,9

Tab. 1.15 – Variazione Patenti in circolazione. Periodo 2006 - 2007

1.3 Il charter: un'indagine sugli operatori (*Panel*)

L'analisi sul parco nautico fin qui effettuata è mirata a stimarne la consistenza con il dettaglio reso possibile dalle fonti di rilevazioni ad oggi esistenti. Per quanto riguarda il relativo utilizzo è opportuno però fare alcune precisazioni. Da una parte si trova infatti l'identificazione perfetta fra il proprietario/utilizzatore (nel caso di leasing) e colui che concretamente gode della barca e dall'altra vi è invece il caso in cui il proprietario in modo sistematico offra a terzi l'uso dell'imbarcazione.

Nella prima tipologia si ritiene di poter inserire anche il caso di quei proprietari che occasionalmente danno in uso a terzi la propria imbarcazione (nelle più diverse forme, a volte anche al limite della correttezza nei riguardi delle normative vigenti) e che non entrano perciò nel circuito ufficiale delle attività professionali di locazione. È di tutta evidenza che il fenomeno sfugge a una quantificazione precisa (salvo stime di cui si dirà) e che perciò in questa sede, pur nella consapevolezza della sua esistenza, non viene analizzato nel dettaglio.

Nella seconda tipologia rientrano quei proprietari che mettono la loro imbarcazione a disposizione di terzi (in toto o per determinati periodi) tramite imprese di charter o mediatori professionali. In questa tipologia rientrano ovviamente le imbarcazioni possedute direttamente dalle imprese di charter medesime.

Mentre dunque dal punto di vista della quantificazione del parco nautico nulla rileva, l'attività di locazione e noleggio aumenta l'utilizzo delle imbarcazioni e tutto ciò che ne consegue soprattutto in termini di indotto a valle (il maggior utilizzo comporta un aumento delle manutenzioni, delle movimentazioni, del bunker, della cambusa, delle spese portuali e delle spese a terra, ecc.). Si può affermare dunque che la barca utilizzata sistematicamente per la locazione o il noleggio¹⁹ ha una leva economica più elevata e di fatto moltiplica la possibilità di praticare l'attività diportistica e il turismo nautico, almeno per una certa tipologia di potenziali utilizzatori turistici.

Limitandosi dunque alle attività di locazione e noleggio esercitate da imprese che sono proprietarie o comunque hanno in gestione sistematicamente imbarcazioni di terzi, e pur in presenza di dati e informazioni sulla consistenza del fenomeno forniti da diverse fonti associative (che verranno citati nel prosieguo del lavoro), si è voluto promuovere una prima indagine autonoma con modalità *CAWI* all'interno dell'attività del *Panel* (vedi l'introduzione del Rapporto).

Le caratteristiche dell'indagine eseguita sono sinteticamente le seguenti:

N. imprese campionate	570
Fonte	Elenchi pubblicamente disponibili, opportunamente revisionati ed integrati
N. risposte validate	67
% di redemption	11,8%

Si tratta ovviamente di un numero molto alto di risposte ottenute, assimilabile ad un campione casuale: statisticamente, infatti, una campionatura del 2% è ritenuta significativa e rappresentativa dell'universo indagato. A maggior ragione, il tasso di risposta ottenuto dell'11,8% risulta ampiamente soddisfacente. Tuttavia, a nostro avviso, non ancora in grado di permettere una sua stratificazione completa, al fine di determinare la consistenza e le caratteristiche delle navi da diporto, soprattutto per il noleggio.

¹⁹ Con il contratto di locazione, il proprietario trasferisce semplicemente la disponibilità dell'imbarcazione a favore del conduttore che si assume tutti gli oneri e rischi connessi alla navigazione. Con il contratto di noleggio, il noleggiante mette a disposizione di un altro soggetto (il noleggiatore) un'imbarcazione per un determinato periodo di tempo e per una navigazione in una zona marina (o in acque interne) di sua scelta. L'imbarcazione noleggiata rimane perciò nella disponibilità del noleggiante alle cui dipendenze resta anche l'equipaggio.

Il lettore, dunque, tenga presente che i risultati rappresentano per ora una prima base di dati in possesso dell'Osservatorio, da implementare, tra l'altro, con il segmento relativo ai super e megayacht che non sono sufficientemente rappresentati nell'indagine, e da affinare negli anni a venire, in concomitanza con l'attività di monitoraggio del comparto²⁰.

1.3.1 Le imprese: dimensione aziendale, addetti, fatturato

Le aziende che hanno risposto all'indagine sono distribuite in maniera piuttosto uniforme su tutto il territorio nazionale. Considerando sia gli *home port* principali sia gli altri porti utilizzati come base d'imbarco nei quali viene dislocata la flotta a disposizione, il quadro territoriale che ne risulta è quello presentato nella tabella 1.16: la maggiore copertura territoriale in termini di presenze è quella del Lazio, i cui porti rappresentano il 20% degli *home port* e delle basi d'imbarco charter; seguono Liguria e Puglia con valori poco inferiori al 15%.

Risulta perciò confermato come in Italia sia il Tirreno (e soprattutto l'area compresa fra Liguria, Lazio e Sardegna) il mare nel quale operano il maggior numero di imprese charter e sul quale si manifesta una maggior quota di domanda.

Regione	N° Imprese [%]
Liguria	14,3
Toscana	11
Lazio	20,9
Campania	2,2
Sicilia	12,1
Sardegna	11
Puglia	14,3
Molise	1,1
Abruzzo	2,2
Marche	1,1
Emilia Romagna	3,3
Veneto	4,4
Friuli V.G.	2,2
TOTALE	100

Tab. 1.16 – Numero delle imprese charter suddivise per regione

Dal campione delle risposte²¹ emerge che oltre il 70% delle imprese operano solo nell'*home port* e il restante 30% (valore comunque non trascurabile) si serve di due o più porti d'imbarco (Tab. 1.17).

Per quanto riguarda la dimensione aziendale, si sono richieste informazioni riguardanti il fatturato e gli addetti. Il 51% delle imprese ha dichiarato di avere un fatturato inferiore ai 50.000 euro; il 25% compreso fra 50.000 e 100.000 e così di seguito (Tab. 1.18). Da questo tipo di informazione è difficile ricavare un'indicazione precisa sui livelli di fatturato, per cui si è ricorso ad una stima indiretta,

²⁰ Naturalmente, come avviene del resto per ciascun *item* del Rapporto, l'Osservatorio è aperto al confronto con tutti coloro che vorranno collaborare in maniera costruttiva alla creazione di una fedele rappresentazione della realtà dei comparti analizzati.

²¹ Poiché il questionario conteneva domande non obbligatorie, il tasso di risposta risulta variabile.

utilizzando il numero medio di addetti per impresa da loro dichiarato. Tenendo conto della diversa dimensione delle aziende, della ripartizione fra contratti di noleggio e di locazione, del fatto che da tale calcolo è praticamente assente il settore delle navi da diporto, risulta un fatturato per l'azienda media, così come disegnata dal campione, pari a circa 185.000 euro.

N° porti d'imbarco	N° Imprese	[%]
1	38	70,4
2	9	16,7
3	4	7,4
4	3	5,6
5	1	1,9
TOTALE	54	100

Tab. 1.17 – Gli home port e i porti d'imbarco delle imprese charter

Classe di fatturato	[%]
Inferiore a 50.000 €	51,2
50.001 - 100.000 €	25,6
100.001 - 200.000 €	16,3
200.001 - 300.000 €	4,7
300.001 - 500.000 €	2,3
TOTALE	100

Tab. 1.18 – Classe di fatturato delle imprese charter

Il secondo aspetto fondamentale è proprio quello relativo agli addetti. Il primo dato che emerge chiaramente è che un'azienda charter si avvale della professionalità sia di addetti fissi, che operano costantemente per l'attività dell'impresa, sia di addetti che offrono la propria collaborazione in differenti periodi dell'anno. Dalla tabella 1.19, si può dedurre come un'azienda charter si avvalga mediamente della collaborazione di 4,4 addetti, di cui 3 fissi e 1,4 "stagionali", con un rapporto di circa 2:1.

È evidente come la presenza di personale stagionale sia praticamente assente per le mansioni direttive e amministrative, mentre sia alta per quanto riguarda la funzione commerciale e per le mansioni legate all'effettiva navigazione dell'imbarcazione: skipper, equipaggio e manutenzione.

ADDETTI	Titolare / Management	Amministrativo	Commerciale	Conduttore (Skipper)	Equipaggio	Manutenzione imbarcazioni	Altro	Totale
Fissi	43	16	11	33	19	20	3	145
Media per impresa	0,9	0,3	0,2	0,7	0,4	0,4	0,1	3
Stagionali			10	28	17	14	2	71
Media per impresa			0,2	0,6	0,3	0,3	0	1,4
TOTALE	43	16	21	61	36	34	5	216
Media per impresa	0,9	0,3	0,4	1,2	0,7	0,7	0,1	4,4

Tab. 1.19 – Addetti delle imprese charter

Mediamente ciascuna azienda non può prescindere dalla presenza di un titolare (0,9), di uno skipper (1,2) e di un membro di equipaggio (0,7). In particolare si può notare come circa la metà delle aziende si avvalga di queste ultime due figure sia in maniera continuativa sia in modo stagionale. Infine, solo 3 imprese su 10 hanno un impiegato amministrativo e solo 4 su 10 dispongono di un addetto esclusivo per la parte commerciale di vendita del prodotto.

1.3.2 La flotta a disposizione

Un aspetto importante nell'analisi del settore del charter, riferito alle caratteristiche aziendali, è la quantificazione della flotta a disposizione. Nell'indagine si è indagato innanzitutto il numero di imbarcazioni a disposizione delle singole aziende, la lunghezza, il tipo di propulsione, l'età, il paese di produzione (Italia o estero) e la bandiera di immatricolazione.

Un primo aspetto riguarda quanto già accennato in precedenza, ossia la distinzione tra le imbarcazioni di proprietà dell'azienda charter e quelle affidate loro in gestione temporanea da armatori privati. Ogni azienda dispone mediamente di 3,2 imbarcazioni ripartite per il 56% in imbarcazioni di proprietà o acquistate tramite operazioni di leasing, e il 44% ricevute in gestione temporanea (Tab. 1.20). Tale scelta è dettata dalla tendenza da parte degli operatori a non compiere investimenti troppo onerosi, accordandosi piuttosto con armatori privati che in questo modo recuperano parte delle spese di gestione dell'imbarcazione.

	In propr. / leasing	In gestione	Totale
N°	108	86	194
Media per impr.	1,8	1,4	3,2
[%]	55,7	44,3	100

Tab. 1.20 – Titolo di disponibilità delle imbarcazioni per le imprese charter

Analizzando il numero di imprese in base al titolo di disponibilità (Fig. 1.20), viene evidenziato come la grande maggioranza hanno barche di proprietà e in gestione (43%), solo in proprietà (42%). Solo una minima parte intermedia solo imbarcazione di terzi (15%).

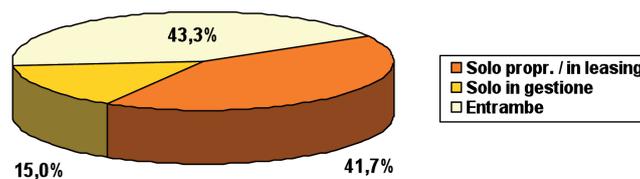


Fig. 1.20 – Ripartizione del numero di imprese charter in base al titolo di disponibilità delle imbarcazioni

Entrando maggiormente nel merito della composizione della flotta, nella tabella 1.21 viene riportato il relativo dettaglio (quasi 200 imbarcazioni) ripartite per lunghezza e per tipo di propulsione. Come già anticipato, la rilevazione campionaria per il segmento oltre i 24 m non è rappresentativa, essendo, tra l'altro, del tutto assenti le imbarcazioni a motore: nella tabella e nelle successive elaborazioni, i dati vengono rappresentati solo per correttezza statistica.

In termini percentuali, la flotta a motore è composta per quasi il 60% da natanti, mentre per poco più del 40% da imbarcazioni (Fig. 1.21). La proporzione s'inverte (Fig. 1.22) nel caso della flotta a vela, dove sono decisamente in maggioranza le imbarcazioni di lunghezza compresa fra 12 e 24 m con più del 65% del totale. Neanche l'uno per cento della flotta a vela è costituita da navi da diporto, categoria completamente assente per la propulsione a motore (con riferimento sempre al campione esaminato).

Imbarcazioni	< 12 m	12-24 m	24-50 m	Totale
Motore	27	19	0	46
Vela	47	100	1	148
TOTALE	74	119	1	194

Tab. 1.21 – Dimensione della flotta charter per lunghezza dell'imbarcazione

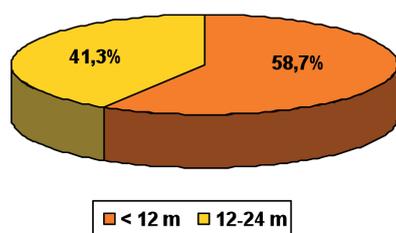


Fig. 1.21 – Dimensione della flotta a motore per lunghezza dell'imbarcazione

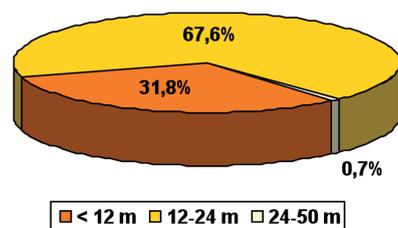


Fig. 1.22 – Dimensione della flotta a vela per lunghezza dell'imbarcazione

Utilizzando sempre la suddivisione della flotta in base alla lunghezza, si può notare (Tab. 1.22) come ciascuna impresa disponga in media di 0,8 imbarcazioni a motore e quasi 2,5 a vela; per un totale di 3,2 imbarcazioni, così composte: 2 con una lunghezza compresa tra i 12 e i 24 m e un natante con lunghezza fuoritutto inferiore ai 12 m. Solo 2 intervistati su 100 dichiarano di disporre di una nave da diporto.

Imbarcazioni	< 12 m	12-24 m	24-50 m	Totale
Motore	0,45	0,32		0,77
Vela	0,78	1,67	0,02	2,47
TOTALE	1,23	1,98	0,02	3,23

Tab. 1.22 – Media imbarcazioni per impresa charter

In sintesi, quindi, la flotta charter è composta per il 38% da natanti, per il 61% da imbarcazioni e per lo 0,5% da superyacht la cui lunghezza massima è compresa tra i 24 e i 50 m (Tab. 1.23).

Imbarcazioni	< 12 m	di cui < 5 anni	12-24 m	di cui < 5 anni	24-50 m	di cui < 5 anni	Totale di cui < 5 anni
Motore	58,7	51,9	41,3	63,2			56,5
Vela	31,7	42,6	67,6	62	0,7	100	56,1
TOTALE	38,1	45,9	61,4	62,2	0,5	100	56,2

Tab. 1.23 – Ripartizione percentuale della flotta per lunghezza ed età delle imbarcazioni

La tabella 1.23 non si limita a fornire dati riferiti solo alla lunghezza, ma fornisce anche indicazioni circa l'età dell'imbarcazione: in generale il 56% delle barche sono state costruite nel corso degli ultimi 5 anni; se meno della metà (46%) delle imbarcazioni inferiori ai 12 m risulta essere di recente costruzione, ben il 60% di quelle di lunghezza compresa tra i 12 e i 24 m è stata costruita negli ultimi 5 anni.

Ciò dimostra il forte rinnovamento della flotta, con il chiaro scopo da parte degli operatori di fornire ai turisti un prodotto sempre più aggiornato dal punto di vista dell'innovazione, della tecnologia e della sicurezza; all'interno del dato generale, le differenze tra imbarcazioni a motore e a vela sono minime, salvo nel segmento dei natanti a vela che presentano una percentuale di rinnovamento (42,6%) inferiore a quella a motore (51,9%).

Analizzando il tasso di rinnovo dal punto di vista della propulsione, si può notare come i valori si equivalgono nonostante le imbarcazioni a vela non dispongano di un esclusivo tipo di propulsione come quelle a motore e quindi siano soggette ad un minore logorio e ad una maggiore durata nel tempo.

Riassumendo (Fig. 1.23), le imprese di charter operanti in Italia dispongono di una flotta composta mediamente da 3 unità, di cui oltre il 76% è a vela, mentre poco meno del 24% si avvale di una propulsione a motore. Si tratta di una flotta relativamente giovane: quasi 6 imbarcazioni su 10, infatti, sono state costruite negli ultimi cinque anni.

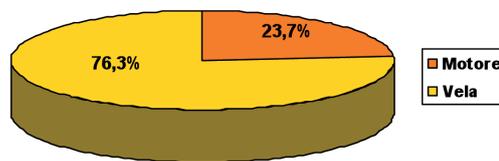


Fig. 1.23 – Ripartizione della flotta charter per tipo di propulsione

Volendo completare il profilo della flotta a disposizione (Fig. 1.24), si può rilevare come ben il 70% delle imbarcazioni siano di produzione estera contro il 30% di produzione italiana; proporzione che si ribalta completamente se si considera la bandiera di registro che mostra la totale predominanza di imbarcazioni battenti bandiera italiana (98%) contro poco più del 2% battente bandiera straniera (Fig. 1.25).

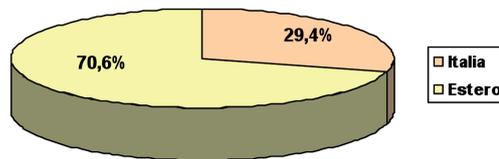


Fig. 1.24 – Flotta charter per luogo di produzione delle imbarcazioni

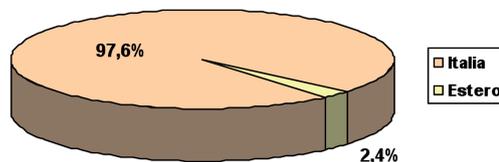


Fig. 1.25 – Flotta charter per bandiera delle imbarcazioni

La predominanza di imbarcazioni di produzione estera è da collegare alla maggior presenza di barche a vela, per le quali la produzione italiana soffre particolarmente la concorrenza degli altri Paesi.

1.3.3 L'attività: noleggio e locazione

L'attività comunemente definita come charter, come è noto, è suddivisa in due sottocategorie che variano a seconda del tipo di contratto stipulato tra l'impresa e il cliente: noleggio o locazione (vedi nota 19).

Fra le imprese intervistate si nota una forte specializzazione: il 60% delle aziende campionate svolge esclusivamente attività di locazione, mentre meno del 30% svolge un'esclusiva attività di noleggio. La quota di aziende che svolgono entrambe le attività è residuale e si colloca intorno al 10% (Tab. 1.24).

	N° imprese	[%] imprese	N° Imbarcazioni	[%] Imbarcazioni
Noleggi	14	29,8	23	13,9
Locazioni	28	59,6	129	77,7
Entrambi	5	10,6	14	8,4
TOTALE	47	100	166	100

Tab. 1.24 – Numero di imprese charter suddivise per tipologia di attività

Tale forte differenza fra locazione e noleggio (intese come schemi contrattuali) non rispecchia probabilmente la realtà del fenomeno. Può accadere infatti che spesso l'imbarcazione venga concessa sotto forma di locazione, cioè senza equipaggio, che viene poi ingaggiato direttamente dal cliente con accordi più o meno rispettosi delle norme, sia in materia di responsabilità e sicurezza, sia dal punto di vista fiscale.

Al di là comunque di questa precisazione è stato richiesto alle imprese il periodo di utilizzo della flotta (riferito all'anno 2008) suddiviso fra periodi settimanali di noleggio/locazione e week end. Il risultato è esposto nella tabella 1.25 e porta ad una media complessiva di circa 70 gg/anno per imbarcazione pari dunque a 10 settimane. Tale valore, come anticipato, è più elevato rispetto alla media di utilizzo diretta da parte dei singoli proprietari di imbarcazioni (circa 60 giorni²²).

	NOLEGGI			LOCAZIONE			ATTIVITÀ MISTA			NOLEGGI+LOCAZIONE +MISTO		
	Setti- mane	Week end	Tot. Giorni	Setti- mane	Week end	Tot. Giorni	Setti- mane	Week end	Tot. Giorni	Setti- mane	Week end	Tot. Giorni
Media per imbarcazione	4,1	5	38,8	9,5	4,3	75,5	6,8	9,6	66,6	8,6	4,9	69,6

Tab. 1.25 – Numero di settimane e di week end di noleggio/locazione per imbarcazione charter. Anno 2008

Scendendo ulteriormente nel dettaglio, la flotta per il noleggio viene utilizzata per circa 40 gg/anno per imbarcazione, valore che aumenta a 75 gg/anno per le imbarcazioni in locazione. La media per barca di quelle aziende che svolgono un'attività di tipo mista è, infine, di 67 gg/anno. Anche in questo caso la grande differenza a favore della locazione è influenzata dal fenomeno di cui si è detto in precedenza.

Per concludere il discorso sull'utilizzo della flotta, è importante soffermarsi sulle tariffe praticate dalle imprese; ciò può fornire un'idea sull'indotto che tale settore può generare. Come facilmente intuibile, le tariffe variano a seconda si tratti di noleggio o di semplice locazione. Un contratto di locazione, infatti, comporta cifre generalmente inferiori rispetto ad uno di noleggio, in quanto non viene pagato il costo imputabile allo skipper e/o all'equipaggio (Tab. 1.26).

²² Si veda il paragrafo 5.1.2

LUNGHEZZA	NOLEGGIO		LOCAZIONE	
	MIN	MAX	MIN	MAX
< 12 m	1.989	3.767	1.664	3.033
12 - 24 m	3.511	6.240	2.693	5.633
24 - 50 m	8.800	15.300		
TOTALE	4.767	8.436	2.179	4.333

Tab. 1.26 – Tariffe medie praticate dalle imprese charter. Anno 2008

È da notare tuttavia come soprattutto per la classe 24-50 m, le tariffe risentano della limitatezza del campione e quindi risultino sicuramente sotto quotate.²³

1.3.4 La clientela

Pur non essendo l'obiettivo dell'indagine quello di tracciare il profilo del diportista che fa charter, si è voluto indagare un aspetto importante che riguarda la composizione della clientela.

Il valore delle coste italiane in termini di bellezza paesaggistica e di patrimonio ambientale è senz'altro una delle peculiarità in grado di attirare turisti da ogni parte del mondo. Tanto è vero che analizzando la composizione percentuale della clientela delle imprese charter intervistate, quasi il 60% di esse ha dichiarato di avere clienti provenienti dall'estero (Tab. 1.27).

[%] Clientela estera	N° Imprese	[%] N° imprese
0%	22	40,7
1-25%	21	38,9
25-50%	3	5,6
50-75%	5	9,3
> 75%	3	5,6
TOTALE	54	100

Tab. 1.27 – Clientela estera delle imprese charter

Di questi il 39% dichiara che la quota imputabile ai clienti stranieri sia inferiore al 25%; il restante 20% delle imprese charter dichiara che i turisti provenienti dall'estero costituiscono una percentuale sul totale della loro clientela compresa tra il 25% e il 100%. In tal senso è da sottolineare come quasi il 6% degli intervistati dichiarò come preminente la propria vocazione ai mercati esteri, attirando, tra i propri clienti, più del 75% di stranieri. Questi dati avvalorano l'importanza della nautica come settore turistico.

1.3.5 Un confronto con altre fonti per l'analisi del settore

L'indagine eseguita e le conseguenti elaborazioni permettono, nonostante i limiti inizialmente sottolineati (ed in particolare l'assenza del segmento charter di navi da diporto), di tracciare una fotografia di uno spaccato del mondo della locazione e del noleggio, così come gli stessi operatori l'hanno proposta. Quanto questo sia totalmente rappresentativo dell'universo, non è possibile dirlo, se non a fronte di ulteriori ricerche che l'Osservatorio Nautico Nazionale intende completare nel corso dell'attività futura.

²³ Anche le tariffe medie per locazione risultano piuttosto basse, in quanto manca l'indicazione per le navi da diporto.

Tuttavia, con alcuni correttivi, oggi solo stimabili, è possibile proporre un confronto con le rappresentazioni fornite da alcune associazioni di settore che da anni investigano il settore e forniscono i relativi riscontri (Tab. 1.28).

Per questa ragione si propone, per alcune grandezze principali²⁴, la seguente comparazione, con l'obiettivo di arrivare ad una migliore, se non proprio oggettiva, conoscenza del settore charter.

Fonte	N° imprese	Tot. n° imbarcazioni	Stima per charter irregolare	Noleggio [%]	Locazione [%]	Fatturato 2008 [mln di euro]	Fatturato 2007 [mln di euro]	Utilizzo medio imbarcazioni [n° settimane]	Costo medio settimanale [euro]
ONN	570	1.841	n.d.	18	82	108,3	-	10	5.464
ISYBA ²⁵	-	1.800	2.200	20	80	-	60,5 (locaz.) 120,9 (noleggio) 181,4 Totale	12	8.400
AINUD ²⁶	-	1.800	2.200	15	85	-	-	15 / 12	-

Tab. 1.28 – Consistenza, imbarcazioni, fatturato e tariffe del settore charter

Ai fini della corretta esecuzione del confronto, bisogna tener conto che:

- il dato del Rapporto riferito al numero di imbarcazioni comprende solo il charter relativo alle Società armatrici Italiane con bandiera italiana e praticamente non comprende, come già osservato, il segmento delle navi da diporto;
- ISYBA e AINUD stimano anche il charter "irregolare", valutandolo in circa 2.200 imbarcazioni, e il relativo fatturato aggiuntivo;
- i dati di fatturato di questo Rapporto sono riferiti al 2008, mentre quelli di ISYBA sono riferiti al 2007: per il 2008 essa ha stimato un calo di circa il 20-25% in termini di fatturato e di presenze;
- il costo medio settimanale esposto da ISYBA è scorporabile in 3.500 euro per settimana di locazione e 28.000 per settimana di noleggio;
- delle indagini di ISYBA e di AINUD non è noto né il campione, né la metodologia, né l'Istituto scientifico che ha effettuato l'elaborazione dei dati.

Come si può constatare gli scostamenti non sono di poco conto: ma, riferendosi al 2008 e applicando le previsioni di riduzione del 25% al fatturato e alle presenze (quindi all'utilizzazione media delle imbarcazioni) e tenendo conto che il Rapporto non considera i superyacht, le stime paiono su una via di buona convergenza.

Volendo dunque sintetizzare la fotografia del settore così come appare dall'indagine svolta, si può stimare l'esistenza di 570 imprese con una buona presenza territoriale di porti di imbarco, concentrati soprattutto in Lazio, Liguria, Toscana e Sardegna (complessivamente il 57,2%) e con due altre presenze rilevanti al sud (Sicilia con il 12,1% e Puglia con il 14,3%); più sguarnito il presidio nel resto dell'Adriatico, presumibilmente per la concorrenza della sponda croata. La maggioranza delle imprese (70%) opera però solo tramite l'unico *home port*.

²⁴ I dati riportati nella tabella di confronto sono desunti da documenti pubblicati dalle rispettive fonti.

²⁵ ISYBA è l'Italian Ship & Yacht Brokers Association.

²⁶ AINUD è l'Associazione Italiana Noleggio Unità da Diporto.

La struttura dell'ipotetica impresa media occupa 4,4 addetti compreso il titolare (di cui 1,4 stagionale), con un fatturato (stima corretta prudenziale) di 185.000 euro. La flotta a disposizione è stimata in 1840 unità (di cui il 56% di proprietà) per una media di 3,23 per impresa (di cui il 76% a vela e il 61% di lunghezza compresa fra i 12 e i 24 metri). La flotta appare abbastanza rinnovata: nel complesso comunque più della metà (56,2%) ha meno di cinque anni, mentre per le imbarcazioni superiori ai 12 metri il valore arriva al 62,2%.

La modalità prevalente di contratto è quello relativo alle locazioni (circa il 70%): le settimane di utilizzo medio risultano circa 10, con una tariffa media di 5.500 euro.

1.3.6 Le indicazioni per lo sviluppo

In conclusione dell'indagine, che aveva un obiettivo conoscitivo soprattutto di tipo quantitativo, è stato chiesto a ciascun intervistato di indicare i provvedimenti che a suo giudizio sarebbero necessari per l'ulteriore sviluppo del settore.

Il quadro delineato (Tab. 1.29) verte su due argomenti principali: la semplificazione normativa e la richiesta d'intervento per ciò che riguarda la portualità.

INDICAZIONI	[%]
Provvedimenti relativi alla portualità, di cui:	26,9
Costruzione di nuovi porti / posti barca	44,4
Riduzione costo degli ormeggi	38,9
Miglioramento dei servizi presenti nei porti	16,7
Chiarificazione della normativa vigente	23,9
Chiarificazione e semplificazione dell'iter formativo per gli skipper	14,9
Agevolazioni fiscali per il sostegno del settore	10,4
Maggiore coordinamento tra gli operatori, di cui:	10,4
Creazione di un coordinamento per la promozione del settore	57,1
Creazione di uno standard qualitativo a cui poter fare riferimento	42,9
Lotta all'abusivismo	6
Eliminazione del clientelismo nella gestione dei porti	3
Passaggio di competenze da Ministero Trasporti a quello del Turismo	1,5
Possibilità di realizzare delle innovative formule di "Boat & Breakfast"	1,5

Tab. 1.29 – Le indicazioni per lo sviluppo del charter fornite dagli operatori

Il 27% degli operatori ritiene insufficiente l'offerta disponibile in termini di portualità; di essi più del 83% invoca con decisione la costruzione di nuove infrastrutture con la speranza che un aumento dell'offerta porti ad una riduzione del costo degli ormeggi che incide notevolmente sul risultato economico dell'impresa. Il restante 17% richiede il miglioramento dei servizi presenti nei vari porti giudicati non del tutto idonei all'attività svolta.

La richiesta di un maggiore numero di porti su cui poter operare, di un maggiore numero di posti barca, di un migliore sistema di servizi per chi fa charter si scontra con la normativa vigente che dimentica la vocazione turistica del settore. Basta aver riguardo all'esenzione IVA che la vicina Francia riserva ai contratti d'ormeggio.

Un secondo aspetto per gli operatori charter è quello relativo alla legislazione vigente in materia di noleggio e locazione; circa il 24% degli operatori ritiene opportuna una generale semplificazione e una

maggior chiarificazione delle leggi in vigore attraverso un *"Adeguamento delle norme italiane a quelle comunitarie per la conduzione delle imbarcazioni"*, mentre un'ulteriore necessità di chiarificazione è invocata per la figura del conduttore, comunemente chiamato skipper (15%). La trasposizione della normativa sui titoli professionali del naviglio commerciale al mondo del diporto crea evidentemente un'ingessatura del sistema come evidenziato nella parte quarta.

In tal senso le maggiori problematiche sono dovute a due aspetti: come primo aspetto si sottolinea la regolarizzazione dello skipper che, a causa di normative fuori contesto e non omogenee, diventa di difficile esecuzione. A ciò si collega anche il secondo, ossia il costoso *iter* formativo che il titolo professionale richiede per esercitare nella piena regolarità. Si tratta infatti di *"un iter, inadeguato, troppo lontano dalle nostre reali necessità di conoscenza e formazione richiesta a bordo"*, che per di più non tiene conto dell' *"esperienza che determinate persone hanno acquisito durante innumerevoli navigazioni non a libretto"*, secondo quanto segnalato dagli operatori.

Ciò ha reso assai complicato venire incontro alla maggiore flessibilità richiesta dal mercato, le cui indicazioni vanno nella direzione di avvalersi dell'operatività di uno skipper anche solo per brevi periodi non continuativi nel corso dell'anno (*"è impossibile trovare uno skipper abilitato secondo la normativa per il noleggio, solo per 1-2 settimane l'anno"*).

Altri deficit sottolineati dagli operatori riguardano la fiscalità, per il 10,4% e la promozione del settore, ma non solo. Alcuni propongono una riduzione dell'IVA sui contratti di locazione e noleggio, ma anche incentivi simili per l'acquisto delle imbarcazioni in un'ottica di maggiore svecchiamento della flotta. Sempre sulla fiscalità viene proposta una maggiore attenzione da parte delle Istituzioni in un'ottica di sostegno all'occupazione per gli addetti operanti nel settore.

Circa il 10% degli operatori ritiene imprescindibile la creazione di un'efficace rete su cui poter investire nello sviluppo del settore: di questi il 57% vede la rete in un'ottica di promozione del prodotto, soprattutto per lo sviluppo dell'azione sui mercati stranieri; altri (43%) interpretano questa richiesta in senso più ampio auspicando la creazione di sistemi integrati di cooperazione reciproca in grado di fornire sul mercato un interlocutore unico capace di rappresentare gli interessi del settore e soprattutto di proporre un'offerta turistica all'altezza del patrimonio naturale che il territorio italiano è in grado di offrire *"creando uno standard qualitativo e di servizi suddiviso in base alla tipologia di imbarcazioni"*.

Un ultimo aspetto significativo riguarda la lotta all'abusivismo (6%): la generale confusione sulla normativa vigente, la ristrettezza e la poca elasticità di alcune norme, ha generato con il passare del tempo un sempre crescente abusivismo che danneggia quelle aziende il cui sforzo è stato proprio quello di rispettare le norme esistenti. Sempre in questo contesto, alcuni (4,5%) ritengono ormai critico il rapporto con alcuni gestori dei porti che impedisce di fatto promozione e sviluppo del settore nautico.

2. La ricettività



► NEL RAPPORTO 2008 PUOI TROVARE

- **L'interfaccia terra-acqua**
 - Le infrastrutture portuali
 - I posti barca
 - Le caratteristiche qualitative

2.1 Le infrastrutture portuali nel triennio 2007 - 2009

Le informazioni riportate in questa parte del Rapporto riguardano il secondo snodo dell'offerta e cioè l'interfaccia terra-acqua nelle sue diverse caratteristiche tipologiche e funzionali. In primo luogo rileva la presenza stessa dell'infrastruttura: da quella più articolata e ricca di servizi, come il porto turistico, fino a quelle più essenziali, come la spiaggia attrezzata. In secondo luogo, la capacità di accogliere permanentemente le imbarcazioni, e cioè la ricettività nelle sue diverse forme: in acqua, con i posti barca, a terra nei posti "a secco" e nei rimessaggi.

Iniziando dunque dalle strutture di interfaccia, che d'ora saranno genericamente nominate porti, va rilevato che la loro numerosità sul territorio è garanzia da una parte di accessibilità al mare, ma necessita, come giustamente rileva ogni analisi di dettaglio a livello regionale, di un'equilibrata distribuzione lungo la costa, in modo tale da permetterne un presidio senza soluzione di continuità.

In questo numero del Rapporto annuale si analizza la situazione relativa alla portualità per il biennio 2008 e 2009, così da poter disporre di una seppure breve serie storica che tenga conto dell'evoluzione della situazione a partire dal 2007 (i cui dati sono riportati nella precedente edizione).

La situazione a livello nazionale per il triennio 2007-2009 si presenta così come riportato nelle tabelle 2.1, 2.2, 2.3²⁷. La distinzione tipologica è alquanto articolata e fa riferimento sia all'uso esclusivo o meno della struttura per il diporto nautico, sia alla presumibile dotazione di servizi.²⁸

²⁷ Il totale delle infrastrutture portuali (502 nel 2007, 515 nel 2008 e 525 nel 2009) è dato dalla somma di tutte quelle infrastrutture di cui "Pagine Azzurre" riporta il numero di posti barca.

²⁸ La classificazione fissata dall'art. 2 del d.P.R. 509/97 individua:

1. il "porto turistico", ovvero il complesso delle strutture amovibili e inamovibili realizzate con opere a terra e a mare allo scopo di servire unicamente o principalmente la nautica da diporto ed il diportista nautico, anche mediante l'apprestamento di servizi complementari;
2. l'"approdo turistico", ovvero la porzione dei porti polifunzionali aventi la funzione di cui all'art. 4, comma 3, della legge 28 Gennaio 1994, n. 84, destinata a servire la nautica da diporto ed il diportista nautico, anche mediante l'espletamento di servizi complementari;
3. i "punti d'ormeggio", ovvero le aree demaniali e gli specchi acquei, dotati di strutture che non importino impianti di difficile rimozione, destinati all'ormeggio, alaggio varo e rimessaggio di piccole imbarcazioni e natanti da diporto.

Con successiva Circolare N. 17 (Prot. DEM2A-1175) del 27/09/2000, il Ministero dei trasporti e della navigazione avente ad oggetto ha specificato che "è ipotizzabile, da un lato, la realizzazione di un punto d'ormeggio all'interno di un ambito portuale; dall'altro, la tecnologia e la scienza delle costruzioni hanno raggiunto livelli di affinamento tali da rendere ipotizzabile la realizzazione di approdi turistici con il solo utilizzo di strutture di facile rimozione". Secondo il ministero il criterio distintivo deve essere quello "funzionale,

REGIONI	N° infrastr.	Strutture private	Strutture pubbliche					Punti di ormeggio			
		Porto turistico (Marina)	Porto	Porto industriale / commerciale	Porto canale	Darsena	Tot. Strutture pubbliche	Approdo	Spiaggia attrezzata	Rada	Tot. Punti di ormeggio
Liguria	49	9	29	2	1	3	35	3	1	1	5
Toscana	41	5	19		7	5	31	2		3	5
Lazio	28	3	11		8	6	25				0
Campania	46	3	29	1	2	1	33	10			10
Basilicata	1		1				1				0
Calabria	14	1	6	2			8	2	2	1	5
Sicilia	79	3	40	3		2	45	29		2	31
Sardegna	74	9	34	1	2	4	41	24			24
Puglia	44	1	27	2	1	7	37	6			6
Molise	1		1				1				0
Abruzzo	6	1	5				5				0
Marche	11	3	5	1	2		8				0
Emilia Romagna	22	6	1		10	3	14	2			2
Veneto	43	7	4		2	26	32	4			4
Friuli V.G.	43	10	11	4	3	6	24	9			9
TOTALE	502	61	223	16	38	63	340	91	3	7	101

Tab. 2.1 – Le infrastrutture portuali. Anno 2007²⁹

che trova fondamento in due passaggi delle definizioni di cui all'art. 2, comma 1, del D.P.R. n. 509 del 1997, laddove da un lato, porti e approdi turistici sono caratterizzati dall'apprestamento di servizi complementari rispetto al mero ormeggio e ricovero, dall'altro, i punti d'ormeggio sono destinati solo ai natanti ed alle piccole imbarcazioni". Al fine di una compiuta ricognizione, i criteri del DPR 509 sono stati integrati con le informazioni riportate su "Pagine Azzurre – Edizione 2007", che nel complesso è apparsa la pubblicazione più ricca di informazioni riguardanti la tipologia delle strutture e dei servizi presenti, e a cui si rimanda per il dettaglio. Qui di seguito riportiamo sinteticamente le caratteristiche delle diverse tipologie utilizzate in tale pubblicazione.

PORTO TURISTICO (MARINA): infrastruttura costruita appositamente per il diporto che risulta essere ben protetta in tutte le condizioni climatiche. Dotato di innumerevoli servizi, viene costruito secondo un progetto originale che comprende, anche, la realizzazione di negozi e infrastrutture residenziali e turistiche.

PORTO: infrastruttura pubblica, non utilizzata esclusivamente per la nautica da diporto, in quanto capace di ospitare differenti tipologie di imbarcazioni. Si tratta di una struttura protetta da una o più dighe esterne, al cui interno si trova un elevato numero di servizi per le imbarcazioni, non paragonabile a quelli forniti dai Marina.

PORTO INDUSTRIALE / COMMERCIALE: si fa riferimento a tale tipologia di infrastruttura quando all'interno di un porto industriale - commerciale si trovano zone propriamente destinate al diporto nautico.

PORTO CANALE: infrastruttura caratterizzata dalla peculiare posizione posta lungo le foci dei fiumi, nelle lagune, in canali artificiali, ecc. purché in diretta comunicazione con il mare. È una struttura estremamente protetta dal moto ondoso e dal punto di vista dei servizi può essere assimilabile a seconda della maggiore o minore offerta ai Marina oppure ai Porti.

DARSENA: categoria di infrastrutture paragonabile ai Marina se non fosse per la minor offerta di servizi. Al suo interno vi sono zone adibite al rimessaggio a mare e alla sosta-riparazione.

APPRODO (BANCHINA / PONTILE): costituita da strutture temporanee, spesso non è un'infrastruttura particolarmente protetta dalle condizioni climatiche e viene prevalentemente utilizzata per l'approdo temporaneo e la discesa a terra.

SPIAGGIA ATTREZZATA: può essere considerata tale, quella spiaggia non sottoposta ad un'intensa azione del moto ondoso durante tutto il corso dell'anno. Situada in zone prettamente turistiche, i servizi offerti da una spiaggia attrezzata sono limitati alla loro principale funzione di varare o di mettere a secco numerose imbarcazioni di dimensioni e pescaggio ridotto.

RADA: insenatura della costa protetta dalla maggior parte dei venti, dove le imbarcazioni possono ancorare e da cui è possibile raggiungere agevolmente la costa per mezzo di piccole imbarcazioni a remi.

²⁹ Esistono diverse fonti statistiche in merito che censiscono la portualità nazionale, ma si è scelto di utilizzare i dati forniti da Pagine Azzurre, in quanto risulta essere la fonte più completa e omogenea nella rappresentazione dei diversi dati. A conferma di ciò, vengono riportati di seguito i dati relativi al numero di posti barca presentati da Pagine Azzurre e quelli diffusi dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con il CNIT (per omogeneità di confronto si fa riferimento per entrambe le fonti ai dati disponibili al 31/12/2007): per Pagine Azzurre il valore è 140.690 posti barca, mentre per il CNIT sono 141.476. La variazione tra questi due dati è minima, pari solo allo 0,6%, quindi non rilevante.

		Strutture private	Strutture pubbliche					Punti di ormeggio			
REGIONI	N° infrastr.	Porto turistico (Marina)	Porto	Porto industriale / commerciale	Porto canale	Darsena	Tot. Strutture pubbliche	Approdo	Spiaggia attrezzata	Rada	Tot. Punti di ormeggio
Liguria	51	11	29	2	1	3	35	3	1	1	5
Toscana	42	5	19		8	5	32	2		3	5
Lazio	29	3	11		8	7	26				0
Campania	46	3	29	1	2	1	33	10			10
Basilicata	2	1	1				1				0
Calabria	15	1	6	2			8	2	3	1	6
Sicilia	82	3	40	3		2	45	32		2	34
Sardegna	77	11	34	1	2	4	41	25			25
Puglia	45	1	27	2	1	7	37	7			7
Molise	1		1				1				0
Abruzzo	6	1	5				5				0
Marche	11	3	5	1	2		8				0
Emilia Romagna	22	6	1		10	3	14	2			2
Veneto	44	7	5		2	26	33	4			4
Friuli V.G.	42	10	11	4	3	6	24	8			8
TOTALE	515	66	224	16	39	64	343	95	4	7	106

Tab. 2.2 – Le infrastrutture portuali. Anno 2008

		Strutture private	Strutture pubbliche					Punti di ormeggio			
REGIONI	N° infrastr.	Porto turistico (Marina)	Porto	Porto industriale / commerciale	Porto canale	Darsena	Tot. Strutture pubbliche	Approdo	Spiaggia attrezzata	Rada	Tot. Punti di ormeggio
Liguria	53	11	31	2	1	3	37	3	1	1	5
Toscana	43	6	18		8	5	31	3		3	6
Lazio	29	3	11		8	7	26				0
Campania	45	3	29	1	2		32	10			10
Basilicata	2	1	1				1				0
Calabria	15	1	6	2			8	2	3	1	6
Sicilia	85	3	42	3		2	47	33		2	35
Sardegna	77	11	34	1	2	4	41	25			25
Puglia	47	2	27	2	1	8	38	7			7
Molise	1		1				1				0
Abruzzo	7	1	6				6				0
Marche	11	3	5	1	2		8				0
Emilia Romagna	22	6	1		10	3	14	2			2
Veneto	46	7	5		2	26	33	6			6
Friuli V.G.	42	10	11	4	3	6	24	8			8
TOTALE	525	68	228	16	39	64	347	99	4	7	110

Tab. 2.3 – Le infrastrutture portuali. Anno 2009

Come si può notare le varie tipologie di infrastrutture sono state raggruppate in tre macro categorie (strutture private, pubbliche e "semplici" punti di ormeggio³⁰) che nel corso del triennio assumono valori che rispecchiano fedelmente la medesima condizione: le strutture pubbliche in tutti gli anni di riferimento costituiscono sempre più del 65% di tutti i porti italiani. Ciò rende particolarmente rilevanti gli interventi proposti nella parte quarta del Rapporto.

Tale suddivisione, molto utile per l'analisi della distribuzione regionale delle infrastrutture, non viene utilizzata per la successiva tabella (Tab. 2.4) che analizza le variazioni avvenute nel corso del triennio. Il motivo di tale scelta è da ricercarsi nel fatto che non tutte le sottocategorie, in particolare i porti industriali/commerciali e le rade, hanno subito variazioni.

REGIONI	N° infrastrutture		Variazione assoluta					
	2009	2007	Porto turistico	Porto	Porto canale	Darsena	Approdo	Spiaggia attrezzata
Liguria	53	49	2	2	-	-	-	-
Toscana	43	41	1	-1	1	-	1	-
Lazio	29	28	-	-	-	1	-	-
Campania	45	46	-	-	-	-1	-	-
Basilicata	2	1	1	-	-	-	-	-
Calabria	15	14	-	-	-	-	-	1
Sicilia	85	79	-	2	-	-	4	-
Sardegna	77	74	2	-	-	-	1	-
Puglia	47	44	1	-	-	1	1	-
Abruzzo	7	6	-	1	-	-	-	-
Veneto	46	43	-	1	-	-	2	-
Friuli V.G.	42	43	-	-	-	-	-1	-
TOTALE	525	502	7	5	1	1	8	1

Tab. 2.4 – Variazione delle infrastrutture portuali. Periodo 2007 – 2009

Come si evince dalla tabella 2.4, il numero di infrastrutture portuali italiane è cresciuto nel corso dell'ultimo triennio. Premettendo che il processo di costruzione di un nuovo porto richiede diversi anni e non è certo possibile che esso venga costruito nello spazio di un solo anno, nel computo totale sono state considerate 26 "nuove" infrastrutture. Come appena affermato, nella maggior parte dei casi non si tratta di nuovi porti sorti nell'arco di tempo intercorso tra le diverse rilevazioni, ma si tratta di porti entrati in operatività in quell'anno, non censiti da Pagine Azzurre nelle precedenti edizioni oppure di porti di cui non era stato indicato il numero di posti barca³¹.

Risulta altresì la presenza di tre variazioni negative, localizzate in Toscana, Campania e Friuli: tra l'altro per queste ultime due, tali valori rendono negativo il bilancio complessivo del periodo. In merito alla Toscana la variazione riguarda semplicemente il porto di San Vincenzo "promosso" allo *status* di Marina, a seguito dei lavori di ampliamento conclusi nella scorsa primavera, che hanno portato la

³⁰ Per punti di ormeggio si considerano tutte quelle infrastrutture stagionali non dotate di banchine "fisse", ma di strutture rimovibili nella stagione invernale, quando la conformazione del sito che li ospita non permette una buona protezione dall'azione del mare.

³¹ Per l'analisi puntuale delle nuove infrastrutture censite si rimanda al paragrafo 2.1.2.

struttura dai 272 posti barca, la cui lunghezza massima non era superiore ai 13 m, ai 350 capaci di ospitare anche navi da diporto.

La seconda variazione negativa riguarda la Campania e più precisamente la Marina di Vigliena, una darsena da 160 posti barca. Con la fine dell'estate 2008, tale infrastruttura è stata resa momentaneamente inattiva. Contestualmente sono iniziati i lavori per la realizzazione del nuovo marina che andrà nel futuro ad incrementare l'offerta e la qualità dei posti barca nel bacino di utenza facente riferimento alla provincia di Napoli.

L'ultimo caso, infine, riguarda l'approdo "Capan River Port" che nel 2007 risultava poter disporre di 130 posti barca, ma secondo quanto pubblicato da Pagine Azzurre nell'edizione successiva (2008) risultava essere stato accorpato al "Marina Sant'Andrea" classificato come una darsena da 252 posti barca complessivi.

2.1.1 I nuovi porti

Come visto nel paragrafo precedente, il numero di infrastrutture portuali italiane è cresciuto nel corso dell'ultimo triennio. Procedendo cronologicamente (Tab. 2.5), nel nostro database sono state inserite nel 2008 13 "nuove" infrastrutture, con un incremento pari al 2,6%, mentre nel 2009 l'aumento è stato poco inferiore al 2% che tradotto in valore assoluto significa 10 "nuove" infrastrutture.

Anno	N° infrastr.	Δ [v.a.]	Δ [%]
2007	502	-	
2008	515	13	+2,59%
2009	525	10	+1,94%

Tab. 2.5 – Evoluzione della situazione relativa ai porti italiani. Periodo 2007 – 2009

Nel dettaglio (Tab. 2.6 o Fig. 2.1) si può notare che le infrastrutture inserite sono 14 nonostante lo scarto indicato in tabella (2.5) sia di 13 (c'è da tener presente l'accorpamento dell'approdo Capan River Port con il Marina Sant'Andrea in Veneto).

Nome struttura	Regione	Posti barca
Marina Genova Aeroporto	Liguria	500
Porto Mirabello – La Spezia	Liguria	382
Marina Terre Rosse – Piombino	Toscana	575
Porticciolo il Faro	Lazio	200
Marina di Policoro	Basilicata	260
Le Bocche di Gallipari	Calabria	297
Porto Santa Maria Maggiore – Milazzo	Sicilia	230
Marina Poseidon – Milazzo	Sicilia	160
Marina di Cinisi	Sicilia	300
Marina di Olbia	Sardegna	270
Marina di Stintino	Sardegna	164
Nido d'Aquila – I. della Maddalena	Sardegna	90
Mon Reve	Puglia	6
Marina Fiorita	Veneto	300

Tab. 2.6 – "Nuove" infrastrutture inserite nel database dell'ONN. Anno 2008



Fig. 2.1 – “Nuove” infrastrutture inserite nel database dell’ONN. Anno 2008

Nel 2009 (Tab 2.7 e Fig. 2.2), l’aumento rispetto all’anno precedente è di 10 strutture (nella realtà 12, in quanto c’è da tener presente la momentanea sospensione dell’attività di Marina di Vigliena e il conteggio del Marina di San Vincenzo quale nuova infrastruttura).

Nome struttura	Regione	Posti barca
Marina di Baiaverde - Ospedaletti	Liguria	390
Porto di Oneglia	Liguria	100
Marina di Massa	Toscana	66
Marina di San Vincenzo ³²	Toscana	350
Isola Salina - Scalo Galera	Sicilia	10
Licata	Sicilia	150
Gela	Sicilia	120
Frigole - Lega Navale	Puglia	100
Rodi Garganico	Puglia	310
Ortona	Abruzzo	210
Marina del Sole	Veneto	260
Vento di Venezia	Veneto	150

Tab. 2.7 – “Nuove” infrastrutture inserite nel database dell’ONN. Anno 2009

³² Già presente nel database 2008, non come porto turistico, bensì come porto.

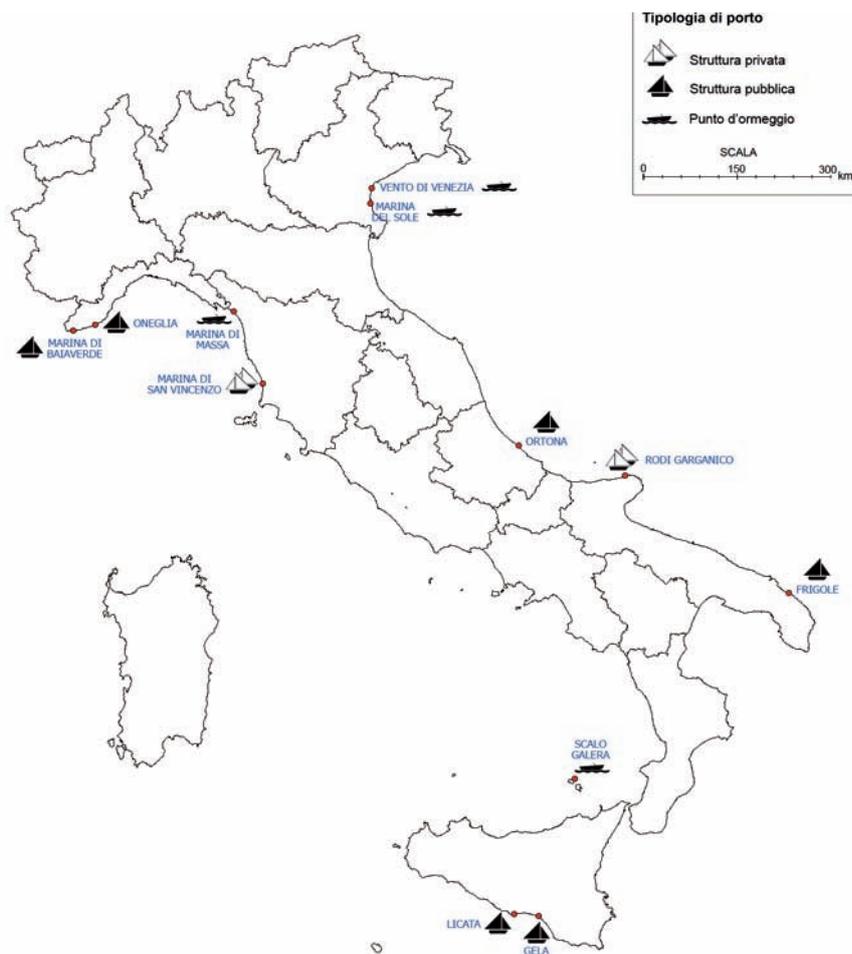


Fig. 2.2 - "Nuove" infrastrutture inserite nel database dell'ONN. Anno 2009

In relazione dunque alle nuove realizzazioni (26) si può osservare (Tab. 2.8) come prevalgono gli approdi (9, pari al 35%) seguiti dai porti turistici (7, pari al 27%) e dai porti (6, pari al 23%).

Tipologia di infrastruttura	N° infrastr.	[%]	N° posti barca	[%]
Porto turistico	7	26,9	2.236	37,6
Porto	6	23,1	1270	21,3
Porto canale	1	3,8	575	9,7
Darsena	2	7,7	300	5
Approdo	9	34,6	1.272	21,4
Spiaggia attrezzata	1	3,8	297	5
TOTALE	26	100	5.950	100

Tab. 2.8 - Ripartizione percentuale dei "nuovi" porti e dei relativi posti barca. Anni 2008-2009

In termini di posti barca, la situazione risulta leggermente modificata, ma le sottocategorie che costituiscono l'80% della somma totale dei posti barca sono sempre porto turistico, approdo e porto. A cambiare sono le relative proporzioni, in quanto la tipologia maggiormente consistente è rappresentata dai porti turistici con il 38% del totale.

Dal punto di vista territoriale (Tab. 2.9), la distribuzione di nuovi porti si concentra in Sicilia (6 infrastrutture, pari al 23%) e in Liguria (4 infrastrutture, pari al 15%), seguite da Toscana, Sardegna, Puglia e Veneto con 3 e Lazio, Basilicata, Calabria e Abruzzo con un porto.

Regioni	N° infrastrutture	[%]	N° posti barca	[%]
Liguria	4	15,4	1.372	23,1
Toscana	3	11,5	991	16,7
Lazio	1	3,8	200	3,4
Basilicata	1	3,8	260	4,4
Calabria	1	3,8	297	5
Sicilia	6	23,1	970	16,3
Sardegna	3	11,5	524	8,8
Puglia	3	11,5	416	7
Abruzzo	1	3,8	210	3,5
Veneto	3	11,5	710	11,9
TOTALE	26	100	5.950	100

Tab. 2.9 – Distribuzione regionale dei "nuovi" porti e dei relativi posti barca

Anche in questo caso il valore relativo ai posti barca non corrisponde esattamente a quello della distribuzione geografica delle infrastrutture: quasi il 70% dei posti barca sono concentrati in quattro regioni: Liguria, che da sola costituisce il 23% del totale, Toscana e Sicilia (16%) e Veneto (12%).

Complessivamente dunque il numero dei posti barca è aumentato di circa 6.000 unità (+4,2%) nell'ultimo biennio: è difficile dire se tale valor sia soddisfacente rispetto alle più volte conclamate esigenze del settore nautico. Un tentativo sarà quello di confrontarlo con i bacini di utenza reale (vedi *infra* 3.1).

2.1.2 La distribuzione regionale

Per l'analisi della distribuzione regionale delle infrastrutture risulta molto utile una macro suddivisione delle strutture in base alla differente tipologia. Tale analisi può essere effettuata su due piani distinti: la prima in base alla distribuzione delle diverse tipologie di strutture all'interno di ciascuna regione; la seconda riguarda, invece, la distribuzione delle singole tipologie sull'intero territorio nazionale.

Procedendo con il primo tipo di analisi, si può notare come tutte le regioni italiane siano caratterizzate dalla presenza di strutture pubbliche che costituiscono la tipologia di infrastruttura maggiormente rappresentata. Esse costituiscono in tutte le regioni italiane almeno la metà del totale e superano addirittura il valore pari all'80% in alcune del centro sud (Abruzzo, Lazio, Puglia) (Tab. 2.10).

L'altra metà delle strutture presenti è ripartita tra strutture private e punti di ormeggio. In regioni come l'Emilia Romagna e la Liguria le strutture private superano come numero i punti di ormeggio con scarti superiori al 10%; in altri casi i punti di ormeggio non sono nemmeno presenti (Abruzzo, Basilicata, Lazio, Marche e Molise).

È al sud (Calabria e Campania) e nelle isole (seppur con una forte differenza tra Sicilia e Sardegna che vede la seconda con una situazione nettamente migliore) che le strutture private, che offrono una maggiore qualità nei servizi, si confermano numericamente inferiori rispetto alle strutture mobili o temporanee costituite dai punti di ormeggio.

		Strutture private [%]	Strutture pubbliche [%]					Punti di ormeggio [%]				
REGIONI	N° infrastr.	Porto turistico (Marina)	Porto	Porto industriale / commerciale	Porto canale	Darsena	Tot. Strutture pubbliche	Approdo	Spiaggia attrezzata	Rada	Tot. Punti di ormeggio	
Liguria	53	20,8	58,5	3,8	1,9	5,7	69,8	5,7	1,9	1,9	9,4	
Toscana	43	14	41,9			18,6	11,6	72,1	7		7	14
Lazio	29	10,3	37,9			27,6	24,1	89,7				
Campania	45	6,7	64	2,2	4,4	0	71,1	22,2				22,2
Basilicata	2	50	50				50					
Calabria	15	6,7	40	13,3			53,3	13,3	20	6,7	40	
Sicilia	85	3,5	49,4	3,5		2,4	55,3	38,8		2,4	41,2	
Sardegna	77	14,3	44,2	1,3	2,6	5,2	53,2	32,5			32,5	
Puglia	47	4,3	57	4,3	2,1	17	80,9	14,9			14,9	
Molise	1		100				100					
Abruzzo	7	14,3	85,7				85,7					
Marche	11	27,3	45,5	9,1	18,2		72,7					
Emilia Romagna	22	27,3	4,5			45,5	13,6	63,6	9,1		9,1	
Veneto	46	15,2	10,9			4,3	56,5	72	13		13	
Friuli V.G.	42	23,8	26,2	9,5	7,1	14,3	57,1	19			19	
TOTALE	525	13	43,4	3	7,4	12,2	66,1	18,9	0,8	1,3	21	

Tab. 2.10 – Distribuzione percentuale delle infrastrutture nelle singole regioni. Anno 2008

Passando al secondo tipo di analisi, si può affermare con una certa sicurezza che la distribuzione dei porti sul territorio nazionale (Tab. 2.11), risulta alquanto concentrata: limitandoci alle tipologie tipicamente vocate al diportismo nautico si può riscontrare come nel caso dei porti turistici le prime quattro regioni (sempre Liguria, Sardegna, Friuli V.G. e Veneto) rappresentino ben il 57% del totale.

		Strutture private [%]	Strutture pubbliche [%]					Punti di ormeggio [%]				
REGIONI	N° infrastr.	Porto turistico (Marina)	Porto	Porto industriale / commerciale	Porto canale	Darsena	Tot. Strutture pubbliche	Approdo	Spiaggia attrezzata	Rada	Tot. Punti di ormeggio	
Liguria	53	16,2	13,6	12,5	2,6	4,7	10,7	3	25	14,3	4,5	
Toscana	43	8,8	7,9			20,5	7,8	8,9	3		42,9	5,5
Lazio	29	4,4	4,8			20,5	10,9	7,5				
Campania	45	4,4	12,7	6,3	5,1	0	9,2	10,1			9,1	
Basilicata	2	1,5	0,4				0,3					
Calabria	15	1,5	2,6	12,5			2,3	2	75	14,3	5,5	
Sicilia	85	4,4	18,4	18,8		3,1	13,5	33,3		28,6	31,8	
Sardegna	77	16,2	14,9	6,3	5,1	6,3	11,8	25,3			22,7	
Puglia	47	2,9	11,8	12,5	2,6	12,5	11	7,1			6,4	
Molise	1		0,4				0,3					
Abruzzo	7	1,5	2,6				1,7					
Marche	11	4,4	2,2	6,3	5,1		2,3					
Emilia Romagna	22	8,8	0,4			25,6	4,7	4	2		1,8	
Veneto	46	10,3	2,2			5,1	40,6	9,5	6,1		5,5	
Friuli V.G.	42	14,7	4,8	25	7,7	9,4	6,9	8,1			7,3	
TOTALE	525	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	

Tab. 2.11 – Distribuzione percentuale regionale delle infrastrutture. Anno 2009

caratterizza la costa adriatica, la maggior parte dei porti presenti in tali regioni si caratterizza per non superare il valore del 30%. Infatti ad esclusione di Marche e Molise, in tutte le altre regioni la percentuale di porti in grado di ospitare navi da diporto non supera il 27,7% ossia quella fatta registrare dalla Puglia, da cui bisogna però scontare la quota imputabile ai porti che gravitano sulla costa ionica.

REGIONI	N° infrastr. Totali	N° infrastr. > 24m	Strutture private	Strutture pubbliche					Punti di ormeggio			
			Porto turistico (Marina)	Porto	Porto industriale / commerciale	Porto canale	Darsena	Tot. Strutture pubbliche	Approdo	Rada	Tot. Punti di ormeggio	
Liguria	49	23	8	12			1	1	14	1		1
Toscana	41	16	4	9			1		10	1	1	2
Lazio	28	11	2	4			1	4	9			0
Campania	46	19	2	12				1	13	4		4
Basilicata	1	1		1					1			0
Calabria	14	5	1	4					4			0
Sicilia	79	37	3	18	2			1	21	12	1	13
Sardegna	74	39	7	17			1	3	21	11		11
Puglia	44	11	1	7	1				8	2		2
Molise	1	1		1					1			0
Abruzzo	6	2	1	1					1			0
Marche	11	7	1	3	1		2		6			0
Emilia Romagna	22	5	4				1		1			0
Veneto	43	8	4				1	1	2	2		2
Friuli V.G.	43	10	4				2	3	5	1		1
TOTALE	502	195	42	89	4		10	14	117	34	2	36

Tab. 2.12 – Tipologie di infrastrutture capaci di accogliere navi da diporto. Anno 2007

REGIONI	N° infrastr. Totali	N° infrastr. > 24m	Strutture private	Strutture pubbliche					Punti di ormeggio			
			Porto turistico (Marina)	Porto	Porto industriale / commerciale	Porto canale	Darsena	Tot. Strutture pubbliche	Approdo	Rada	Tot. Punti di ormeggio	
Liguria	51	25	10	12			1	1	14	1		1
Toscana	42	16	4	9			1		10	1	1	2
Lazio	29	11	2	4			1	4	9			0
Campania	46	21	3	12				1	13	5		5
Basilicata	2	2	1	1					1			0
Calabria	15	6	1	5					5			0
Sicilia	82	41	3	19	3			1	23	14	1	15
Sardegna	77	41	9	17			1	3	21	11		11
Puglia	45	12	1	8	1				9	2		2
Molise	1	1		1					1			0
Abruzzo	6	1	1						0			0
Marche	11	7	1	3	1		2		6			0
Emilia Romagna	22	6	5				1		1			0
Veneto	44	9	4	1			1	1	3	2		2
Friuli V.G.	42	10	4				2	3	5	1		1
TOTALE	515	209	49	92	5		10	14	121	37	2	39

Tab. 2.13 – Tipologie di infrastrutture capaci di accogliere navi da diporto. Anno 2008

			Strutture private	Strutture pubbliche					Punti di ormeggio		
REGIONI	N° infrastr. Totali	N° infrastr. > 24m	Porto turistico (Marina)	Porto	Porto industriale / commerciale	Porto canale	Darsena	Tot. Strutture pubbliche	Approdo	Rada	Tot. Punti di ormeggio
Liguria	53	26	10	13		1	1	15	1		1
Toscana	43	17	5	9		1		10	1	1	2
Lazio	29	11	2	4		1	4	9			0
Campania	45	20	3	12				12	5		5
Basilicata	2	2	1	1				1			0
Calabria	15	6	1	5				5			0
Sicilia	85	42	3	20	3		1	24	14	1	15
Sardegna	77	41	9	17		1	3	21	11		11
Puglia	47	13	2	8	1			9	2		2
Molise	1	1	0	1				1			0
Abruzzo	7	1	1					0			0
Marche	11	7	1	3	1	2		6			0
Emilia Romagna	22	6	5			1		1			0
Veneto	46	10	4	1		1	1	3	3		3
Friuli V.G.	42	10	4			2	3	5	1		1
TOTALE	525	213	51	94	5	10	13	122	38	2	40

Tab. 2.14 – Tipologie di infrastrutture capaci di accogliere Navi da diporto. Anno 2009

			Strutture private [%]	Strutture pubbliche [%]					Punti di ormeggio [%]		
REGIONI	N° infrastr. Totali	N° infrastr. > 24m	Porto turistico (Marina)	Porto	Porto industriale / commerciale	Porto canale	Darsena	Tot. Strutture pubbliche	Approdo	Rada	Tot. Punti di ormeggio
Liguria	53	49,1	19,6	13,8		10	7,7	12,3	2,6		2,5
Toscana	43	39,5	9,8	9,6		10		8,2	2,6	50	5
Lazio	29	37,9	3,9	4,3		10	30,8	7,4			
Campania	45	44,4	5,9	12,8			0	9,8	13,2		12,5
Basilicata	2	100	2	1,1				0,8			
Calabria	15	40	2	5,3				4,1			
Sicilia	85	49,4	5,9	21,3	60		7,7	19,7	36,8	50	37,5
Sardegna	77	53,2	17,6	18,1		10	23,1	17,2	28,9		27,5
Puglia	47	27,7	4	8,5	20			7,4	5,3		5
Molise	1	100		1,1				0,8			
Abruzzo	7	14,3	2								
Marche	11	63,6	2	3,2	20	20		5			
Emilia Romagna	22	27,3	9,8			10		0,8			
Veneto	46	21,7	7,8	1,1		10	7,7	2,5	7,9		7,5
Friuli V.G.	42	23,8	7,8			20	23,1	4,1	2,6		2,5
TOTALE	525	40,6	23,9	44,1	2,3	4,7	6,1	57,3	17,8	0,9	18,8

Tab. 2.15 – Tipologie di infrastrutture capaci di accogliere Navi da diporto (valori percentuali). Anno 2009

Per un quadro d'insieme della situazione al 2009 si rimanda alla carta di seguito (Fig. 2.4) che compendia quanto esposto finora.

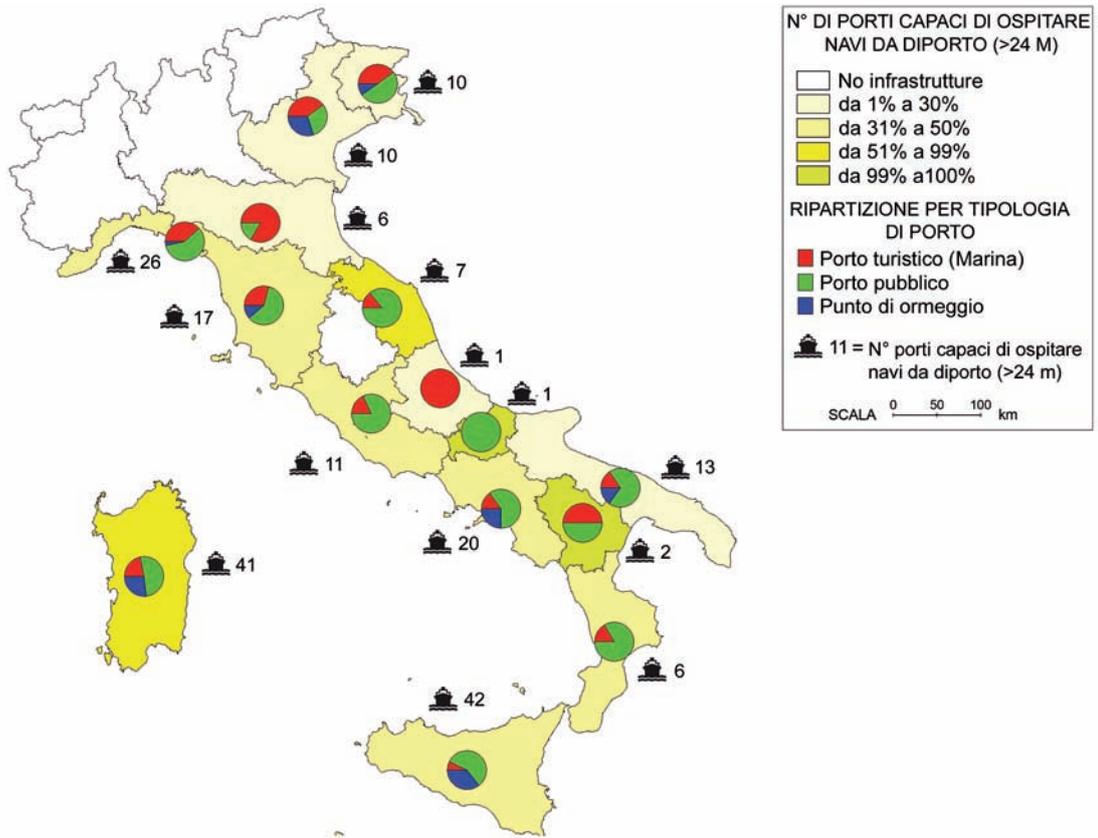


Fig. 2.4 – Infrastrutture capaci di ospitare navi da diporto. Anno 2009

Nella tabella 2.16 viene sintetizzato l'evoluzione delle infrastrutture capaci di ospitare imbarcazioni superiori ai 24 m nel triennio di riferimento, tra il 2007 e il 2009. Alcune regioni non sono presenti in tabella a causa della mancanza di variazioni nel triennio (Lazio, Molise, Abruzzo, Marche e Friuli).

Il totale riferito all'Italia presenta il dato di 195 strutture in grado di ospitare navi da diporto nel 2007 e 213 nel 2009: ne risulta una differenza di 18 unità, ossia un aumento percentuale pari al 9,2%. Questo non significa necessariamente che l'aumento dei posti barca per le navi da diporto sia dovuto esclusivamente alle nuove infrastrutture censite: infatti, ci sono anche altre strutture esistenti che nel frattempo hanno realizzato dei lavori di rinnovamento che consentono loro di ospitare le navi da diporto.

REGIONI	N° infrastr. > 24 m 2009	N° infrastr. > 24 m 2007	Δ ['07-'09]	Porto turistico	Porto	Porto industriale / commerciale	Darsena	Approdo
Liguria	26	23	3	2	1	0	0	0
Toscana	17	16	1	1	0	0	0	0
Campania	20	19	1	1	0	0	-1	1
Basilicata	2	1	1	1	0	0	0	0
Calabria	6	5	1	0	1	0	0	0
Sicilia	42	37	5	0	2	1	0	2
Sardegna	41	39	2	2	0	0	0	0
Puglia	13	11	2	1	1	0	0	0
Emilia Romagna	6	5	1	1	0	0	0	0
Veneto	10	8	2	0	1	0	0	1
TOTALE	213	195	18	9	5	1	-1 ³³	4

Tab. 2.16 – Variazione delle tipologie di infrastrutture capaci di ospitare navi da diporto. Periodo 2007-2009

³³ L'unico valore negativo riportato in tabella è relativo alla Marina di Vigliena per le motivazioni già esposte in precedenza.

2.2 I posti barca

Il secondo aspetto rilevante circa la ricettività fa riferimento alla capacità delle strutture portuali di accogliere le unità da diporto; si parla dunque di posti barca che nel 2009 risultano essere pari ad oltre 147.000 (Tabb. 2.17, 2.18 e 2.19).

REGIONI	N° posti barca	N° infrastr.	Strutture private	Strutture pubbliche					Punti di ormeggio			
			Porto turistico (Marina)	Porto	Porto industr.le / comm.le	Porto canale	Darsena	Tot. Strutture pubbliche	Approdo	Spiaggia attrezzata	Rada	Tot. Punti di ormeggio
Liguria	19.385	49	5.166	10.905	742	2.000	305	13.952	147	60	60	267
Toscana	15.509	41	3.295	6.100		4.242	1.182	11.524	160		530	690
Lazio	8.534	28	2.828	2.355		2.295	1.056	5.706				-
Campania	10.675	46	1.931	6.128	1.175	300	160	7.763	981			981
Basilicata	600	1		600				600				-
Calabria	3.854	14	205	2.487	137			2.624	200	625	200	1.025
Sicilia	13.875	79	1.206	7.943	1.150		430	9.523	2.996		150	3.146
Sardegna	18.433	74	4.529	9.680	2	380	730	10.792	3.112			3.112
Puglia	9.464	44	638	6.540	448	100	716	7.804	1.022			1.022
Molise	40	1		40				40				-
Abruzzo	2.611	6	1.250	1.361				1.361				-
Marche	5.639	11	2.210	2.386	3	1.040		3.429				-
Emilia Romagna	5.120	22	2.610	124		1.253	385	1.762	748			748
Veneto	11.583	43	2.881	475		2.170	4.597	7.242	1.460			1.460
Friuli V.G.	15.368	43	4.810	2.583	733	4.380	1.307	9.003	1.555			1.555
TOTALE	140.690	502	33.559	59.707	4.390	18.160	10.868	93.125	12.381	685	940	14.006

Tab. 2.17 - Numero di posti barca. An 2007

REGIONI	N° posti barca	N° infrastr.	Strutture private	Strutture pubbliche					Punti di ormeggio			
			Porto turistico (Marina)	Porto	Porto industr.le / comm.le	Porto canale	Darsena	Tot. Strutture pubbliche	Approdo	Spiaggia attrezzata	Rada	Tot. Punti di ormeggio
Liguria	20.417	51	6.048	11.055	742	2.000	305	14.102	147	60	60	267
Toscana	16.216	42	3.297	6.100		4.847	1.182	12.129	160		630	790
Lazio	8.099	29	2.828	2.370		1.645	1.256	5.271				-
Campania	10.935	46	2.192	6.185	1.175	300	160	7.820	923			923
Basilicata	860	2	260	600				600				-
Calabria	4.431	15	205	2.767	137			2.904	200	922	200	1.322
Sicilia	14.779	82	1.206	8.157	1.150		430	9.737	3.686		150	3.836
Sardegna	18.767	77	4.963	9.680	2	380	730	10.792	3.012			3.012
Puglia	9.554	45	638	6.630	448	100	710	7.888	1.028			1.028
Molise	40	1		40				40				-
Abruzzo	2.611	6	1.250	1.361				1.361				-
Marche	5.763	11	2.210	2.510	3	1.040		3.553				-
Emilia Romagna	5.154	22	2.610	124		1.287	385	1.796	748			748
Veneto	11.747	44	2.881	605		2.170	4.631	7.406	1.460			1.460
Friuli V.G.	15.368	42	4.810	2.583	733	4.380	1.437	9.133	1.425			1.425
TOTALE	144.741	515	35.398	60.767	4.390	18.149	11.226	94.532	12.789	982	1.040	14.811

Tab. 2.18 - Numero di posti barca. Anno 2008

REGIONI	N° posti barca	N° infrastr.	Strutture private	Strutture pubbliche					Punti di ormeggio			
			Porto turistico (Marina)	Porto	Porto industr.le / comm.le	Porto canale	Darsena	Tot. Strutture pubbliche	Approdo	Spiaggia attrezzata	Rada	Tot. Punti di ormeggio
Liguria	20.923	53	6.048	11.561	742	2.000	305	14.608	147	60	60	267
Toscana	17.167	43	3.647	6.063		4.847	1.174	12.084	266		1.170	1.436
Lazio	8.099	29	2.828	2.370		1.645	1.256	5.271				-
Campania	10.449	45	1.506	6.545	1.175	300		8.020	923			923
Basilicata	835	2	235	600				600				-
Calabria	4.461	15	205	2.797	137			2.934	200	922	200	1.322
Sicilia	15.109	85	1.206	8.477	1.150		430	10.057	3.696		150	3.846
Sardegna	18.843	77	4.989	9.730	2	380	730	10.842	3.012			3.012
Puglia	10.073	47	948	6.630	448	100	919	8.097	1.028			1.028
Molise	40	1		40				40				-
Abruzzo	2.821	7	1.250	1.571				1.571				-
Marche	5.763	11	2.210	2.510	3	1.040		3.553				-
Emilia Romagna	5.154	22	2.610	124		1.287	385	1.796	748			748
Veneto	12.157	46	2.881	605		2.170	4.631	7.406	1.870			1.870
Friuli V.G.	15.359	42	4.801	2.583	733	4.380	1.437	9.133	1.425			1.425
TOTALE	147.253	525	35.364	62.206	4.390	18.149	11.267	96.012	13.315	982	1.580	15.877

Tab. 2.19 – Numero di posti barca. Anno 2009

Come era prevedibile, anche in questo caso, il livello di concentrazione rimane piuttosto elevato anche se inferiore a quello dei porti (Tab. 2.11): le prime cinque regioni, Liguria, Toscana, Sicilia, Sardegna, e Friuli V.G., offrono quasi il 60% dei posti barca. Per quanto riguarda invece la tipologia portuale, prevale quella delle strutture pubbliche con ben il 65,2% seguita dalle private che raggiungono il 24%; i punti di ormeggio, invece, costituiscono appena l'11% dell'offerta nazionale di posti barca.

In tutte le regioni italiane la presenza dei posti barca nelle strutture pubbliche risulta essere superiore rispetto alle altre, ad eccezione dell'Emilia Romagna dove più della metà dei posti barca si trovano nei porti turistici (Tab. 2.20). Ovviamente a quest'ultima categoria fanno riferimento un numero maggiore di posti barca rispetto a quelli offerti dai punti di ormeggio: le eccezioni sono costituite da Calabria e Sicilia, ed anche dalla Puglia dove lo scarto tra i due valori è inferiore al punto percentuale.

REGIONI	N° posti barca	N° infrastr.	Strutture private	Strutture pubbliche					Punti di ormeggio			
			Porto turistico (Marina)	Porto	Porto industr.le / comm.le	Porto canale	Darsena	Tot. Strutture pubbliche	Approdo	Spiaggia attrezzata	Rada	Tot. Punti di ormeggio
Liguria	20.923	53	28,9	55,3	3,5	9,6	1,5	69,8	0,7	0,3	0,3	1,3
Toscana	17.167	43	21,2	35,3		28,2	6,8	70,4	1,5		6,8	8,4
Lazio	8.099	29	34,9	29,3		20,3	15,5	65,1				
Campania	10.449	45	14	62,6	11,2	2,9	0	76,8	8,8			8,8
Basilicata	835	2	28,1	71,9				71,9				
Calabria	4.461	15	4,6	62,7	3,1			65,8	4,5	20,7	4,5	29,6
Sicilia	15.109	85	8	56,1	7,6		2,8	66,6	24,5		1	25,5
Sardegna	18.843	77	26,5	51,6		2	3,9	57,5	16			16
Puglia	10.073	47	9,4	65,8	4,4	1	9,1	80,4	10,2			10,2
Molise	40	1		100				100				
Abruzzo	2.821	7	44,3	55,7				55,7				
Marche	5.763	11	38,3	43,6	0,1	18		61,7				
Emilia Romagna	5.154	22	50,6	2,4		25	7,5	34,8	14,5			14,5
Veneto	12.157	46	23,7	5		17,8	38,1	60,9	15,4			15,4
Friuli V.G.	15.359	42	31,3	16,8	4,8	28,5	9,4	59,5	9,3			9,3
TOTALE	147.253	525	24	42,2	3	12,3	7,7	65,2	9	0,7	1,1	10,8

Tab. 2.20 – Ripartizione percentuale dei posti barca per regione e per tipologia di infrastruttura. Anno 2009

Riguardo alla distribuzione dei posti barca fra le singole tipologie di infrastrutture, si può rilevare che il 55,1% dei posti barca di maggiore qualità (strutture private) sono concentrati in Liguria, Toscana, Sardegna, Friuli, con un valore percentuale superiore al 10% per ciascuna regione (Tab. 2.21); mentre per quelli caratterizzati da una marcata stagionalità, ossia i posti barca riferiti ai punti di ormeggio, il 55% è costituito dalla somma delle sole regioni Sicilia, Sardegna e Veneto.

REGIONI	N° posti barca	N° infrastr.	Strutture private	Strutture pubbliche					Punti di ormeggio			
			Porto turistico (Marina)	Porto	Porto industr.le / comm.le	Porto canale	Darsena	Tot. Strutture pubbliche	Approdo	Spiaggia attrezzata	Rada	Tot. Punti di ormeggio
Liguria	20.923	53	17,1	18,6	16,9	11	2,7	15,2	1,1	6,1	3,8	1,7
Toscana	17.167	43	10,3	9,7		26,7	10,4	12,6	2		74,1	9
Lazio	8.099	29	8	3,8		9,1	11,1	5,5				
Campania	10.449	45	4,3	10,5	26,8	1,7	0	8,4	6,9			5,8
Basilicata	835	2	0,7	1				0,6				
Calabria	4.461	15	0,6	4,5	3,1			3,1	1,5	93,9	12,7	8,3
Sicilia	15.109	85	3,4	13,6	26,2		3,8	10,5	27,8		9,5	24,2
Sardegna	18.843	77	14,1	15,6		2,1	6,5	11,3	22,6			19
Puglia	10.073	47	2,7	10,7	10,2	0,6	8,2	8,4	7,7			6,5
Molise	40	1		0,1				0				
Abruzzo	2.821	7	3,5	2,5				1,6				
Marche	5.763	11	6,2	4	0,1	5,7		3,7				
Emilia Romagna	5.154	22	7,4	0,2		7,1	3,4	1,9	5,6			4,7
Veneto	12.157	46	8,1	1		12	41,1	7,7	14			11,8
Friuli V.G.	15.359	42	13,6	4,2	16,7	24,1	12,8	9,5	10,7			9
TOTALE	147.253	525	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Tab. 2.21 – Ripartizione percentuale dei posti barca per tipologia di infrastruttura nelle singole regioni. Anno 2009

Nel corso dell'ultimo triennio le variazioni sul totale dei posti barca hanno interessato tutte le regioni fuorché il Molise e tutte le tipologie di porti a parte quella del porto industriale/commerciale (Tab. 2.22).

REGIONI	N. posti barca 2009	N. posti barca 2007	Δ ['07-'09]	Porto turistico	Porto	Porto canale	Darsena	Approdo	Spiaggia attrezzata	Rada
Liguria	20.923	19.385	1.538	882	656	-	-	-	-	-
Toscana	17.167	15.509	1.658	352	-37	605	-8	106	-	640
Lazio	8.099	8.534	-435	-	15	-650	200	-	-	-
Campania	10.449	10.675	-226	-425	417	-	-160	-58	-	-
Basilicata	835	600	235	235	-	-	-	-	-	-
Calabria	4.461	3.854	607	-	310	-	-	-	297	-
Sicilia	15.109	13.875	1.234	-	534	-	-	700	-	-
Sardegna	18.843	18.433	410	460	50	-	-	-100	-	-
Puglia	10.073	9.464	609	310	90	-	203	6	-	-
Abruzzo	2.821	2.611	210	-	210	-	-	-	-	-
Marche	5.763	5.639	124	-	124	-	-	-	-	-
Emilia Romagna	5.154	5.120	34	-	-	34	-	-	-	-
Veneto	12.157	11.583	574	-	130	-	34	410	-	-
Friuli V.G.	15.359	15.368	-9	-9	-	-	130	-130	-	-
TOTALE	147.253	140.690	6.563	1.805	2.499	-11	399	934	297	640

Tab. 2.22 – Variazione del numero di posti barca. Periodo 2007-2009

Percentualmente (Tab. 2.23) le variazioni di rilievo sono quelle imputabili alla Basilicata, per cui l'attivazione della Marina di Policoro nel 2008 ha permesso un aumento di posti barca pari al 39%; alla Toscana e alla Calabria rispettivamente con +11% e +15% (quest'ultimo incremento è dovuto in gran parte ai lavori di ampliamento del Porto Vecchio di Crotona e delle Bocche di Gallipari). Il resto delle regioni italiane si colloca in posizione vicine al valore della media nazionale che indica un +5% nel totale dell'offerta di posti barca rispetto all'anno precedente.

I valori negativi presenti in tabella riguardano oltre che Campania e Friuli (per le quali le motivazioni sono riconducibili a quanto precedentemente evidenziato, anche in relazione a diversità di contabilizzazione di Pagine Azzurre) solo il Lazio -5%.

REGIONI	Totale	Porto turistico	Porto	Porto canale	Darsena	Approdo	Spiaggia attrezzata	Rada
Liguria	7,9	4,5	3,4	-	-	-	-	-
Toscana	10,7	2,3	-0,2	3,9	-0,1	0,7	-	4,1
Lazio	-5,1	-	0,2	-7,6	2,3	-	-	-
Campania	-2,1	-4	3,9	-	-1,5	-0,5	-	-
Basilicata	39,2	39,2	-	-	-	-	-	-
Calabria	15,7	-	8	-	-	-	7,7	-
Sicilia	8,9	-	3,8	-	-	5	-	-
Sardegna	2,2	2,5	0,3	-	-	-0,5	-	-
Puglia	6,4	3,3	1	-	2,1	0,1	-	-
Abruzzo	8	-	8	-	-	-	-	-
Marche	2,2	-	2,2	-	-	-	-	-
Emilia Romagna	0,7	-	-	0,7	-	-	-	-
Veneto	5	-	1,1	-	0,3	3,5	-	-
Friuli V.G.	-0,1	-0,1	-	-	0,8	-0,8	-	-
TOTALE	4,7	1,3	1,8	-0	0,3	0,7	0,2	0,5

Tab. 2.23 – Variazione percentuale del numero di posti barca. Periodo 2007-2009

Come già sottolineato in precedenza, è evidente come non sia sufficiente a qualificare una struttura la semplice numerosità di posti barca: essa dipende anche dalla grandezza delle imbarcazioni che è in grado di accogliere. Sotto questo aspetto i dati a disposizione sono quelli in tabella 2.24 relativi alla composizione percentuale in base alla dimensione del posto barca³⁴:

Lunghezza posti barca	%
fino a 10 m ³⁵	69,2
da 10,01 a 12 m	15,1
da 12,01 a 18 m	12,6
da 18,01 a 24 m	3,4
oltre 24 m	1,7
TOTALE	100

Tab. 2.24 – Ripartizione nazionale dei posti barca per lunghezza

L'informazione combinata numero dei posti barca / tipologia di struttura è rappresentata dalla Fig. 2.5, in questo caso l'area dei grafici "a torta" oltre all'informazione sulla tipologia fornisce quella relativa alla numerosità assoluta espressa attraverso la proporzionalità diretta con la dimensione del grafico stesso.

³⁴ Per il dettaglio relativo ai porti delle singole regioni si veda "La Nautica in cifre, 2007"

³⁵ Questa categoria comprende anche tutti i posti barca la cui lunghezza non è stata specificata

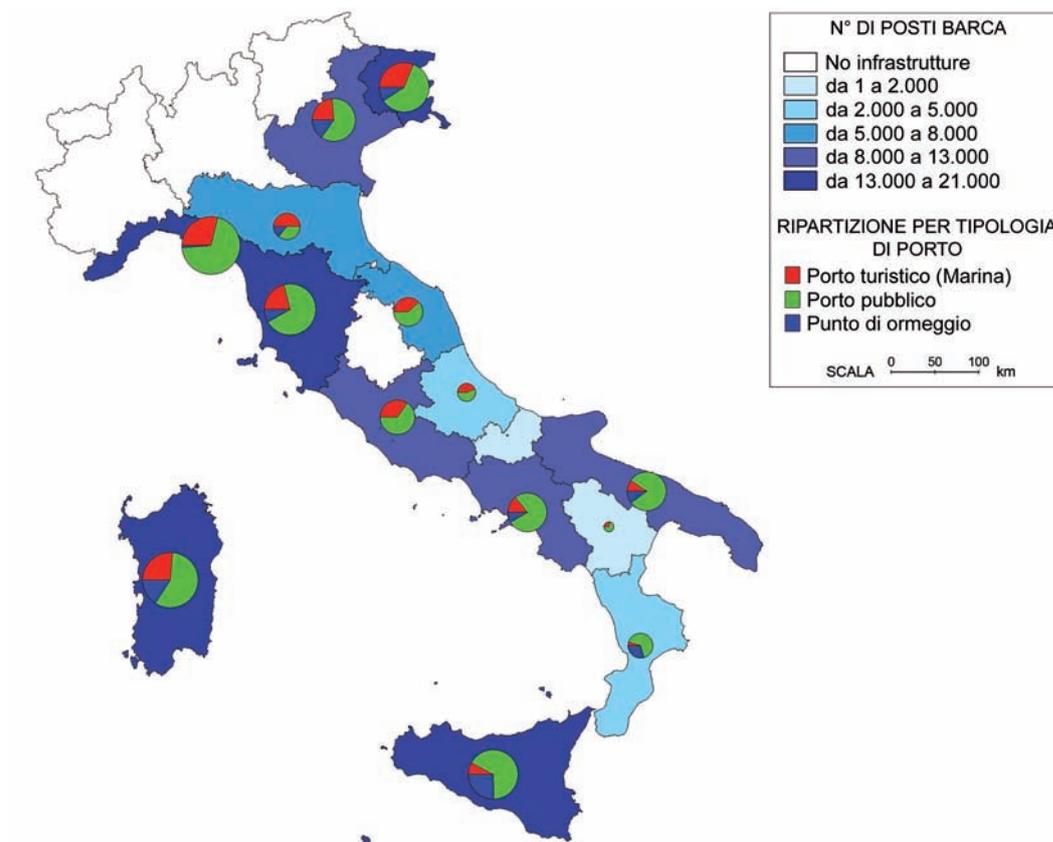


Fig. 2.5 - Numero posti barca. Anno 2009

2.3 Le caratteristiche dei servizi presenti

L'analisi qualitativa delle strutture portuali si può basare sulla presenza di una serie di servizi rivolti sia all'imbarcazione sia al diportista. In questa sede non è stato ovviamente possibile condurre nessun tipo di analisi originale, ma ci si è serviti di dati ufficiali³⁶ (Tab. 2.25) cui si rimanda per ogni dettaglio.

REGIONI	Attracco	Acqua	Luce	Carburante	Vigilanza	Info turistiche	Servizi Igienici	Parcheggio	Alaggio	Rifiuti	Tot. posti barca
Liguria	21.366	21.004	20.770	12.400	14.838	10.715	20.334	15.673	20.765	16.812	23.514
Toscana	15.953	15.171	12.206	11.237	8.767	8.289	10.815	11.930	12.890	14.304	17.125
Lazio	6.573	7.655	6.345	3.835	6.293	4.029	5.509	5.544	5.323	5.909	7.773
Campania	16.460	15.467	14.144	7.922	14.477	6.117	10.922	7.651	11.366	12.863	17.160
Calabria	3.050	3.900	2.808	2.291	2.437	1.628	3.500	3.088	3.579	3.614	4.120
Puglia	11.178	7.939	6.545	4.157	8.596	7.358	8.123	4.607	5.909	9.425	11.509
Molise	288	288	288	163	288	163	288	125	288	288	288
Abruzzo	2.390	2.695	2.600	1.941	2.495	2.391	2.400	2.004	2.204	2.695	2.695
Marche	5.558	5.414	5.414	4.825	4.659	2.347	5.025	5.558	4.889	4.889	5.558
Emilia Romagna	5.215	4.918	4.918	2.541	4.304	3.276	4.525	3.484	3.749	4.795	5.284
Veneto	3.639	3.639	3.380	2.913	3.432	3.429	3.380	3.417	3.639	3.639	3.639
Friuli V.G.	12.608	11.622	11.101	7.007	7.007	7.007	8.066	9.998	8.227	7.007	13.031
Sardegna	15.511	15.368	14.856	10.555	13.974	11.109	14.592	13.045	13.507	13.867	15.517
Sicilia	13.900	13.561	13.274	7.441	13.010	6.625	9.586	7.620	10.158	8.399	14.263
TOTALE	133.689	128.641	118.649	79.228	104.577	74.483	107.065	93.744	106.493	108.506	141.476

Tab. 2.25 – Numero di posti barca per dotazione di servizi e per regione. Anno 2007

Per quel che riguarda i servizi all'imbarcazione, si possono mettere in evidenza i seguenti valori che rappresentano la quota dei posti barca dotati del rispettivo servizio (Tab. 2.26); i servizi al diportista considerati sono riportati nella tabella 2.27.

Servizio	2006	2007
Attracco	93,6%	94,5%
Acqua	93,5%	90,9%
Carburante	64,2%	56%
Luce	88,8%	83,9%
Alaggio	81,9%	75,3%
Vigilanza	79,4%	73,9%
Rifiuti	79,1%	76,7%

Tab. 2.26 – Confronto del numero di posti barca suddivisi per dotazione di servizi all'imbarcazione

Servizio	2006	2007
Servizi igienici	81,2%	75,7%
Parcheggio	74,2%	66,3%
Informazioni turistiche	59%	52,6%

Tab. 2.27 – Confronto del numero di posti barca suddivisi per dotazione di servizi al diportista

Generalmente si può notare una diminuzione dei valori, tuttavia queste informazioni non ci permettono di fornire un giudizio sulla qualità delle singole strutture portuali. Per questa ragione sono state elaborate informazioni di altra fonte sulla base di un set di servizi censiti più ampio (12)³⁷.

La classificazione del livello di servizio è stata eseguita sulla base di un indice di presenza dei servizi, calcolato considerando il peso esercitato dalla presenza numerica dei medesimi servizi sui posti barca di cui ciascuna struttura dispone: il valore massimo ottenibile in via teorica è 12, valore attribuibile a quelle regioni in cui tutte le strutture disponessero di tutti i servizi.

I valori ottenuti, trattandosi di una media, oscillano (nel 2008) da un massimo di 10,4 fatto registrare da Abruzzo e Basilicata (di cui tuttavia è necessario sottolineare la presenza di solo 8 strutture per un totale di neanche 3.500 posti barca) e un valore minimo di 7,5 registrato in Friuli (Tab. 2.28).

Nel 2009 (Tab. 2.29 e Fig. 2.6), la media nazionale è rimasta immutata con un indice di 9 punti ed anche la classifica tra le diverse regioni non si è sostanzialmente modificata: la Basilicata si conferma al vertice con quasi un punto in più rispetto all'anno precedente; l'Abruzzo scivola in terza posizione dietro alle Marche; in coda troviamo sempre il Friuli.

REGIONI	N° infrastr.	N° posti barca	Indice servizi
Abruzzo	6	2.611	10,4
Basilicata	2	860	10,4
Marche	11	5.763	10,3
Toscana	42	16.216	9,8
Emilia Romagna	22	5.154	9,6
Sardegna	77	18.767	9,5
Liguria	51	20.417	9,3
Calabria	15	4.431	9,3
Lazio	29	8.099	9,1
Puglia	45	9.554	8,9
Campania	46	10.935	8,9
Sicilia	82	14.779	8,7
Veneto	44	11.747	8,1
Molise	1	40	8
Friuli V.G.	42	15.368	7,5
TOTALE	515	144.741	9

Tab. 2.28 – Indice dei servizi presenti. Anno 2008

REGIONI	N° infrastr.	N° posti barca	Indice servizi
Basilicata	2	835	11,3
Marche	11	5.763	10,3
Abruzzo	7	2.821	10,2
Emilia Romagna	22	5.154	9,6
Toscana	43	17.167	9,6
Liguria	53	20.923	9,5
Sardegna	77	18.843	9,5
Calabria	15	4.461	9,4
Lazio	29	8.099	9,1
Puglia	47	10.073	9
Sicilia	85	15.109	8,6
Campania	45	10.449	8,6
Veneto	46	12.157	8,2
Molise	1	40	8
Friuli V.G.	42	15.359	7,5
TOTALE	525	147.253	9

Tab. 2.29 – Indice dei servizi presenti. Anno 2009

In un'ipotetica scala di valore, in base alla sola presenza o meno del servizio nelle infrastrutture, si potrebbe definire ottimo quell'indice di servizio compreso tra 12 e 9, discreto tra 8 e 5 e non sufficiente tra 4 e 0. I risultati mostrano come la maggioranza delle regioni abbia un livello qualitativo definibile ottimo, mentre il resto avrebbe un livello qualitativo definibile come discreto: si tratta di dati che

³⁷ Il set di 12 servizi a cui ci si riferisce è formato da: carburante, acqua, energia elettrica, scivolo, scalo d'alaggio, gru, travel lift, servizi igienici, servizi antincendio, servizio meteo, riparazione motori, riparazioni elettriche. Fonte: "Pagine Azzurre - Il portolano dei mari d'Italia, ed. 2008 e 2009".

necessiterebbero ovviamente di un'analisi puntuale a livello di singola regione se non di singolo porto. Il risultato infatti appare non del tutto in linea con il giudizio che il diportista in alcuni casi dà in relazione proprio alla qualità dei servizi portuali: forse è da presumere che non basti la presenza del servizio per assicurare la qualità di un porto ma si debba verificare la qualità dell'erogazione del medesimo.

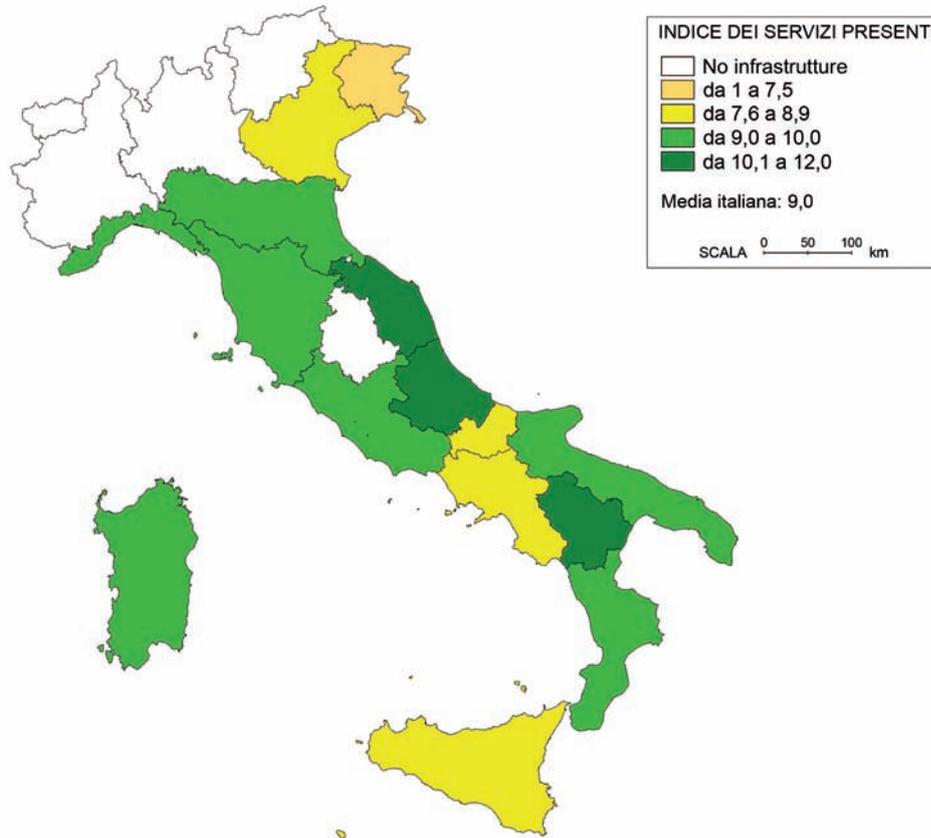


Fig. 2.6 – Indice dei servizi presenti. Anno 2009

Volendo trasferire su un piano geografico la predetta analisi sono state individuate tre macro-aree in relazione all'affaccio della costa: area tirrenica, comprendente la linea di costa che va da Ventimiglia a Marsala, oltre a tutta la Sardegna; area dello Ionio e del Canale di Sicilia, comprendente le coste meridionali della Sicilia, Calabria, Basilicata e Puglia fino a Santa Maria di Leuca; area adriatica, da Otranto a Trieste. I risultati di tale aggregazione (Fig. 2.7 e Tab. 2.30) ci mostrano una realtà non molto dissimile fra le diverse macro-aree. Il Tirreno ha un indice di presenza dei servizi pari a 9,3, superiore di 0,3 punti alla media nazionale; poco al di sotto si colloca l'area ionica – Canale di Sicilia che non raggiunge il valore della media nazionale per solo un decimo di punto. È quindi l'area adriatica che compensa il valore positivo fatto registrare dall'area tirrenica: si tratta di 0,4 punti di indice in meno rispetto al valore nazionale.

Nonostante l'incremento del numero di infrastrutture e di numero di posti barca, la situazione al 2009 (Tab. 2.31) risulta assolutamente identica a quella dell'anno precedente: i livelli di gerarchia tra le diverse aree rimangono, quindi, invariati.

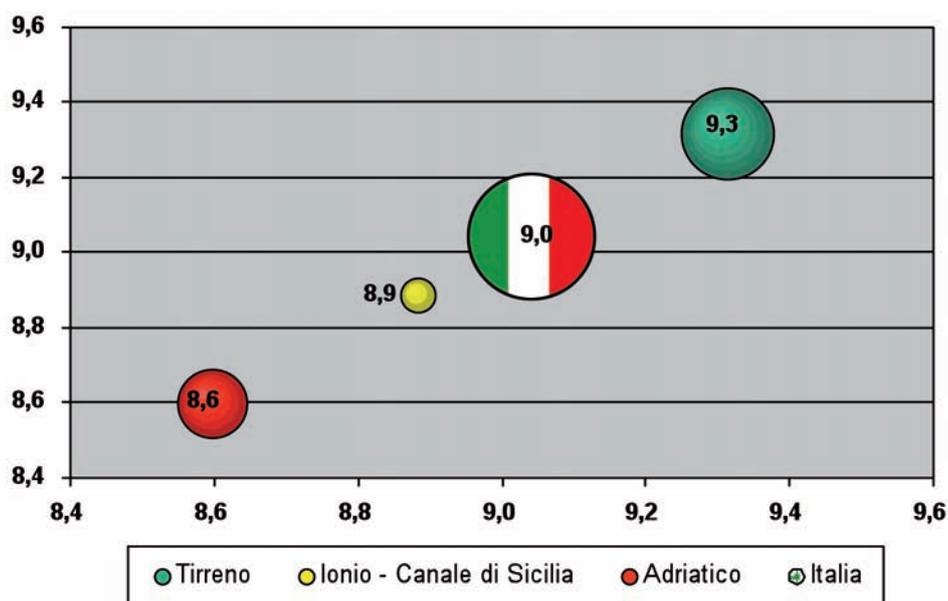


Fig. 2.7 – Qualità dei servizi per macro-area. Anno 2009

Macro aree	N° infrastr.	N° posti barca	Indice servizi
Tirrenica	296	85.284	9,3
Ionio – Canale di Sicilia	65	12.310	8,9
Adriatica	154	47.147	8,6
TOTALE	515	144.741	9

Tab. 2.30 – Indice dei servizi presenti. Suddivisione per macro-area. Anno 2008

Macro aree	N° infrastr.	N° posti barca	Indice servizi
Tirrenica	299	86.421	9,3
Ionio – Canale di Sicilia	67	12.555	8,9
Adriatica	159	48.277	8,6
TOTALE	525	147.253	9

Tab. 2.31 – Indice dei servizi presenti. Suddivisione per macro-area. Anno 2009

3. I bacini di utenza



► NEL RAPPORTO 2008 PUOI TROVARE

- La densità territoriale e l'indice di pressione

3.1 La provenienza e i flussi dei diportisti (*Focus*)

Come in occasione della precedente edizione del Rapporto, anche in questa sede si è cercato di stabilire quale fosse il reale bacino di utenza dei porti e dei relativi posti barca offerti, individuando la dimensione dei flussi che portano i diportisti dalla loro residenza al porto dove abitualmente ormeggiano la propria imbarcazione. L'utilizzo dei dati ottenuti per mezzo del *focus* promosso dall'Osservatorio Nautico Nazionale, ossia l'indagine sui diportisti presso un campione di porti dislocati sull'intero territorio italiano (i cui risultati sono riportati nel relativo capitolo), ha permesso di delineare un primo quadro di una certa attendibilità della situazione in atto, grazie al campione di oltre 220 diportisti provenienti soprattutto dalle regioni settentrionali, cioè proprio quelle che generano i flussi più consistenti e divaricanti (fra Tirreno e Adriatico).

Tuttavia non si tratta ancora di una determinazione definitiva in quanto, nonostante sia stato creato preliminarmente un campione in grado di rappresentare in modo significativo l'universo formato dalla totalità delle infrastrutture portuali presenti in Italia, la risposta ottenuta da parte dei porti dell'Italia centro-meridionale è stata poco completa. Non si è potuto disporre infatti di dati esaustivi provenienti dai porti del Lazio fino a quelli della Sicilia: è intenzione dell'Osservatorio completare il quadro della situazione nazionale nella prossima edizione, auspicando una maggiore collaborazione da parte delle strutture coinvolte.

Sulla base dunque del confronto fra il comune di residenza del diportista e il suo *home port*, ciascuna popolazione regionale è stata ripartita proporzionalmente in base alle percentuali di destinazione dichiarate (Tab. 3.1).

Dalla tabella, che per quanto già accennato in precedenza non comprende le regioni centro meridionali, si possono desumere alcune considerazioni: innanzitutto si è ipotizzato che il comportamento dei valdostani sia assimilabile a quello dei piemontesi, di cui circa il 76% ha il proprio ormeggio in Liguria e più in generale, comunque, in 9 casi su 10 in regioni tirreniche.

Anche i lombardi generalmente tengono la propria imbarcazione in un porto affacciato sul Tirreno (circa il 75%); il restante 25% è suddiviso tra chi opta per una soluzione sull'Adriatico (16%) o per un posto barca nelle acque interne regionali (3%), mentre quasi il 6% dei diportisti lombardi tiene la propria imbarcazione addirittura all'estero.

Popolazione / origine	Regione dell' <i>home port</i>	[%]	Popolazione / origine	Regione dell' <i>home port</i>	[%]
Piemontesi e Valdostani	Liguria	76,5	Trentini / Alto Atesini	Trentino	70
	Sardegna	5,9		Veneto	30
	Toscana	5,9	Veneti	Friuli Venezia Giulia	9,2
	Veneto	11,8		VENETO	90,8
Lombardi	Emilia Romagna	2,8	Friulani	FRIULI V.G.	100
	Liguria	50	Liguri	LIGURIA	85,7
	LOMBARDIA	2,8		Sardegna	14,3
	Marche	2,8	Emiliani Romagnoli	EMILIA ROMAGNA	67,5
	Sardegna	22,2		Friuli Venezia Giulia	2,5
	Toscana	2,8		Liguria	17,5
	Veneto	11,1		Marche	5
	Estero	5,6	Marchigiani	Emilia Romagna	33,3
		MARCHE		66,7	
Toscani	Liguria	7,1	Sardi	SARDEGNA	100
	Sardegna	7,1			
	TOSCANA	85,7			

Tab. 3.1 – Ripartizione percentuale della localizzazione degli home port dei residenti delle regioni centro settentrionali

In Emilia Romagna, regione che ha un proprio sbocco al mare ma che geograficamente e storicamente è suddivisa in due sottoregioni, la situazione indica che circa il 67% dei diportisti utilizza le infrastrutture a disposizione nel territorio regionale, circa il 7% rimane sulla costa adriatica suddividendosi tra le regioni limitrofe, come le Marche, o abbastanza vicine (Friuli), mentre una quota consistente pari al 17%, verosimilmente composto in maggioranza da emiliani, preferisce superare l'Appennino e ormeggiare la propria barca in Liguria, più vicina alla loro residenza rispetto ai porti romagnoli.

A parte i sardi, i cui diportisti optano per tenere la loro imbarcazione nei porti dell'isola, un ultimo comportamento da sottolineare è quello dei diportisti liguri e toscani che pur disponendo di un notevole numero di infrastrutture e di posti barca, ormeggiano la propria imbarcazione anche in porti più o meno distanti dalla propria regione di residenza: il 14% dei liguri opta per la Sardegna, mentre i toscani che "emigrano" si dividono equamente tra Liguria e Sardegna. Inoltre c'è da presumere che esista anche una quota non trascurabile di residenti nel Lazio che utilizzi porti della Sardegna.

Una volta dunque stabilite le percentuali delle destinazioni per le regioni di cui si disponeva delle indicazioni, si è proceduto nel tracciare un quadro quantomeno attendibile utilizzando, ad integrazione, alcuni dei criteri applicati in occasione della scorsa edizione del Rapporto, secondo la seguente procedura. Per quelle regioni di cui non si disponeva di dati rilevati, la relativa popolazione (all'anno 2008) è stata così trattata:

- tutta la popolazione delle regioni meridionali con affaccio al mare gravita sulla regione stessa, salvo quanto diversamente specificato al punto successivo;
- una parte della popolazione di queste regioni gravita comunque, in base a ragioni di prossimità, sui porti vicini di regioni limitrofe;

In sostanza si ipotizza che ogni diportista, al netto degli scambi alla pari fra località prossime ai confini regionali, scelga come porto quelli della sua regione o comunque quelli più facilmente raggiungibili con mezzo stradale.

Il risultato di tale operazione è riportato nella colonna "A" della tabella 3.2. Sulle regioni con affaccio al mare gravitano complessivamente 58,110 milioni di residenti, mentre Lombardia e Trentino conservano una quota di popolazione e relative imbarcazioni che stazionano sui laghi. Nella colonna B sono invece riportati i valori del parco nautico nazionale, utilizzando il rapporto medio nazionale di una imbarcazione ogni 102,2 residenti, indipendentemente dalla regione di provenienza.

REGIONI	A – Popolaz. bacino utenza	B – N° imbarcazioni per bacino d'utenza	C – Posti barca [anno 2009]	A/C Utenti per posto barca	B/C Imbarcazioni per posto barca
Liguria	10.673.973	102.744	20.923	510	4,9
Toscana	3.836.265	36.926	17.167	223	2,2
Lazio	6.144.754	59.147	8.099	759	7,3
Campania	5.911.860	56.905	10.449	566	5,4
Basilicata	100.470	967	835	120	1,2
Calabria	2.007.707	19.325	4.461	450	4,3
Sicilia	5.029.683	48.414	15.109	333	3,2
Sardegna	4.567.303	43.963	18.843	242	2,3
Puglia	4.466.607	42.994	10.073	443	4,3
Molise	320.838	3.088	40	8.021	77,2
Abruzzo	1.323.987	12.744	2.821	469	4,5
Marche	1.667.367	16.049	5.763	289	2,8
Emilia Romagna	3.671.699	35.342	5.154	712	6,9
Veneto	6.613.139	63.656	12.157	544	5,2
Friuli V.G.	1.775.018	17.086	15.359	116	1,1
TOTALE	58.110.669	559.351	147.253	395	3,8

Tab. 3.2 – Bacini d'utenza. Anno 2009

3.2 Indice di pressione e densità territoriale

A questo punto è relativamente facile calcolare un *indice di pressione* che può essere espresso sotto due diverse forme: il rapporto utenti (colonna 4) o imbarcazioni (colonna 5) per ogni posto barca: in altre parole quante persone afferenti al bacino regionale insistono su uno stesso posto barca di una regione o quante imbarcazioni (afferenti al bacino di riferimento) esistono per ogni singolo posto barca. È da notare che il bacino di utenza per le regioni Piemonte, Lombardia e Trentino A.A., è stato depurato di una quota di popolazione (e relativo parco nautico) che fa riferimento all'attività diportistica che si svolge sui maggiori laghi presenti nel rispettivo territorio.

È evidente che la situazione ottimale, cioè quella in cui non si manifesti carenza, non è certo quella di un rapporto imbarcazione/posto barca (colonna 5) pari a 1:1: una quota rilevante di imbarcazioni al di sotto dei 5-7 metri non ha infatti necessità né convenienza a disporre di un posto fisso in acqua.

Tuttavia, come risulta dalla tabella 3.3, e pur tenendo conto della possibile diversità di computo delle imbarcazioni e dei posti barca e del diverso anno di riferimento, appare evidente come il rapporto imbarcazioni/posto barca in Italia sia notevolmente superiore ad altri paesi mediterranei: mentre per Turchia, Spagna e Francia tale rapporto arriva al massimo a 2,1, in Italia, come visto, esso raggiunge il valore di 3,8. Ciò significa che in Italia i posti barca, se rapportati al parco nautico, sono decisamente inferiori agli altri Stati europei citati e necessiterebbero di un aumento notevolissimo.

NAZIONE	A - Pop. Bacino Utenza	B - N° imbarcazioni per bacino d'utenza	C - Posti barca [anno 2009]	A/C Utenti per posto barca	B/C Imbarcazioni per posto barca
ITALIA	58.110.669	559.351	147.253	395	3,8
Croazia	4.441.238	-	16.000	278	-
Francia	63.392.140	491.651	233.843	271	2,1
Grecia	11.171.740	136.450	8.000	1.396	17,1
Spagna	44.474.631	185.300	120.105	370	1,5
Turchia	69.689.256	32.250	19.300	3.611	1,7

Tab. 3.3 – Confronto indici dei bacini di utenza tra i principali Stati europei. Anno 2007³⁸

Tornando al valore medio nazionale, 3,8 imbarcazioni per posto barca esistente, è possibile invece avere conoscenza delle relative situazioni regionali, in relazione alla pressione attuale e di conseguenza ad un ipotetico grado di carenza di posti barca. A parte il caso del Molise, il cui valore estremo denuncia sicuramente una situazione di sofferenza, nove regioni presentano valori di pressione superiori alla media nazionale (comprese Abruzzo, Calabria e Puglia che si collocano in una posizione appena superiore alla media nazionale, rispettivamente con 4,5, 4,3 e 4,3); sei hanno un indice inferiore alla media, mentre le rimanenti cinque non hanno sbocco al mare sul proprio territorio (Tab. 3.4).

Può essere interessante a questo punto confrontare questa situazione con l'evoluzione recente dei nuovi porti entrati a regime nell'ultimo biennio (Tab. 3.4) e precedentemente elencati.

³⁸ Fonte: Eurostat (popolazione), ICOMIA (imbarcazioni/posti barca)

REGIONI	Pop. Bacino Utanza	Imbarcazioni per posto barca	N° nuovi porti 2008-2009	N° nuovi posti barca 2008-2009
Molise	320.838	77,2		
Lazio	6.144.754	7,3	1	200
Emilia Romagna	3.671.699	6,9		
Campania	5.911.860	5,4		
Veneto	6.613.139	5,2	3	710
Liguria	10.673.973	4,9	4	1372
Abruzzo	1.323.987	4,5	1	210
Calabria	2.007.707	4,3	1	297
Puglia	4.466.607	4,3	3	416
Sicilia	5.029.683	3,2	6	970
Marche	1.667.367	2,8		
Sardegna	4.567.303	2,3	3	524
Toscana	3.836.265	2,2	3	991
Basilicata	100.470	1,2	1	260
Friuli V.G.	1.775.018	1,1		
TOTALE	58.110.669	3,8	26	5950

Tab. 3.4 – Indice di pressione e realizzazione di nuovi porti. Anno 2009

Tenendo presente che l'indice di pressione barca/posto barca è aggiornato al 2009 e quindi ingloba già i "nuovi" posti barca, c'è da notare come delle 26 nuove infrastrutture esattamente la metà (13) siano state realizzate in quelle regioni i cui valori sono superiori alla media nazionale, quindi più carenti, e altrettanti in quelle con valori di pressione inferiori. In un'ottica nazionale sembra perciò non perseguita un'azione volta al riequilibrio delle aree più carenti, pur con tutte le cautele di cui si è già detto circa la definitiva significatività dell'indice di pressione.

Oltre la valutazione della consistenza assoluta e relativa posti barca, al fine di specificare ulteriormente eventuali situazioni deficitarie, è di grande importanza la considerazione di indici di densità e di frequenza di distribuzione. Se si considerano il numero delle infrastrutture complessive (525, comprendendo quindi tutte le tipologie dai "porti turistici" alla "rada") in rapporto ai km di costa, si ottiene un valore medio di 1 infrastruttura ogni 14,2 km (Tab. 3.5 e Fig. 3.1), rispetto ai 14,5 del 2008 e i 14,9 del 2007.

Dal quadro così delineato, emergono con forza situazioni molto diverse per gruppi di regioni: in particolare si possono segnalare Basilicata, Calabria e Molise quali aree mediamente poco presidiate, mentre Friuli V.G., Veneto ed Emilia Romagna non superano in media i 6 km di costa fra un porto e quello successivo. Con risultati anch'essi inferiore alla media, e comunque inferiori agli 11 km si collocano altre quattro regioni tirreniche quali Liguria (6,6), Toscana (10,3), Lazio (10) e Campania (10,7), fornendo ancora una volta una testimonianza circa la maggiore presenza di porti sulla costa tirrenica rispetto a quella adriatica e ionica.

Le due isole maggiori si vanno a collocare in una fascia intermedia presentando, tuttavia, valori superiori alla media nazionale: se per la Sicilia sono solo 5 i km di scarto rispetto alla media nazionale (un porto ogni 19,1 km), nel caso della Sardegna lo scarto arriva a 10 km, ossia 1 infrastruttura ogni 25 km.

REGIONI	Km di costa	Posti barca	N° infrastr.	N° km/Infr.	N° P. barca / km	Δ km/Infr. '07-'09 [%]	Δ P. barca / km '07-'09 [%]
Liguria	350	20.923	53	6,6	59,8	7,5	7,9
Toscana	442	17.167	43	10,3	38,8	4,7	10,7
Lazio	290	8.099	29	10	27,9	3,4	-5,1
Campania	480	10.449	45	10,7	21,8	-2,2	-2,1
Basilicata	68	835	2	34	12,3	50	39,2
Calabria	736	4.461	15	49,1	6,1	6,7	15,7
Sicilia	1.623	15.109	85	19,1	9,3	7,1	8,9
Sardegna	1.897	18.843	77	24,6	9,9	3,9	2,2
Puglia	865	10.073	47	18,4	11,6	6,4	6,4
Molise	36	40	1	36	1,1	0	0
Abruzzo	125	2.821	7	17,9	22,6	14,3	8
Marche	172	5.763	11	15,6	33,5	0	2,2
Emilia Romagna	130	5.154	22	5,9	39,6	0	0,7
Veneto	140	12.157	46	3	86,8	6,5	5
Friuli V.G.	111	15.359	42	2,6	138,4	-2,4	-0,1
TOTALE	7.465	147.253	525	14,2	19,7	4,4	4,7

Tab. 3.5 – Densità delle infrastrutture e dei posti barca per km di costa. Anno 2009

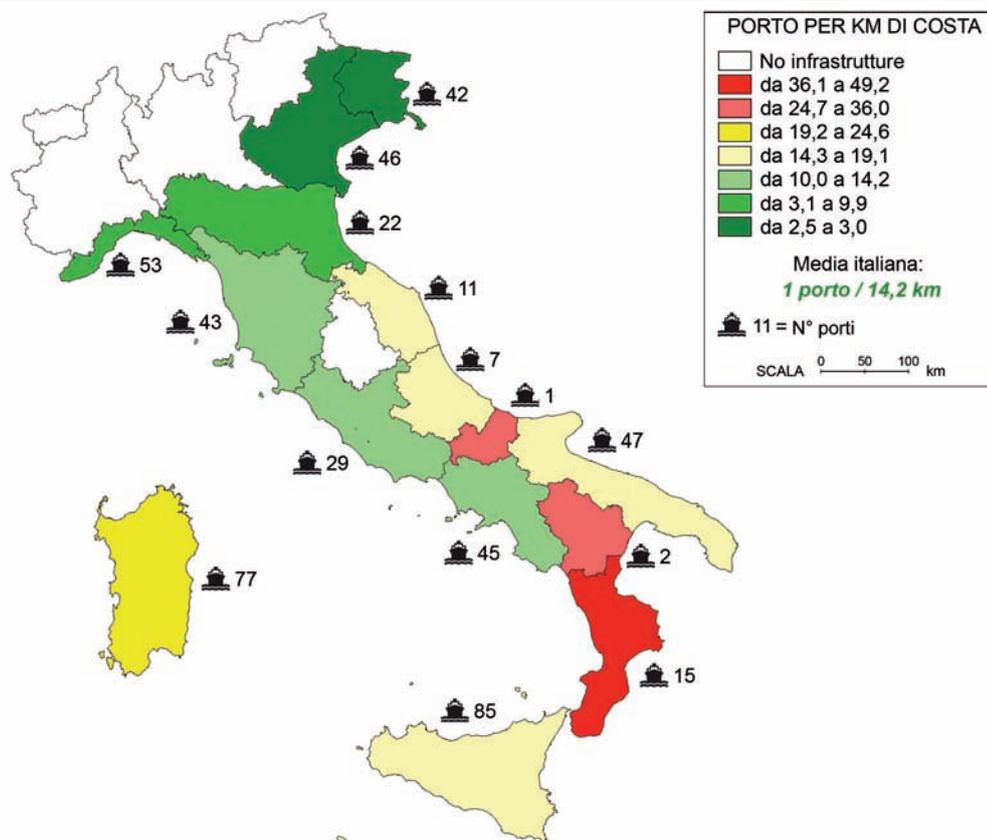


Fig. 3.1 – Densità delle infrastrutture per km di costa. Anno 2009

In termini percentuali, considerando il solito triennio di riferimento (2007-2009), si può notare come la maggioranza delle regioni italiane sia stata interessata da un generale miglioramento della situazione: la distanza media di 10 km fra i porti fatta registrare nel Lazio, per esempio, nel corso del triennio si è ridotta del 3,4%.

In tal senso, i miglioramenti più consistenti sono stati fatti registrare dalla Basilicata (50%) che ha raddoppiato il numero di porti sulle proprie coste, ma ancor di più da regioni la cui costa poteva considerarsi maggiormente sguarnita dal punto di vista della densità (cioè porto per km di costa) come Abruzzo (un porto ogni 17,6 km, valore medio diminuito dal 2007 del 14,3%) e Sicilia (un porto ogni 19,1 km, valore medio diminuito del 7,1%) che si collocano comunque sopra la media nazionale, e la Liguria al di sotto della media con un porto ogni 6,6 km (valore diminuito del 7,5%). Complessivamente tutto il territorio nazionale è stato interessato da un miglioramento pari al 4,4%.

Spostando il discorso sul piano relativo ai posti barca, un risultato analogo (Tab. 3.5 e Fig. 3.2) si ottiene calcolando il numero di posti barca disponibili per ogni km di costa; il risultato peggiore lo conseguono il Molise, la Calabria, la Sicilia, la Basilicata, la Sardegna e la Puglia, mentre i più "ricchi" di posti barca risultano essere tutte le regioni settentrionali tra cui risulta particolarmente rimarchevole il dato del Friuli V.G. (138), Veneto (87) e Liguria (60).

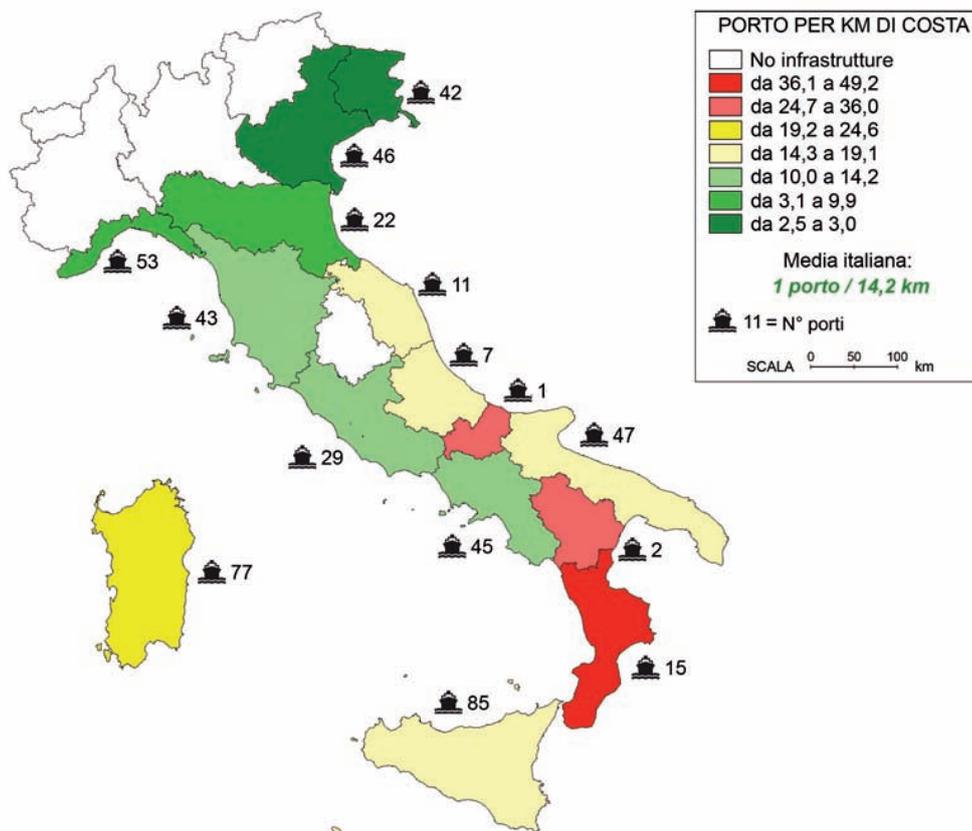


Fig. 3.2 – Densità dei posti barca per km di costa. Anno 2009

La media nazionale risulta essere, quindi, di 19,7 posti barca ogni km di costa. Percentualmente rispetto al 2007 le Regioni che hanno fatto registrare un aumento del numero di posti barca per km sono Basilicata e Calabria rispettivamente con il +39% e +16%, seguite da Toscana (11%), Sicilia (9%),

Liguria e Abruzzo (8%). In conseguenza di ciò, la media italiana di 18,9 posti barca per km fatta registrare nel 2007 è divenuta pari a 19,7, con un aumento quindi del 4,7% nel corso del triennio di riferimento³⁹.

In conclusione si è cercato di mettere a confronto gli indici riferiti ai bacini di utenza potenziale (imbarcazioni per posto barca) con quelli elaborati su scala territoriale (porto per km di costa) (Tab. 3.6). Una prima considerazione da fare riguarda la mancata concordanza fra i due parametri (riscontrabile per sei regioni su quindici): solo Calabria, Puglia, Molise e Abruzzo presentano tutti gli indici negativi, segnalando quindi la presumibile necessità di intervenire sulla portualità. All'opposto si trovano Toscana e Friuli, i cui indici sono tutti migliori della media nazionale. In tutti gli altri casi, dove sembra esserci un numero sufficiente di posti barca appare scarso il presidio territoriale cioè la distanza media fra i porti (Sicilia, Marche, Sardegna e Basilicata); dove la frequenza di infrastrutture sulla costa risulta buona, il numero di posti barca appare insufficiente rispetto al bacino di utenza (Lazio, Emilia-Romagna, Campania, Veneto e Liguria).

REGIONE	Pop. Bacino Utente	Imbarcazioni per posto barca	N° km/Infr.	N° P. barca / km
Molise	320.838	77,2	36	1,1
Lazio	6.144.754	7,3	10	27,9
Emilia Romagna	3.671.699	6,9	5,9	39,6
Campania	5.911.860	5,4	10,7	21,8
Veneto	6.613.139	5,2	3	86,8
Liguria	10.673.973	4,9	6,6	59,8
Abruzzo	1.323.987	4,5	17,9	22,6
Calabria	2.007.707	4,3	49,1	6,1
Puglia	4.466.607	4,3	18,4	11,6
Sicilia	5.029.683	3,2	19,1	9,3
Marche	1.667.367	2,8	15,6	33,5
Sardegna	4.567.303	2,3	24,6	9,9
Toscana	3.836.265	2,2	10,3	38,8
Basilicata	100.470	1,2	34	12,3
Friuli V.G.	1.775.018	1,1	2,6	138,4
TOTALE	58.110.669	3,8	14,2	19,7

Tab. 3.6 – Indice di pressione e densità dei posti barca. Anno 2009

L'analisi statistica si deve necessariamente fermare a questo livello: è evidente che le politiche riguardanti la portualità devono prendere in considerazioni ulteriori parametri che sono specifici di ogni situazione regionale e che non competono ad un'ottica nazionale. Tuttavia crediamo che le indicazioni fornite possano servire a inquadrare con un certo rigore la questione della portualità turistica che spesso viene acriticamente posta sia al fine di incrementarne l'offerta sia, all'opposto, per contestare la priorità nell'ambito delle scelte di politica turistica.

³⁹ Le variazioni negative sono il frutto di quanto già ampiamente esposto nel capitolo 2.

4. I luoghi del navigare



► NEL RAPPORTO 2008 PUOI TROVARE

- Le aree protette

4.1 Un'indagine sulle Aree Marine Protette italiane (*Panel*)

I luoghi del navigare rappresentano il terzo snodo strategico individuato nello schema complessivo di analisi del turismo dell'acqua; essi comprendono, ovviamente, il mare così come le acque interne rappresentate essenzialmente da laghi e fiumi.

La tematica è molto ampia e comprende gli aspetti della fruibilità, della sanità delle acque e della tutela delle aree di pregio: sono temi che richiedono approcci complessi e trattazioni estese coinvolgendo fra l'altro sia poteri legislativi centrali e locali sia modalità e capacità di gestione affidate ad enti diversi.

Nel precedente numero del Rapporto è stata proposta una prima analisi sulla tipologia e sulla consistenza delle Aree Marine Protette e dei Parchi terrestri con perimetrazione a mare⁴⁰; inoltre, è stata analizzata in particolare la situazione dei vincoli imposti all'esercizio delle diverse attività legate alla fruizione del mare (balneazione, ormeggio, ancoraggio, immersione, pesca, ecc.) in relazione alle diverse aree (A,B,C). Ne è risultata una rimarchevole variabilità che di fatto disorienta il diportista e spesso finisce per allontanarlo proprio da quelle aree di maggior valore ambientale e di maggior godibilità turistica.

Rimandando dunque alla precedente pubblicazione per le notizie di dettaglio, si è voluto in questa sede sentire la voce delle AMP: si è di conseguenza progettata un'indagine diretta, svolta nei mesi di luglio-agosto 2009, presso le 25 aree marine italiane. Il tasso di risposta complessivo è risultato, dal punto di vista statistico, decisamente soddisfacente (60%). Di seguito vengono riportate in sintesi le caratteristiche dell'indagine:

⁴⁰ Oltre alle 25 aree marine protette (AMP) statali - fra cui i due parchi sommersi di Baia e Gaiola che custodiscono beni archeologici - e i parchi nazionali terrestri - che se istituiti in coincidenza con le aree di reperimento delle AMP possono estendere la loro perimetrazione a mare (Arcipelago Toscano e la Maddalena) - abbiamo anche i parchi internazionali (Santuario dei Cetacei), in parte coincidenti con aree marine protette, ma dipendenti da trattati internazionali e altre zone sottoposte a tutele di vario tipo, la cui mappatura è praticamente impossibile da ricostruire. Come l'isola di Montecristo, che è riserva naturale integrale, quindi in teoria terrestre, ma presenta vincoli a mare, oppure le aree protette istituite dalla Regione Sicilia sulla base delle competenze esclusive dello Statuto speciale in materia di pesca e demanio, che sono "parenti" regionali dei suddetti parchi nazionali. Le oasi marine invece, sono semplici concessioni a mare rilasciate ad associazioni ambientaliste.

N. riserve campionate⁴¹	25
N. risposte validate	15
% di <i>redemption</i>	60%

La ricerca, svolta come nel caso dell'analisi del charter con la metodologia *CAWI* (per le modalità tecniche dell'indagine si veda il paragrafo 8.1), è un primo elemento collocato all'interno dell'attività del *Panel*. In quest'occasione specifica il suo scopo è quello di implementare quanto detto nella precedente edizione del Rapporto, tracciando un quadro complessivo della situazione delle riserve protette in termini di addetti, di regolamentazione⁴², di criteri di gestione, di ricerca e di amministrazione e delle relative criticità.

⁴¹ Per via delle peculiari caratteristiche non è stato considerato nel computo totale dell'universo a cui è riferito il campione il Santuario Internazionale per i mammiferi marini, un'area marina protetta internazionale creata ai sensi di un Accordo internazionale tra Francia, Italia e Principato di Monaco (Fonte: Ministero dell'Ambiente). (http://www.minambiente.it/index.php?id_sezione=1099)

⁴² Come è noto, non esiste una regolamentazione omogenea per tutte le 25 Riserve, ciascuna delle quali dispone di un proprio regolamento.

4.2 La situazione in Italia: distribuzione, caratteristiche e accessibilità

Una prima analisi complessiva evidenzia (Fig. 4.1) come il campione di riserve marine che hanno risposto rappresenti in modo piuttosto omogeneo l'intero territorio nazionale: la maggior parte delle riserve è concentrata nell'area meridionale e nelle isole maggiori, circa il 67%, mentre il restante 33% è distribuito tra il nord (20%) e il centro dell'Italia (13%).

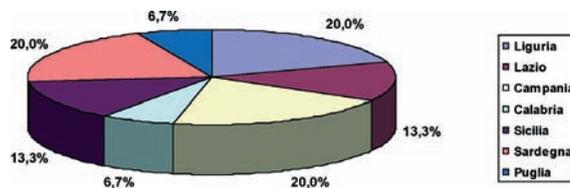


Fig. 4.1 – Suddivisione percentuale per regione delle riserve protette del campione

Quanto alla struttura del campione c'è da osservare che all'interno delle AMP intervistate è presente anche un parco terrestre con perimetrazione a mare. In relazione alla loro costituzione, per il 54% è avvenuta prima dell'anno 2000 mentre le rimanenti sono più recenti.

Nel corso degli anni di attività, le specifiche peculiarità territoriale e floro-faunistiche di ciascuna AMP hanno contribuito a far acquisire loro differenti certificazioni internazionale (Tab. 4.1).⁴³ Quasi la totalità delle AMP (87%) possiede al proprio interno almeno un Sito di Interesse Comunitario (SIC); il 47% appartiene alla rete Natura 2000 ed infine, il 40% sono state dichiarate Zone a Protezione Speciale.

Come è noto, la disciplina delle Aree Marine Protette, generalmente prevede quattro zone da sottoporre a diverso regime vincolistico (A – B – C – D; a differenza, per altro dei parchi terrestri con perimetrazione a mare che prevedono due zone di tutela, M1 e M2)⁴⁴, all'interno delle quali determinate attività possono essere del tutto vietate o variamente regolamentate. L'esame dei vincoli, tuttavia, necessita di un'analisi per singola area, in quanto specificità e condizioni locali influenzano la diversità delle normative previste.

Sin dalla loro istituzione, le AMP, come del resto anche tutte le porzioni di territorio soggette a particolari restrizioni nella loro fruizione, sono state oggetto di discussione tra favorevoli alla loro istituzione e contrari. Come noto, prima dell'istituzione di organismi simili, è abbastanza frequente l'esecuzione di un'analisi socio-economica in grado di tracciare un quadro esaustivo di tutti gli aspetti che possono interagire con l'istituzione di un ente simile.

⁴³ Circa 2/3 delle AMP possiede più di una tipologia di riconoscimento.

⁴⁴ Le principali zone soggette a regime vincolistico possono essere definite come segue:

- Zona A: riserva integrale – territorio integro che è considerato come meritevole di conservazione assoluta con divieto di effettuare qualsiasi alterazione dell'ambiente salvo alcuni limitati interventi. L'accesso è consentito solo a piedi e su itinerari obbligati con ausilio di guide. Solo su speciale autorizzazione è consentita l'osservazione e la ricerca scientifica. Alcune zone all'interno della riserva possono essere destinate alla protezione completa.
- Zona B: riserva generale – territorio ben conservato con segni della presenza umana ma meritevole di essere mantenuto in un discreto stato. Le strutture esistenti possono essere mantenute o restaurate ma non è possibile realizzare nuove iniziative se non promosse dall'ente del parco. L'accesso è consentito a piedi o con veicoli non motorizzati, con mezzi motorizzati su percorsi terrestri o acquatici stabiliti dall'autorità preposta.
- Zona C: protezione esterna – territorio antropizzato con caratteristiche semi naturali. Possono essere mantenute le attività economiche tradizionali, mentre gli unici progetti ammessi sono quelli a migliorare e ripristinare l'ambiente. L'accesso è libero.
- Zona D: sviluppo – territorio largamente antropizzato è destinato alla fruizione dei visitatori del parco ed alle esigenze delle collettività locali. La zona è intesa per consentire lo sviluppo delle attività locali, creazione delle infrastrutture ricettive e complementari e servizi e attrezzature organizzative del parco.

(Fonte : http://www.aiam.info/05/articoli_vdm_aree_protette.htm)

Riconoscimento	N° AMP [%]	N° AMP [%]
SIC	13	86,7
Natura 2000	7	46,7
ZPS	6	40
SPAMI	4	26,7
IBA	3	20
UNESCO	1	6,7
Altro	2	13,3

Tab. 4.1 – Riconoscimenti delle AMP

Si è chiesto, quindi, alle AMP intervistate di indicare chi tra loro avesse eseguito un'indagine analoga: è risultato che solo il 50% l'ha eseguita. Ciò può costituire di fatto un handicap per la corretta impostazione di un buon rapporto con le popolazioni: in relazione a questo è stato chiesto alle AMP di indicare, secondo la loro percezione, il livello di gradimento della presenza delle AMP (Fig. 4.2).

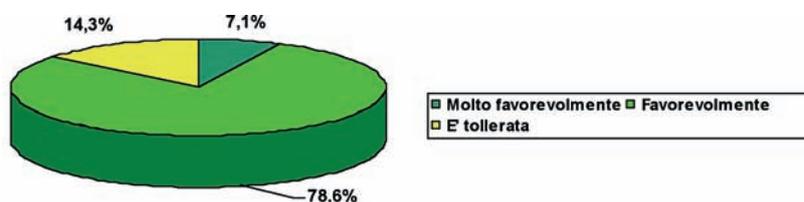


Fig. 4.2 – Percezione delle AMP da parte della popolazione locale

Come poteva apparire non del tutto scontato, la presenza dell'AMP è considerata in modo sostanzialmente positivo dalla popolazione locale, sempre secondo quanto dichiarato dalle medesime AMP: infatti appena il 14,3% del campione rimane abbastanza cauto affermando che l'AMP è quantomeno "tollerata" a fronte di più del 75% che dichiara di cogliere nella popolazione una percezione favorevole.

Il fine della costituzione di un'Area Marina Protetta non è solo quello di preservare il patrimonio ambientale floro-faunistico, ma anche quello di permetterne una conoscenza e quindi una fruizione responsabile, sia in termini di studio e di ricerca, sia in termini ricreativi e turistici. Tuttavia tale fruizione necessita di due condizioni essenziali: l'accessibilità all'area e una regolamentazione efficace che, pur tenendo conto di quelle che sono le corrette condizioni per il mantenimento del patrimonio ambientale, non ne ostacoli la fruizione, ma la renda più responsabile, attraverso una solida integrazione con il territorio circostante.

Quanto all'accessibilità, essa è garantita in massima parte dalla presenza di porti locali, in quanto base di partenza per le imbarcazioni (Tab. 4.2). L'accesso a tutte le aree campionate è assicurato dalla presenza di 34 porti, alcuni dei quali si trovano direttamente all'interno della riserva (20,6%); tuttavia la maggior percentuale è rappresentata dal 26,5% di porti situati ad una distanza complessiva dalle AMP di massimo 5 miglia marine.

Distanza da AMP	N° porti	[%]
All'interno delle AMP	7	20,6
Entro 5 MM	9	26,5
Entro 10 MM	7	20,6
Entro 15 MM	5	14,7
Oltre 15 MM	6	17,6
TOTALE	34	100

Tab. 4.2 – Distanza media dei porti dalle AMP

4.3 Gli addetti e la gestione

Dal punto di vista organizzativo e del personale, le AMP sono articolate secondo la struttura riportata nella tabella 4.3:

ADDETTI	Amministrativo	Tecnico	Sorveglianza	Monitoraggio	Front office / promozione	Spazzamare	Manutenzione	Totale
Fissi	22	9						31
[%]	71	29						100
Media per AMP	1,8	0,8						2,6
Stagionali	13	9	5	6	19	3	3	58
[%]	22,4	15,5	8,6	10,3	32,8	5,2	5,2	100
Media per AMP	1,1	0,8	0,4	0,5	1,6	0,3	0,3	4,8
TOTALE	35	18	5	6	19	3	3	89
[%]	39,3	20,2	5,6	6,7	21,3	3,4	3,4	100
Media per AMP	2,9	1,5	0,4	0,5	1,6	0,3	0,3	7,4

Tab. 4.3 – Addetti delle AMP

Mediamente ciascuna AMP ha a disposizione 7,4 addetti di cui solo 2,6 fissi e 4,8 "stagionali", o comunque legati all'ente con contratti di collaborazione. Come facilmente intuibile, sia per via di vincoli burocratici, sia per problemi legati al *budget*, l'assetto organizzativo delle riserve risulta piuttosto semplice: ciascuna di esse dispone di quasi 3 addetti per la gestione amministrativa e 1,5 per l'aspetto tecnico. Gli altri 3 addetti, che vanno a completare il valore riferito alla media (7,4) si suddividono in altri tipi di mansione che variano dalla promozione dell'AMP (1,6) alla sorveglianza dell'area di competenza (4 AMP su 10 dispongono di un addetto adibito a questo compito).

Gli addetti fissi hanno prevalentemente due tipologie di mansioni: quella che riguarda l'aspetto amministrativo e burocratico, che nel campione è rappresentato dal 71% degli addetti fissi, e quella che riguarda un aspetto più tecnico. Tuttavia, tali mansioni sono affidate anche a collaboratori non strutturati (circa il 38% degli addetti stagionali ricopre questi incarichi) che si vanno a sommare agli altri impieghi necessari al funzionamento dell'AMP. È da tener ben presente che gli addetti delle AMP non sempre sono dipendenti delle stesse aree, in quanto alcune di loro sono enti autonomi, ma a volte in carico ad altre amministrazioni locali, spesso comunali.

Per quel che riguarda la gestione, la maggior parte di esse ha adottato nel corso degli ultimi 10 anni, un proprio regolamento di gestione (circa il 79%), e il 64% lo ha reso disponibile sul proprio sito web (Figg. 4.3 e 4.4).



Fig. 4.3 – Disponibilità del regolamento di gestione delle AMP

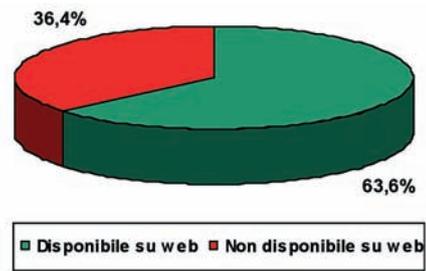


Fig. 4.4 – Disponibilità su web del regolamento di gestione delle AMP

È stato inoltre chiesto alle AMP di indicare la disponibilità, o meno, di un programma di monitoraggio delle informazioni e delle attività dell'Area: ben il 93% del campione afferma di disporre unitamente ad un supporto fornito da un sistema informativo (Fig. 4.5) che nel 78,6% dei casi è un G.I.S. (*Geographic Information System*) (Fig. 4.6).

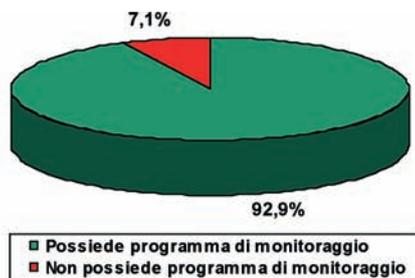


Fig. 4.5 – Disponibilità del programma di monitoraggio e del sistema informativo delle AMP

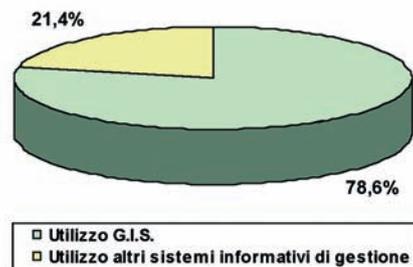


Fig. 4.6 – Utilizzo delle tecnologie G.I.S.

4.4 Le problematiche della fruizione turistica

Proprio in relazione a quanto già ricordato a proposito della situazione dei vincoli all'esercizio delle attività nautiche⁴⁵ si è voluto analizzare la tipologia e la frequenza delle infrazioni nelle acque di competenza contestate ai diportisti e, più in generale, a tutti i fruitori dell'AMP. Il quadro che ne emerge è riportato nella tabella 4.4. Per ogni tipo di infrazione è indicata la percentuale di frequenza (alta, media, occasionale, assente) con la quale essa è stata riscontrata nell'ambito delle rispettive riserve.

Frequenza [%]	Pesca a strascico	Pesca in apnea	Pesca sportiva	Diving	Alta velocità	Utilizzo motore	Distruz. amb. floro/faunistico	Edilizia abusiva
Alta	-	28,6	15,4	-	42,9	21,4	14,3	-
Media	7,1	7,1	7,7	7,7	28,6	28,6	7,1	7,1
Occasionale	35,7	50	76,9	30,8	28,6	50	57,1	28,6
Assente	57,1	14,3	-	61,5	-	-	21,4	64,3

Tab. 4.4 – Frequenza percentuale delle attività non consentite riscontrate all'interno delle AMP

Pur tenendo presente che l'indicazione della frequenza riflette semplicemente la percezione del fenomeno che hanno i gestori delle riserve e non un dato quantitativo oggettivo, una prima considerazione può essere fatta sulla frequenza complessiva delle infrazioni che appare non irrilevante ed indicativa di una non buona coesistenza fra esigenze di protezione e opportunità di fruizione. La situazione di maggior conflitto si verifica con i divieti per la pesca sportiva, l'utilizzo del motore e l'alta velocità che sono sanzionati in tutte le AMP e non ve n'è alcuna che non le abbia rilevate.

Situazione quasi analoga per pesca in apnea e danneggiamento della flora e della fauna: sanzionata con frequenza complessiva inferiore o quasi del tutto assente in poche (rispettivamente per il 14% e per il 21%). Sicuramente con una frequenza minore (mai alta) ed anzi con una percentuale di assenza intorno al 60% delle AMP, le infrazioni relative alla pesca a strascico, alla pratica del diving e all'abusivismo edilizio.

Del resto conoscere l'esatta consistenza dei fruitori delle AMP e il reale modello di comportamento all'interno di esse da parte di chi le visita, è possibile solo tramite indagini dirette in ciascuna singola Area. Pertanto, è stato richiesto se avessero mai effettuato indagini per capire il comportamento dei visitatori all'interno della Riserva. Il 71,4% di esse ha risposto positivamente (Fig. 4.7).

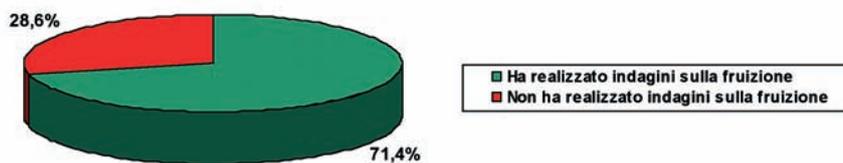


Fig. 4.7 – Realizzazione di indagini sulla fruizione delle AMP

Gli oggetti di queste indagini riguardano due differenti aspetti: da una parte il tipo di propulsione delle imbarcazioni che attraversano l'AMP (Fig. 4.8) e la distinzione tra le principali attività svolte dai visitatori (Fig. 4.9).

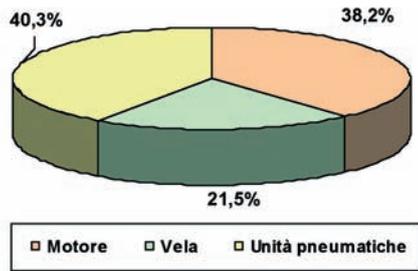


Fig. 4.8 – Tipologia di propulsione che utilizzano le imbarcazioni che fruiscono delle AMP

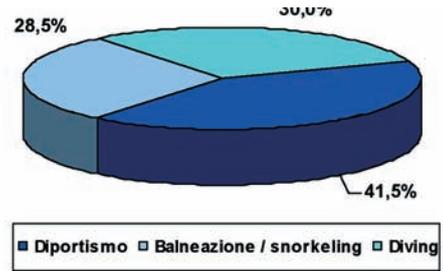


Fig. 4.9 – Principali attività svolte all'interno delle AMP dai fruitori

Risulta che mediamente il 40% delle imbarcazioni che transitano nelle AMP sono unità pneumatiche, il 38% è a motore e il resto a vela. Ciò significa che i principali fruitori delle AMP sono in realtà i dipor-
tisti che partono dai porti situati nelle vicinanze dell'AMP. Sarebbe trattarsi, quindi, di un'utenza per lo più locale, mentre le grandi imbarcazioni che svolgono le loro crociere pluri-giornaliere costituiscono probabilmente solo una quota all'interno del 60% delle barche a motore e a vela.

Oltre alla semplice navigazione e sosta all'interno della AMP, praticata dal 41% dei fruitori, le altre attività principali sono ovviamente connesse alla pratica del diving (30%) e alla balneazione/snorkeling (28,5%).

4.5 L'attività di promozione delle AMP

L'attività di promozione costituisce uno dei maggiori veicoli d'informazione sulle attività svolte dalle AMP. Tra le iniziative prese dagli enti per promuovere la loro immagine (Tab. 4.5), troviamo la partecipazione da parte di tutte le AMP ad eventi quali fiere o altre manifestazioni, ma anche l'organizzazione di incontri tematici con le scuole, con associazioni, ecc.; l'organizzazione o la presenza ad eventi quali convegni e workshop è dichiarata da quasi il 79% delle AMP intervistate. Da segnalare, infine, anche l'organizzazione di incontri tematici in grado di coinvolgere la popolazione locale su temi riguardanti la fruizione responsabile della risorsa mare.

TIPO DI ATTIVITÀ	Fiere, ecc. [%]	Incontri scuole, associazioni, ecc. [%]	Convegni, workshop, ecc. [%]
SI	100	100	78,6

Tab. 4.5 – Percentuale di AMP suddivisa a seconda dell'attività di promozione svolta

Per quel che riguarda la promozione è senza dubbio Internet il canale privilegiato dalle AMP; anche per questioni di convenienza economica è il mezzo di comunicazione sfruttato dalla totalità degli intervistati (Tab. 4.6). Molto utilizzate sono le inserzioni pubblicitarie sulle riviste nautiche e sui quotidiani (64,3%), mentre utilizzate da circa il 57% sono i classici spot televisivi e radiofonici.

TIPO DI ATTIVITÀ	Internet [%]	Quotidiani [%]	Riviste nautiche e/o specializzate [%]
SI	100	64,3	64,3

Tab. 4.6 – Mezzi di comunicazione utilizzati per la promozione della Riserva

Su tali scelte pesano ovviamente i vincoli imposti dal *budget*. È stato chiesto alle AMP, quanto la loro promozione incidesse sul bilancio annuale: mediamente in ciascuna Area la promozione incide sul bilancio per l'11,9%. Degno di menzione è il fatto che alcune di esse hanno dichiarato che l'investimento è nullo.

L'attrattiva esercitata dalle AMP non si limita di certo ai confini nazionali. Il 78,6% delle AMP riceve quasi quotidianamente richieste di informazioni tramite telefonate, mail, ecc. (Fig. 4.10) da parte di turisti stranieri. Quasi il 50% di essi è costituito da francesi e tedeschi, e circa il 21% inglesi, mentre significativo è il dato relativo agli americani: il 7% della richiesta di informazione proviene, infatti, da oltreoceano (Fig. 4.11).

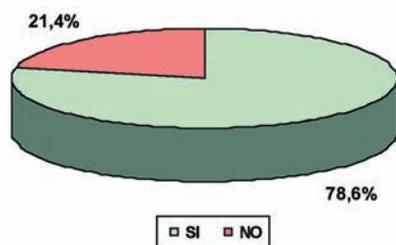


Fig. 4.10 – Numero di AMP che ricevono richieste di informazioni da parte di turisti stranieri

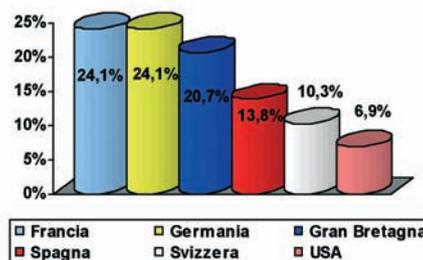


Fig. 4.11 – Nazioni da cui provengono le richieste di informazioni alle AMP

Oltre alle forme di promozione sopra elencate, un'importante fonte di informazioni è quella costituita dai vari centri visitatori distribuiti direttamente nel territorio delle AMP. Tali centri sono presenti nell'85,7% delle AMP intervistate (Fig. 4.12).

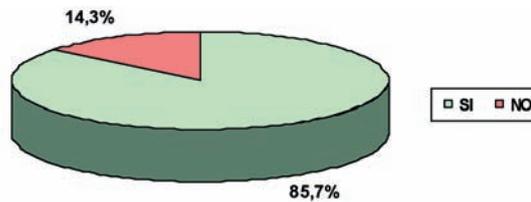


Fig. 4.12 – Numero di AMP al cui interno esiste un centro visitatori

I centri visitatori sono spesso il punto di partenza o di arrivo delle varie visite guidate: il 79% delle AMP organizza visite guidate (Fig. 4.13); di queste il 45,5% le programma nel corso dell'attività annuale della riserva, il 18,2% le organizza solo se richieste da gruppi di visitatori, mentre il 36,4% svolge entrambi i tipi di servizio (Fig. 4.14)

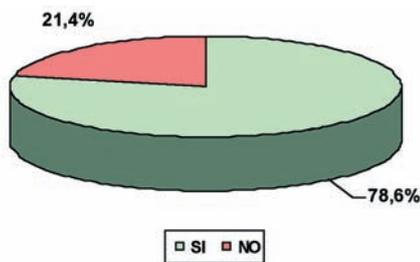


Fig. 4.13 – Numero di AMP che organizzano visite guidate

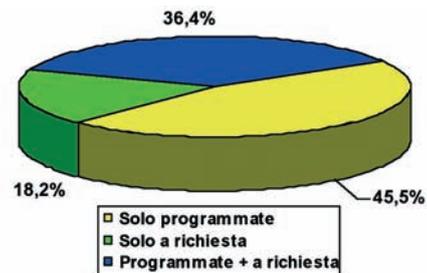


Fig. 4.14 – Numero di AMP che organizzano visite guidate suddivise per tipologia

Le visite guidate organizzate dalle AMP hanno differenti *target*: il 54,5% le organizza indifferentemente per scuole o gruppi di visitatori; il 27% a tali tipologie di visitatori aggiunge anche i singoli privati ampliando così la disponibilità del servizio, mentre il restante 18% concentra i propri sforzi e le proprie risorse solo su visite guidate per le scuole (Fig. 4.15).

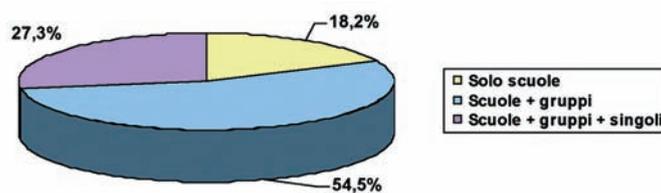


Fig. 4.15 – Numero di AMP che organizzano visite guidate suddivise per tipologia di visitatori

4.6 Le indicazioni per lo sviluppo

Come per le altre indagini svolte è stato chiesto alle AMP di indicare quali sono provvedimenti in grado, a loro giudizio, di promuovere un ulteriore sviluppo delle riserve.

Il quadro emerso è riportato nella tabella 4.7:

INDICAZIONI	[%]
Maggiori risorse finanziarie	33,3
Maggiore controllo e monitoraggio da parte delle Istituzioni preposte	20
Maggiore divulgazione dell'educazione ambientale	13,3
Maggiore promozione delle AMP	13,3
Maggiore indipendenza nella gestione	6,7
Chiarezza sulla normativa vigente	6,7

Tab. 4.7 – Le indicazioni per lo sviluppo delle AMP fornite dalle stesse aree

Le indicazioni fornite variano su diversi aspetti: il 33% delle AMP si lamenta della limitatezza delle risorse economiche di cui dispone. Alcune di loro propongono *"l'accesso diretto ai finanziamenti europei, con uguale dignità di regioni e/o province"* o anche solo la *"certezza delle risorse finanziarie ministeriali annuali disponibili"*, ma ben il 40% di chi richiede un maggiore numero di finanziamenti auspica una maggiore *"partecipazione finanziaria da parte di enti privati nell'organizzazione di eventi pubblici e divulgativi"*. Oltre alla richiesta di risorse finanziarie, il 20% delle AMP vorrebbe anche un sistema di controllo e monitoraggio con un *"aumento della sorveglianza da parte delle Istituzioni preposte"*.

Circa il 27% sottolinea l'importanza di una maggiore promozione soprattutto in un'ottica di maggior diffusione dei valori legati all'educazione ambientale. In questo caso è sentita in modo molto forte la necessità di avere *"coinvolgimento continuo delle scuole in programmi di educazione ambientale"*, ma anche la necessità di chiarire alla popolazione le reali funzioni che l'AMP svolge.

Le ultime indicazioni fornite riguardano la richiesta di maggiore indipendenza nella gestione dell'AMP ed infine s'invoca una maggiore chiarezza sulla normativa vigente che definisce le AMP: significativa è l'affermazione di un direttore di una riserva che ha invocato l'attenzione all'*"aspetto giuridico delle AMP: non sono enti parco"*.

PARTE II

I turismi dell'acqua

5. Il diportismo nautico



► NEL RAPPORTO 2008 PUOI TROVARE

- **Il diportismo nautico**
L'interazione ambientale ed economica con il territorio
- **Il turismo fluviale**
Le aree geografiche interessate
Il profilo dei fruitori e le modalità di navigazione
L'esempio di altri stati europei

5.1 Il profilo del diportista (*Focus*)

In questo capitolo vengono presentati i risultati della prima parte del *Focus* 2009 che ha riguardato l'indagine nazionale sui diportisti. Per la metodologia, le caratteristiche tecniche, il campione e le modalità di esecuzione di tale indagine si rimanda al paragrafo 8.1, riferito appunto alla spesa del diportista.

Attraverso la prima parte del questionario si sono raccolte alcune informazioni riguardanti i tratti caratteristici del diportista che, opportunamente elaborati, consentono di tracciarne un profilo sufficientemente attendibile⁴⁶. Di seguito vengono esposte le principali caratteristiche analizzate, confrontandole, ove possibile, con le risultanze di ricerche analoghe⁴⁷.

5.1.1 Le caratteristiche anagrafiche

► *Età e sesso*

Più della metà del campione in oggetto (circa il 66%) presenta un'età compresa tra i 41 e i 65 anni, mentre soltanto il 15% rientra nella fascia inferiore ai 30 anni. L'età media rilevata è di 52 anni, suddivisa in 42 per le donne e 53 per gli uomini (Fig. 5.1). Si osservi come i dati riportati siano in linea con i risultati dell'indagine AMI – Censis⁴⁸, con ben più del 47% dei diportisti che supera i 56 anni (50,2% per l'Osservatorio).

⁴⁶ Già nel Rapporto 2008 era stato affrontato l'argomento, ma l'indagine era in quel caso limitata al solo campione di porti liguri.

⁴⁷ In particolare sono state di volta in volta prese in considerazione le seguenti indagini, tenendo presente che solo la prima ha elaborato un campione su base nazionale, mentre le altre due sono su base rispettivamente regionale e locale: AMI – Censis, *La sfida della nautica: porti, servizi, tecnologie - Terza indagine sul turismo nautico in Italia*, 2008; Unioncamere Liguria – IIC, *Indagine sul turismo nautico*, 2008; Buratti N. Persico L., *Servizi portuali e soddisfazione del diportista: risultati di un'indagine pilota*, in Quagli A. (a cura di), *Analisi gestionale dei porti turistici nella nautica da diporto*, F. Angeli, Milano, 2008.

⁴⁸ Il confronto con le altre indagini non risulta del tutto agevole in quanto le classi di età prese in considerazione sono diverse. Di seguito una sintesi dei risultati, da cui si evince come la situazione ligure (IIC) e quella della Provincia di Imperia abbiano rilevato una struttura di età mediamente più giovane.

9,2% ≤ 35 anni	16,9% 36-45 anni	26,8% 46-55 anni	28,1% 56-65 anni	19% oltre 65 anni	(AMI-Censis 2008)
12% < 12 anni	5% 12-20 anni	55% 20-40 anni	26% 40-60 anni	7% > 60 anni	(Unioncamere Liguria - IIC 2008)
0,8% < 19 anni	28,4% 20-40 anni	54,8% 40-60 anni	15,6% 60-80 anni	0,4% >80 anni	(Buratti 2008)

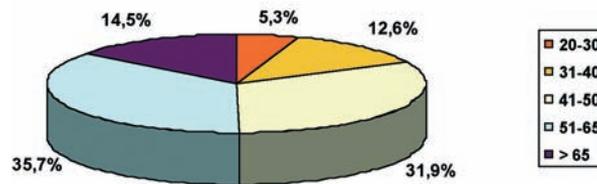


Fig. 5.1 – Diportisti per classi di età

Quanto al genere, si può affermare che la nautica da diporto rimane ancora un ambiente a frequentazione prevalentemente maschile – le donne, infatti, rappresentano solo il 15% – anche se, come visto in precedenza, queste ultime tendono a essere in media più giovani dei diportisti maschi (Fig. 5.2). Il dato è allineato con l'indagine AMI: 18% femmine e 82% maschi.

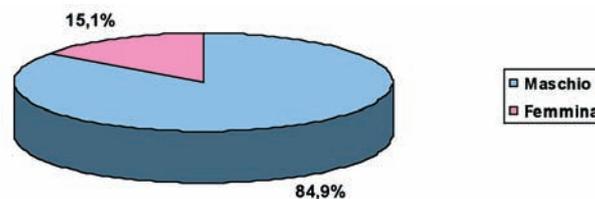


Fig. 5.2 – Diportisti per genere

► Istruzione e posizione professionale

Secondo l'analisi del campione osservato i diportisti hanno un titolo di studio elevato: l'88% ha almeno il diploma e più del 40% è laureato, mentre la sola licenza media è appannaggio di meno del 5% del campione (Fig. 5.3). Anche in questo caso i dati sono comparabili con quelli del Censis: Diploma: 41,8%; Laurea o superiore: 45,7%; Altro titolo: 12,5%

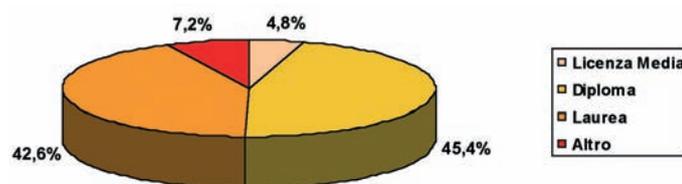


Fig. 5.3 – Diportisti per titolo di studio

A livello di professioni svolte, prevalgono in assoluto gli imprenditori, con il 30% circa del campione, che uniti ai liberi professionisti raggiungono oltre il 57%; dipendenti (22,9%) e pensionati (19%) si distribuiscono la quota residua (Fig. 5.4).

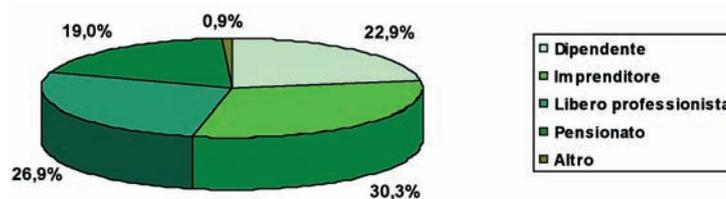


Fig. 5.4 – Diportisti per professione esercitata

5.1.2 Le modalità di navigazione

► L'imbarcazione

Per quanto concerne, le unità componenti il parco nautico del campione la maggioranza assoluta è rappresentata da diportisti su natanti – ovvero unità inferiori ai 10 m – corrispondenti a oltre il 43% degli intervistati seguiti da quelli su "imbarcazioni minori", dai 10 ai 17 m. I diportisti su unità maggiori costituiscono complessivamente circa il 7,5% (Fig. 5.5)⁴⁹.

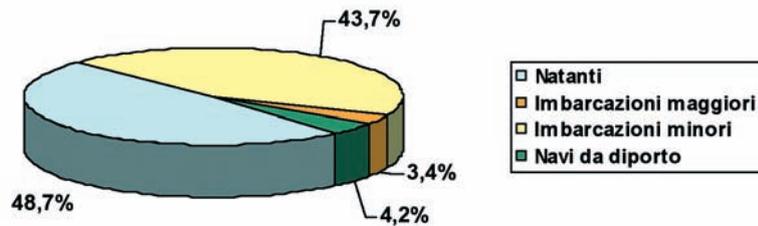


Fig. 5.5 – Diportisti per lunghezza di unità da diporto

In relazione ai dati sulla propulsione dell'imbarcazione, quasi il 60% è costituito da unità a motore mentre la restante parte è rappresentata soprattutto da unità a vela. Scarsa l'incidenza delle unità pneumatiche che superano di poco l'1% (Fig. 5.6).

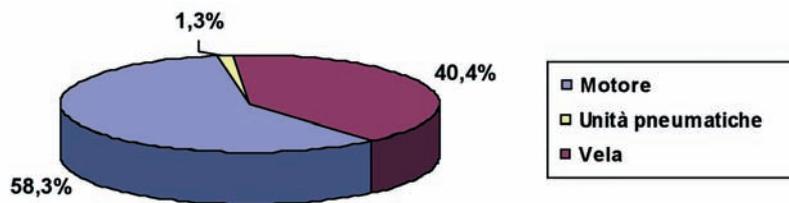


Fig. 5.6 – Diportisti per tipologia di unità da diporto

► Passeggeri a bordo

Mediamente in ogni unità da diporto trovano posto circa 4 persone. Non si segnalano particolari differenze tra unità minori e natanti, mentre è da sottolineare come sulle navi da diporto – i superyacht sopra i 24 m – la composizione media dell'equipaggio è circa il doppio rispetto alle imbarcazioni classificate come maggiori (Fig. 5.7).

Sempre in relazione alla composizione degli equipaggi a bordo, si evidenzia come la maggioranza dei diportisti navighi in compagnia dei propri familiari (più del 65%)⁵⁰ o, in maniera minore con amici (circa il 40% degli intervistati). Meno del 6%, invece, dichiara di essere solo (Fig. 5.8)⁵¹.

⁴⁹ Le altre indagini (a livello provinciale e regionale) citate danno la seguente composizione: Unioncamere: 42% natanti fino a 6 m; 37% natanti da 6 a 12 m; 17% imbarcazioni da 12 a 18 m; 4% da 18 a 24 m. Buratti: 27,3% natanti inferiori a 10m; 31,7% imbarcazioni comprese fra 10 e -12 m.; 25% imbarcazioni fra 12 e 18 m; 12,9% imbarcazioni fra 18 e 24 m; 3,1% navi da diporto, maggiori di 24m.

⁵⁰ La sommatoria delle diverse opzione è superiore a 100 in quanto trattasi di domanda a scelta multipla.

⁵¹ Secondo l'indagine Unioncamere.

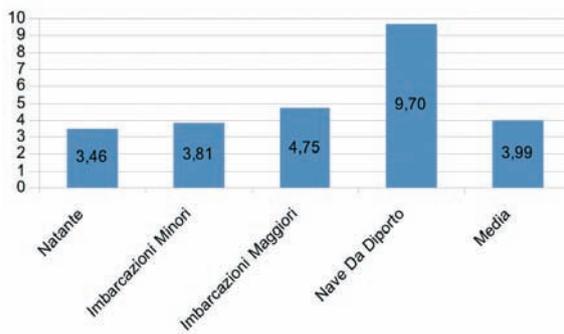


Fig. 5.7 – Numero di componenti per unità da diporto

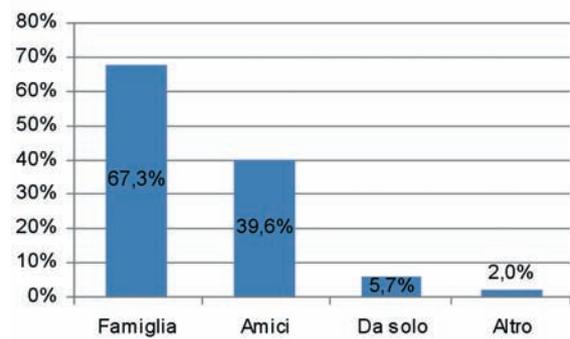


Fig. 5.8 – Diportisti suddivisi per gruppo sociale

► Giorni di fruizione

In media le varie unità da diporto vengono usate per circa due mesi all'anno tra vacanze continuative ed escursioni giornaliere, con una crescita di uso direttamente proporzionale al crescere della lunghezza del mezzo, che arriva a superare i tre mesi nel caso delle navi da diporto (Fig. 5.9).

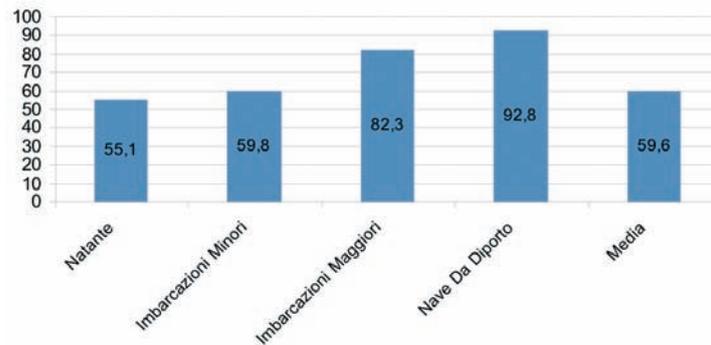


Fig. 5.9 – Giorni di utilizzo dell'unità da diporto in media all'anno

Si è poi provveduto, successivamente, ad effettuare un'analisi dell'incidenza media del transito, ovvero della permanenza in navigazione fuori dal porto di ormeggio abituale. Risulta una permanenza media in transito di circa il 20% del totale dell'utilizzo annuo dell'unità: se tale dato si dimostra crescente in maniera direttamente proporzionale per natanti ed imbarcazioni, è da rilevare come invece le navi da diporto tendano a navigare decisamente meno delle "imbarcazioni maggiori" (28% circa contro 59%) con dati simili alle imbarcazione c.d. minori (Fig. 5.10).

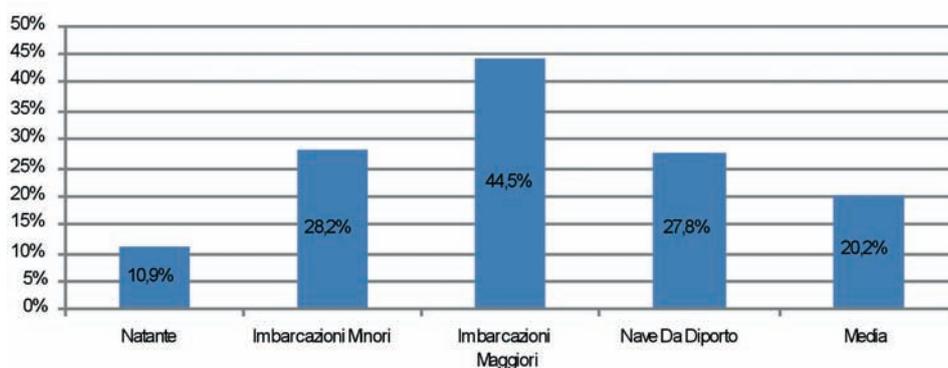


Fig. 5.10 – Incidenza del traffico in transito sul totale uso dell'imbarcazione annuo

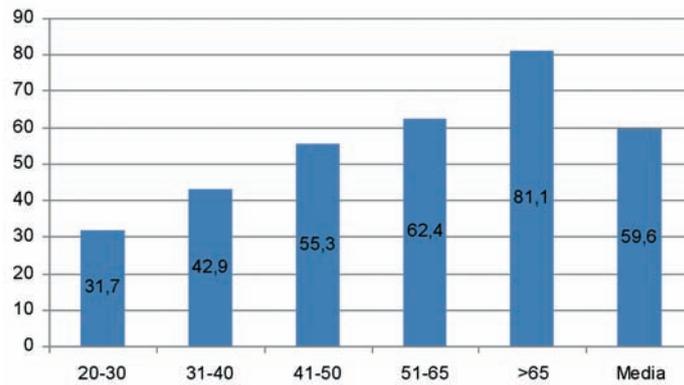


Fig. 5.11 – Giorni d'uso per fasce di età

Come si può rilevare il numero di giorni-barca annuali risulta piuttosto elevato: con tutta probabilità esso è influenzato dalla struttura per classi di età del campione di riferimento così come rappresentato dalla tabella 5.1.

Classi di età (anni)	[%]
20-30	5,3
31-40	12,6
41-50	31,9
51-65	35,7
>65	14,5
TOTALE	100

Tab. 5.1 – Segmentazione del campione per fasce di età

Analizzando le giornate di fruizione media annua, si evidenzia come all'aumentare dell'età essi crescano in maniera più che proporzionale. Se infatti coloro che sono sotto i 30 anni – che pesano sul campione circa il 5% (Tab. 5.1) – vanno in barca poco più di un mese all'anno complessivamente, tale dato quasi si duplica a partire dai 41 anni di età. Più dell'80% del campione (ovvero coloro dai 41 anni in poi) segnala un uso medio della barca di quasi due mesi, che sfiora i tre mesi a partire dai 65 anni (Fig. 5.11)⁵².

⁵² Il fatto che l'andar per mare sia collegato più ad una passione che necessariamente ad un'elevata disponibilità economica è confermata anche dai risultati dello studio "Gli italiani e la nautica ai tempi della crisi dei consumi" realizzata da ISPO – Istituto per gli Studi sulla Pubblica Opinione, nella primavera del 2009. La ricerca è stata effettuata su oltre un migliaio di persone e oltre 350 diportisti: da essa risulta che la passione per la nautica da diporto, intesa come cultura e amore del mare e della barca sia viva nell'immaginario collettivo degli italiani e continui ad essere associata al concetto di libertà (42%), avventura (35%) e passione (31%) dal 67% degli italiani, smentendo così il luogo comune secondo cui la nautica sarebbe vissuta come uno "status symbol".

6. Il diving

6.1 Il diving: l'indagine, il campione, la metodologia (*Panel*)

Tra le diverse tipologie di turismo legato al mondo della nautica, in quest'edizione del Rapporto si è voluto porre l'attenzione sul diving, un settore che in Italia può contare diverse migliaia di praticanti e di appassionati. L'attività legata alla subacquea e alle immersioni riveste ovviamente funzioni di tipo ricreativo – turistiche proprie, ma trova anche un suo spazio nella filiera della nautica legato all'imbarcazione, dalla sua produzione al suo esercizio e alle diverse e molteplici ricadute economiche.

Per questo, anche in considerazione del numero rilevante di chi pratica l'attività e dei relativi centri specializzati che organizzano corsi e promuovono le immersioni, l'Osservatorio Nautico Nazionale ha inserito all'interno dell'attività del *Panel* questo settore, coinvolgendo gli operatori tramite una prima indagine originale con modalità *CAWI* (vedi l'introduzione del Rapporto).

Le caratteristiche dell'indagine eseguita sono sinteticamente le seguenti:

N. imprese campionate	430
Fonte	Elenchi pubblicamente disponibili su <i>web</i> , opportunamente revisionati ed integrati
N. risposte validate	41
% di <i>redemption</i>	9,5%

Come nel caso dell'indagine sul charter, si tratta ovviamente di un numero statisticamente alto di risposte ottenute, assimilabile ad un campione casuale, ma probabilmente non ancora tale da permettere una sua stratificazione al fine di determinare con precisione la consistenza e le caratteristiche dell'universo. Pur avendo un buon grado di rappresentatività i risultati rappresentano dunque una buona base di dati in possesso dell'Osservatorio, da implementare, tra l'altro, con tutti ulteriori informazioni provenienti dagli operatori non intervenuti in questa occasione⁵³.

⁵³ Naturalmente, come avviene del resto per ciascun *item* del Rapporto, l'Osservatorio è aperto al confronto con tutti coloro che vorranno collaborare in maniera costruttiva alla creazione di una fedele rappresentazione della realtà dei comparti analizzati.

6.2 Le imprese: dimensione, fatturato, flotta a disposizione

Il campione considerato comprende 41 imprese localizzate in maniera piuttosto uniforme su tutto il territorio italiano. In particolare (Tab. 6.1) gran parte delle aziende rispondenti, quasi il 44%, opera sulle isole maggiori con valori rispettivamente del 30% per la Sicilia e del 15% per la Sardegna. Con percentuali simili hanno partecipato gli operatori della Liguria (14,6%) e della Toscana (12,2%).

Per contro non si dispone di alcun operatore per alcune regioni meridionali quali Abruzzo, Basilicata, Campania e Molise, ma anche di due regioni centro-settentrionali (Emilia Romagna e Friuli).

Regione	Diving center [%]
Liguria	14,6
Toscana	12,2
Lazio	9,8
Calabria	9,8
Sicilia	29,3
Sardegna	14,6
Puglia	4,9
Marche	2,4
Veneto	2,4
TOTALE	100

Tab. 6.1 – Distribuzione per regione degli operatori diving del campione

Dal campione delle risposte⁵⁴ emerge che, per quanto riguarda l'operatività geografica, quasi il 65% dei diving center effettuano le loro immersioni e le altre attività complementari, in un'unica località o area geografica ristretta. Il restante 35% opera su due o più aree geografiche, magari limitrofe o perlomeno vicine a quella principale.

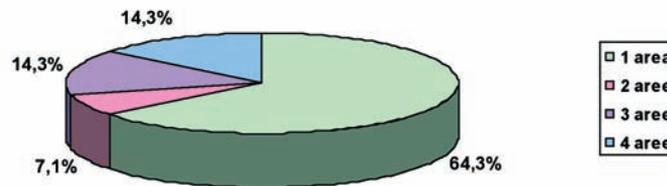


Fig. 6.1 – Numero di aree d'immersione nella quali operano i diving center

Passando ad analizzare le dimensioni aziendali, una prima informazione riguarda la struttura del personale impiegato: la media di addetti per azienda (Tab. 6.2) risulta di quasi 9 unità, che si riducono a poco più di 6 considerando solo gli addetti fissi. In media ciascun'azienda si avvale di una collaborazione saltuaria di 2 unità.

⁵⁴ Poiché il questionario conteneva domande non obbligatorie, il tasso di risposta per singola domanda risulta diverso.

ADDETTI	Amministrativo	Front desk / vendita	Istruttori	Dive master	Altro	TOTALE Addetti "fissi"	Coll. occas.	Totale
N°	17	9	45	35	15	121	43	164
Media per impresa	0,89	0,47	2,37	1,84	0,79	6,37	2,26	8,63

Tab. 6.2 – Addetti dei diving center

La parte preponderante della struttura è costituita da istruttori e dive master – ovvero coloro che caratterizzano l'offerta di servizi dell'impresa – pari a circa il 50% del totale del personale. La parte amministrativa nei diving center è gestita da un addetto in 9 casi su 10, mentre in poco meno della metà dei diving center esiste una figura adibita esclusivamente alle attività di vendita, o comunque di *front desk*.

Un fatto rilevante è costituito senz'altro dalle risposte ottenute in relazione alle previsioni circa i futuri livelli occupazionali delle imprese (Fig. 6.2). Nonostante il momento critico che sta attualmente investendo l'economia mondiale e italiana, giungono segnali decisamente positivi proprio dagli stessi operatori diving: mentre nessuno degli operatori intervistati prevede una riduzione delle risorse umane e poco meno della metà (47%) dichiara che il proprio organico non subirà variazioni, addirittura più della metà degli intervistati afferma che nel corso del prossimo anno ha l'intenzione di incrementare il proprio organico. Un dato del tutto positivo che sottolinea la vitalità e il giusto interesse che merita questo settore.

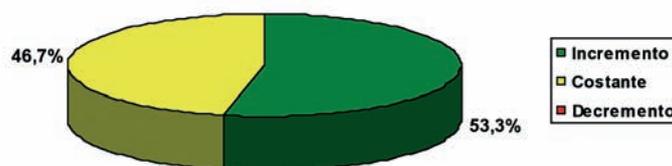


Fig. 6.2 – Previsione del numero di addetti dei diving center per il 2010

Una seconda informazione ha riguardato il fatturato: segmentando il campione per classe di fatturato si nota come siano nettamente preponderanti le micro – imprese; quasi tre quarti del campione dichiara di avere un fatturato inferiore ai 50.000 euro; il 23,5% dichiara di appartenere alla classe superiore compresa tra i 50 e i 100.000 euro ed estremamente sporadici sono i casi in cui il fatturato risulti superiore ai 200.000, meno del 6% del campione⁵⁵ (Fig. 6.3).

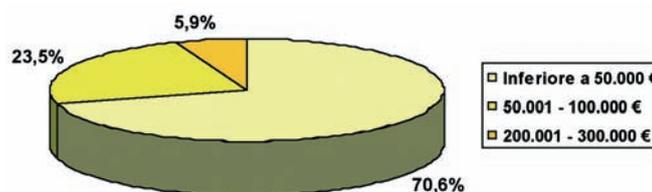


Fig. 6.3 – Classe di fatturato dei diving center

⁵⁵ Come succede abitualmente le informazioni sul fatturato appaiono sottostimate: nel prosieguo dell'attività dell'Osservatorio si cercherà di eseguire autonome stime incrociando diversi altri parametri aziendali forniti dagli operatori stessi.

Infine, un altro parametro in grado di fornire un'idea sulla reale dimensione dei diving center è sicuramente la quantificazione della flotta. Come visibile nella tabella 6.3, ogni centro dispone mediamente di 2,5 imbarcazioni (di cui 1,3 pneumatiche e 1,2 tradizionali a motore).

IMBARCAZIONI	Unità pneum.	Motore < 8m	Motore tra 8m e 12m	Motore tra 12m e 24m	Totale
N°	53	15	21	14	103
Media per impr.	1,3	0,4	0,5	0,3	2,5
[%]	51,5	14,6	20,4	13,6	100

Tab. 6.3 – Titolo di disponibilità delle imbarcazioni per i diving center

Come facilmente prevedibile, si tratta di una flotta composta da imbarcazioni di dimensioni ridotte. Più della metà di esse (51,5%) sono unità pneumatiche, mentre il restante 48,5% è suddiviso in imbarcazioni a motore: il 35% è costituito da unità di lunghezza inferiore ai 12 m e il 13,6% comprese fra i 12 e i 24 m.

6.3 I corsi e le altre attività svolte

Una tra le principali attività svolte dai diving center è senza dubbio quella di organizzare corsi per avvicinare alla pratica dell'immersione tutti coloro che vogliono esplorare i fondali marini in tutta sicurezza e competenza. L'offerta proposta dai vari centri è molto varia. Mediamente (Tab. 6.3) ogni centro organizza quasi 75 corsi all'anno, di cui quasi il 54% è indirizzato verso la fascia degli adulti e quindi di tutte quelle persone che vogliono provare l'esperienza di un'immersione alla scoperta dei fondali; il 21% è per i bambini, mentre il restante 25,5% dei corsi è esclusivamente dedicato ai *divers* esperti che vogliono migliorare le loro abilità o che, per questioni lavorative o comunque per qualsiasi altra motivazione, vogliono frequentare dei corsi di tipo professionale.

Tali dati si rispecchiano anche nei dati riferiti ai partecipanti, circa 2.600 nel corso del 2008, in media sono stati circa 110 per ciascun centro. Tra tutti i partecipanti ai vari corsi, il 54% erano adulti, il 27% erano aspiranti istruttori, mentre il 18% bambini (Tab. 6.4).

	Per bambini	Per adulti	Professionali (PADI, ecc.)	Totale
Corsi organizzati	404	1.034	491	1.929
Media per centro	16	40	19	74
[%]	20,9%	53,6%	25,5%	100%
Partecipanti	471	1.400	709	2.580
Media per centro	20	58	30	108
[%]	18,3%	54,3%	27,5%	100%
Partecipanti/Corso	1,2	1,4	1,4	1,3

Tab. 6.4 – Corsi organizzati dai diving center e numero dei partecipanti

La media dei partecipanti per corso è di circa 1,3. Tale valore è giustificato dal fatto che, considerata la peculiarità dell'attività, si tratta spesso di corsi individuali o con al massimo due/tre partecipanti.

Altre attività organizzate	[%]
Immersioni guidate	30
Partecipazione a fiere ed eventi ⁵⁶	25
Escursioni in barca	25
Organizzazione viaggi	20
Corsi di tecnica subacquea	20
Corsi di educazione ambientale	20
Snorkeling guidato	15
Indagini biologico - ambientali	15
Lavori subacquei	10
Immersioni lacustri	10
Ricerche archeologiche subacquee	5
Noleggio imbarcazioni	5
Corsi per patente nautica	5

Tab. 6.5 – Altre attività organizzate dai diving center in Italia

Oltre ai corsi, i centri diving organizzano tutta una serie di attività complementari e correlate alla subacquea (Tab. 6.5): circa il 30% degli intervistati organizza immersioni guidate; il 25% escursioni in barca, ma partecipa anche a fiere oppure organizza/partecipa ad eventi dedicati al mondo della nautica. Importante anche il contributo fornito da alcuni diving center all'attività di ricerca (indagini biologico - ambientali, 15%; ricerche archeologiche subacquee, 5%) e alla formazione della cultura del mare intesa come risorsa da fruire in modo consapevole e sostenibile (corsi di educazione ambientale, 20%).

Oltre al *core business* l'attività dei diving center italiani comprende anche una serie di altre attività di tipo commerciale. Esse possono essere suddivise in tre categorie:

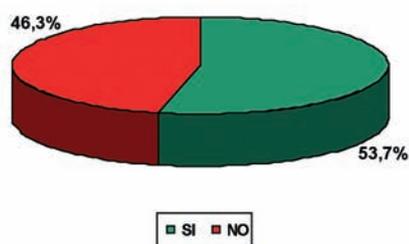


Fig. 6.4 – Numero diving center che forniscono il servizio di ricarica delle bombole

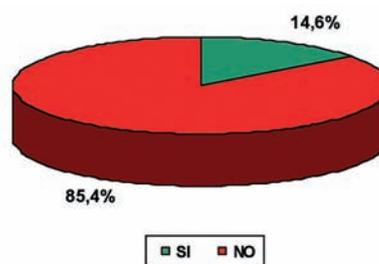


Fig. 6.5 – Numero diving center che vendono articoli per subacquea

⁵⁶ In tale ambito rientrano eventi di vario tipo, tra cui, ad esempio, l'organizzazione di record di immersione, oppure l'organizzazione di eventi dalle caratteristiche eco-ambientali come la pulizia delle spiagge e dei fondali.

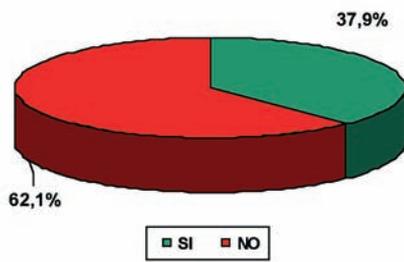


Fig. 6.6 – Numero diving center che svolgono altre attività commerciali

Altre attività commerciali:	[%]
Altri tipi di corsi	25
Altri tipi di escursioni a fini turistici	18,8
Riparazione attrezzature subacquee e assistenza tecnica	12,5
Noleggio e locazione imbarcazioni	12,5
Altri tipi ricarica (Nitrox, trimix, Argon, ecc.)	12,5
Lavori sub	6,3
Riprese video	6,3
Noleggio attrezzature	6,3

Tab. 6.6 – Altre attività commerciali offerte dai diving center italiani

L'attività più praticata (Fig. 6.4) consiste naturalmente nel servizio di ricarica delle bombole (54%), mentre solo il 14,6% ha dichiarato di vendere articoli per la subacquea (Fig. 6.5). Quasi quattro centri su dieci hanno dichiarato di svolgere altre attività commerciali (Fig. 6.6): di essi il 25% organizza altri tipi di corsi (più specializzati rispetto a quelli standard); quasi il 19% si dedica all'organizzazione di escursioni a fine prettamente turistico che possono esulare anche dalle immersioni. Da sottolineare anche la presenza di centri che svolgono un'attività di noleggio o locazione della propria flotta e altre attività legate alla subacquea: riprese video e lavori sub (Tab. 6.6).

6.3.1 Le immersioni

L'attività principale svolta dai centri diving rimane ovviamente quella dell'immersione (Fig. 6.7). Nel corso del 2008 il totale delle immersioni svolte dai centri che hanno risposto all'indagine sono state 28.000, mentre per i primi sei mesi di quest'anno sono state 11.200. Il valore medio per ogni diving center risulta di circa 1.220 immersioni per il 2008 e 510 per il 2009 (fino a giugno). Quest'ultimo dato appare in linea, se non superiore a quello del 2008, visto che rimangono a disposizione degli operatori ancora 6 mesi ed in particolare 2/3 del periodo estivo di punta.

Direttamente collegato a questo tipo di considerazioni si pone l'analisi della durata del periodo di attività di ciascun centro. Quasi la metà opera tutto l'anno (46%) e ben il 36% dichiara di tenere aperto il centro in un periodo che può variare dai 6 ai 9 mesi, escludendo quindi la stagione invernale. Il 18%, infine, dei centri svolge la propria attività in maniera prettamente stagionale, con un'apertura inferiore ai 6 mesi all'anno.

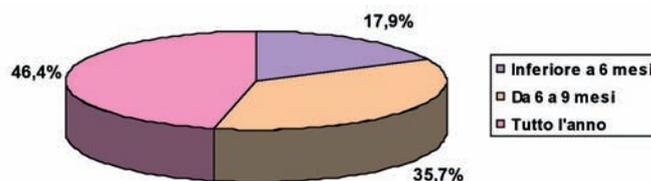


Fig. 6.7 – Mesi di attività dei diving center

6.4 La clientela: provenienza

Come in occasione dell'indagine sul charter, anche in questo caso non rientrava nell'oggetto dell'indagine il profilo dell'utilizzatore dei diving center: si è chiesto solamente l'informazione sulla provenienza della clientela. Il dato che ne emerge è tuttavia di grande interesse in quanto mette in evidenza una buona presenza di utenza straniera: la stragrande maggioranza dei centri, circa il 78% (Fig. 6.8), afferma infatti di avere una certa percentuale di clientela estera, in un *range* compreso tra l'1 e il 30%.

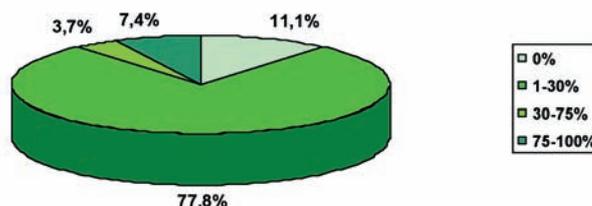


Fig. 6.8 – Analisi del peso della clientela straniera

Inoltre il 7,4% registra una forte presenza di stranieri (superiore al 75%), mentre solo l'11% dichiara di non avere clienti stranieri.

6.5 La promozione e le collaborazioni

Pur trattandosi spesso di piccole e micro imprese di cui una parte opera anche per un periodo limitato dell'anno, la pubblicità rimane un veicolo promozionale di particolare rilevanza: basti pensare che la maggior parte degli operatori, più dell'83%, ha intrapreso delle campagne *ad hoc*.

All'interno di tale percentuale si è ulteriormente indagato richiedendo agli operatori di stilare una classifica relativa ai mezzi di comunicazione su cui hanno investito. Il quadro delineato offre significativi elementi di riflessione: in generale, per la maggior parte dei diving center indagati, internet è il canale promozionale preferenziale, sia per una questione di affinità con il *target* di riferimento, sia per gli alti costi d'investimento richiesti dagli altri media tradizionali, come per esempio televisione e radio.

Ciò è appunto confermato dall'elaborazione delle indicazioni complessive (Fig 6.9): internet risulta indicato dal 32% degli intervistati, seguono le fiere indicate dal 27% e le riviste (22%). Decisamente collocati a grande distanza con il 9,5% delle preferenze i tradizionali mezzi di comunicazione (TV e radio e quotidiani).

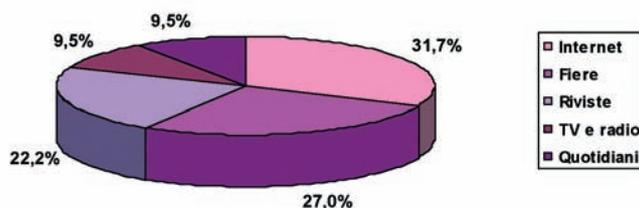


Fig. 6.9 – Mezzi di comunicazione utilizzati per la promozione dai diving center

Su coloro che hanno risposto positivamente circa l'uso di strumenti promozionali e facendo attenzione anche alle preferenze indicate, più della metà degli intervistati, il 55%, dichiara che è la rete il principale veicolo di promozione del proprio centro; solo il 15% dei centri diving ritiene la partecipazione a fiere di settore e le classiche inserzioni sulle riviste specializzate, il principale mezzo di promozione. Infine il 15% complessivo di operatori si affida, sempre come prima scelta d'investimento, alla pubblicità su TV e radio locali e sui quotidiani (Tab. 6.6).

Mezzo di promozione	1° Posizione	2° Posizione	3° Posizione	4° Posizione	5° Posizione
Internet	55	27,8	21,4	14	0
Fiere	15	33,3	42,9	28,6	0
Riviste	15	27,8	35,7	14,3	0
TV e radio	10	0	0	14,3	75
Quotidiani	5	11,1	0	28,6	25
TOTALE	100	100	100	100	100

Tab. 6.7 – Classifica dei mezzi di promozione utilizzati dai diving center

L'analisi potrebbe evidentemente continuare analizzando i dati per singolo media utilizzato, ma non è questa la sede. Vale la pena di sottolineare che alla ulteriore domanda "se si ritiene efficace la campagna promozionale intrapresa su ciascun mezzo di comunicazione", gli operatori hanno risposto che la rete si è dimostrata decisamente efficace (95%), mentre gli altri *media* arrivano al massimo al 30-35% (fiere e riviste).

Un ultimo aspetto riguarda le relazioni tenute dai centri sub con enti locali ed altri operatori di settore. È stato chiesto di indicare all'interno di una lista composta da diversi attori, con quali tra di essi si sta collaborando attualmente e con quali avessero avuto l'intenzione di collaborare in futuro. Per quanto riguarda la tipologia degli enti con cui è già attivata una collaborazione il quadro riepilogativo è riportato nella tabella 6.7:

	In atto [%]	Futura [%]
T.O e A.d.V.	70	30
Centri ricerca / Università	55	45
Network turistici locali	50	50
Imprese nautiche locali	50	0
Assoc. di categoria	47,4	52,6
Enti locali (com, prov, reg)	45	55
Centri di formazione	44,4	55,6
Altre imprese	38,9	61,1
CCIAA	15,4	84,6

Tab. 6.8 – Collaborazioni in atto o future strette dai diving center

Il quadro che ne emerge mette in luce un'interessante pluralità di collaborazioni che riflettono da una parte l'obiettivo chiaramente promozionale, ma dall'altra un orizzonte presumibilmente rivolto all'attività di ricerca e/o all'offerta di servizi innovativi.

6.6 Le indicazioni per lo sviluppo

Come in occasione delle precedenti indagini, anche ai diving center è stato chiesto di indicare i provvedimenti che a loro giudizio sarebbero necessari per lo sviluppo del settore. La tabella 6.8 sintetizza quanto indicato nei questionari.

INDICAZIONI	[%]
Investimenti sulla promozione turistica	42,1
Aggiornamento della normativa in materia	26,3
Lotta all'abusivismo	21,1
Protezione e tutela ambientale	15,8
Creazione di network tra operatori settori	5,3
Potenziamento dei servizi portuali e delle infrastrutture ricettive a terra	5,3
Equiparazione ad altri settori produttivi analoghi	5,3
Certezza delle sedi per le concessioni demaniali	5,3

Tab. 6.9 – Le indicazioni per lo sviluppo del diving fornite dagli operatori

La prima pressante indicazione deriva dal fatto che il diving, essendo una pratica strettamente legata al turismo e alla valorizzazione del patrimonio ambientale, in questo caso marino, comporta una necessaria riflessione su come il prodotto si vada a collocare nella più ampia filiera dell'offerta turistica promossa dai diversi operatori locali.

È proprio in tal senso che gli operatori vedono i principali margini di miglioramento del loro settore: ben il 42% degli intervistati chiede maggiori investimenti sulla promozione turistica, indicando, tra l'altro, qualche strada da perseguire come per esempio l'incentivare *"azioni di promo-commercializzazione nei mercati extra nazionali, in coerenza con l'offerta dei trasporti aerei, in particolare low cost"*; oppure tramite l'attuazione di *"Politiche sul turismo realmente rivolte all'acquisizione di nuovi mercati con interventi operativi di Regione e Provincie"* capaci di incentivare la pratica delle immersioni in un'ottica *"mirata soprattutto alla destagionalizzazione"*. Un maggiore sviluppo del settore dovrebbe passare necessariamente, secondo il 5% dei centri, per la promozione di *"iniziative [atte ad] aggregare gli operatori dell'intero comparto turistico locale/regionale"*.

Un ostacolo allo sviluppo, evidenziato da più di un quarto degli intervistati, rimane la normativa del settore, che necessita di uno specifico aggiornamento anche per rendere più snelle le attività gestionali e promozionali stesse del settore.

Gli operatori si sono dimostrati anche particolarmente sensibili riguardo altri due aspetti in un certo qual modo sempre legati alla normativa: il primo, circa il 20%, riguarda i centri diving che chiedono una *"lotta agli abusi più efficace"*, anche attraverso la *"formazione di figure professionali che abbiano i requisiti richiesti dall'attività"*; il secondo riguarda la protezione ambientale e più specificatamente le normative che vincolano la presenza nelle aree a tutela ambientale: infatti quasi il 16% ha una posizione molto vicina a chi chiede che *"i diving center autorizzati dovrebbero poter operare, sotto controllo, nelle aree A dei parchi"*, ossia quelle soggette, nella maggioranza dei casi, a divieto assoluto.

Per concludere si vuole citare anche il 5% di operatori che chiedono una maggiore certezza della stabilità nel tempo della propria sede quando essa è situata in aree portuali soggette al regime di concessione demaniale.

Volendo infine sintetizzare un'immagine del centro diving così come appare dalle risposte ottenute, si può affermare che esiste una concentrazione lungo le coste dell'Alto e Medio Tirreno (51,2% degli operatori), con una presenza assolutamente rilevante in Sicilia (quasi il 30% del totale). Quasi i due terzi del totale (64,3%) svolge l'attività nell'ambito di una sola area di immersione

La struttura tipo comprende un buon numero di addetti, oltre 8,6 di cui 2,3 sono occasionali e con prospettive di consolidamento o addirittura aumento nell'anno a venire. La flotta a disposizione comprende mediamente 2,5 mezzi di cui 1,3 pneumatico e 1,2 a motore, abbastanza equidistribuiti fra inferiori a 21 m, fra 12 e 24 e superiori a 24 m.

Il centro tipo svolge circa 74 corsi all'anno con una media di 1,3 partecipanti: per il 54% sono destinati ad adulti, per il 18% a bambini e per il restante 27% si tratta di corsi professionali. Complessivamente le immersioni compiute superano le 1.200. La clientela fa registrare una quota non indifferente proveniente dall'estero.

Oltre i corsi una buona parte dei diving offrono anche altre attività complementari legate alla subacquea che comprendono immersioni guidate, eventi, escursioni in barca, indagini biologiche, lavori subacquei, ecc. Inoltre svolgono altre attività di tipo commerciale come la ricarica bombole, la riparazione e vendita di attrezzature, il noleggio di imbarcazioni, le riprese video.

I centri appaiono piuttosto attivi sia nell'attività di promozione sia nello stringere rapporti di collaborazione con enti locali, operatori turistici, associazioni di categoria ecc.

7. La pesca sportiva

7.1 La pesca sportiva: caratteristiche e dimensioni del settore

Fra le attività legate alla fruizione dell'acqua nell'ambito del tempo libero, dello sport e del turismo bisogna annoverare la pesca sportiva. Come si vedrà essa è praticata secondo diverse forme e modalità: nel nostro caso ci concentriamo su quelle che comportano la navigazione e quindi l'uso di un'imbarcazione, sia in acque dolci sia in mare.

È necessario anticipare che proprio a fronte di questa molteplicità di pratiche della pesca sportiva, risulta difficile isolare e analizzare in via esclusiva quelle che comportano l'utilizzo di un natante; né in questa sede si è voluto dar corso ad un'indagine originale, così come nel caso del settore del charter e del diving. Si è eseguita dunque una prima *review* di analisi esistenti⁵⁷ al fine di focalizzare l'attenzione su un settore che riveste comunque un interesse, un numero di praticanti e un indotto economico non trascurabili. Di seguito proponiamo dunque la descrizione quali/quantitativa dei principali elementi che contraddistinguono il settore.

► *Definizione*

Con il termine pesca sportiva si definisce chi pratica per divertimento, nel tempo libero, l'attività di pesca, sia in corsi d'acqua dolce che in mare, senza finalità economiche o commerciali, affiliandosi spesso a circoli di appassionati. La pesca sportiva è un'attività quindi esercitata a fini meramente sportivi ed agonistici, con l'assoluto divieto di vendere o comunque commercializzare le prede.

In Italia esistono alcuni vincoli di utilizzo sia per le attrezzature sia per quanto riguarda la loro tipologia, le misure, la quantità del pescato e l'attività di controllo in mare è esercitata dalle capitanerie di porto.⁵⁸

Tuttavia non esistono attualmente obblighi di registrazione per i pescasportivi per cui per la loro quantificazione ci si deve affidare a semplici stime. Le stime variano dal 1.500.000 (secondo lo studio *Pesca sportiva nel Mediterraneo Orientale ...*, cit.) a 1.250.000 appassionati (secondo una stima della FIPO, cit.). Tali valori, tuttavia, comprendono la totalità dei praticanti e quindi anche coloro che praticano la pesca da terra.

► *Profilo del pescatore sportivo*

Analizzando i dati riportati nello studio commissionato da FIPO si evince un profilo del pescatore sportivo medio di sesso maschile, con un reddito alto per quasi la metà dei praticanti e un'età compresa tra i 25 ed i 55 anni per più del 60% del campione, con un livello di istruzione medio.

I dati mostrano che comunque la pesca è uno sport con una buona percentuale di giovani sotto i 35 anni (circa il 30% del totale), mentre le donne rimangono una minoranza in media inferiore al 10%, con una diffusione maggiore della pesca in mare rispetto a quella in acqua dolce.

⁵⁷ Le principali fonti utilizzate sono le seguenti: Rapporto Finale Progetto UE n 96/018, *Pesca sportiva nel Mediterraneo Orientale (Grecia ed Italia): stima dei parametri, collegamenti e conflitti con la pesca tradizionale*, 1996-2003., *Analisi di mercato sulla pesca sportiva AC NIELSEN per FIPO* (Federazione Italiana Produttori Operatori Articoli Pesca Sportiva).

⁵⁸ Per esempio sono consentite lenze fisse, quali canne a non più di tre ami, lenze morte, bolentini, correntine a non più di sei ami, lenze per cefalopodi, rastrelli da usarsi a piedi; non possono essere utilizzate bilance di lato superiore a 6 metri; non possono essere calate da ciascuna imbarcazione più di due nasse qualunque sia il numero delle persone presenti a bordo; ecc.

La capacità economica, come si diceva, è mediamente alta, anche se coloro che hanno redditi meno elevati rappresentano comunque il 45% dei praticanti. Per quanto riguarda le professioni quasi un praticante su tre è operaio o agricoltore, un quinto circa è pensionato e poco meno sono gli impiegati.

► *Indotto*

Secondo il citato studio ACNielsen si stima un volume di affari complessivo per quel che inerisce la commercializzazione e vendita di attrezzature necessarie allo svolgimento dell'attività, ivi compreso l'abbigliamento *ad hoc* e di servizi portuali e del diporto, ma esclusa la cantieristica in senso stretto, che ammonta ad un totale di 350 milioni di euro l'anno, con la presenza di 1.481 punti vendita specializzati in articoli per la pesca sportiva e altri 1.000 attività commerciali che trattano tali categorie merceologiche in veste non esclusiva.

Le ripercussioni sul mercato del lavoro sono ovviamente notevoli: nello studio citato si parla infatti di una stima di 15.000 addetti impiegati nella attività di produzione, vendita (all'ingrosso ed al dettaglio), importazione e distribuzione di beni e servizi sul territorio nazionale, generando quindi un fatturato medio di 141.000 euro a fronte di una spesa media per sportivo di circa 280 euro annui.

► *Flotta: caratteristiche tecniche e dimensione*

È evidentemente questo l'aspetto che più interagisce con la fruizione turistica del mare comprendente appunto la navigazione. A seconda dell'uso in acque salate o dolci e del tipo di pesca, l'imbarcazione deve avere caratteristiche tecniche e requisiti diversi, che fanno riferimento a due connotazioni specifiche.

Innanzitutto il tipo di motorizzazione: l'entrobordo diesel comporta bassi costi di gestione, possibilità di buone velocità, soprattutto in caso di sovra alimentazione e timone ed elica sotto carena, fattore di notevole rilevanza quando si pesca a poppa. Tra gli svantaggi spiccano un più alto costo iniziale di acquisto, e la maggiore rumorosità. D'altra parte i fuoribordo hanno consumi più alti a fronte di alte prestazioni e facile manutenzione.

Il secondo aspetto riguarda il pozzetto: le sue dimensioni sono una delle caratteristiche più rilevanti e deve quindi essere adeguatamente ampio e privo di ingombri, senza dislivelli o sporgenze. Altri aspetti costruttivi importanti al fine di ottimizzare la funzionalità sono le murate interne, adeguatamente alte e quelle esterne conformate in modo da rendere comunque facilmente raggiungibile l'acqua.

Le imbarcazioni attuali generalmente offrono tutte le soluzioni tecniche idonee a soddisfare ogni tipo di richiesta e di esigenze dei pescatori che variano in base a tutta una serie di fattori quali ad esempio la tipologia e la frequenza di utilizzo, sia in termini di stagionalità che di numero di ore.

Si è già detto in precedenza della difficoltà di stimare il numero dei praticanti e di conseguenza, quello della numerosità della flotta delle imbarcazioni utilizzate per questa attività. Possiamo in questa sede far riferimento alla citata indagine *Pesca sportiva nel Mediterraneo...*, in relazione solo ad alcune caratteristiche qualitative delle imbarcazioni utilizzate. Per quanto riguarda la lunghezza massima molto raramente si superano gli 11 metri con la seguente segmentazione: il 52% è costituito da semplici natanti compresi tra 4 e 6 metri, il 39% tra i 6 e gli 11 metri e solo il 9% è inferiore ai 4 metri. La lunghezza dell'imbarcazioni è ovviamente correlata anche al tipo di pesca e quindi anche la localizzazione geografica per classe ne risulta influenzata.

La potenza motore (espressa in Hp) è distribuita secondo le seguenti classi: fino a 50 Hp, 43%; da 50 a 100 Hp, 18%; da 100 a 200 Hp, 11%; oltre 200 Hp, 28%. L'utilizzo medio di ciascuna imbarcazione può essere stimato in circa 3-4 giorni per i mesi che vanno da aprile a novembre (con le ovvie variazioni mensili) per un totale dunque di 25-30 uscite all'anno (contro le quasi 140 dei pescatori professionisti), con una cattura media giornaliera che varia dai 2 ai 10kg (media 6,3).

7.2 Due nuove forme di turismo: il pescaturismo e l'ittiturismo

Da quasi una decina di anni a fianco dell'attività sportiva in senso stretto sono cresciute altre iniziative nell'ambito della pesca a valenza espressamente turistica. Si tratta del pescaturismo e dell'ittiturismo.

La prima è un'attività che viene affiancata alla pesca artigianale e che consiste nell'ospitare a bordo delle unità professionali alcune persone, sia singolarmente sia in gruppi, o persino scolaresche. Tale attività, finalizzata a diffondere la cultura del mare e le iniziative ad esso connesse, può comprendere sia lo svolgimento della pesca sportiva sia l'osservazione della pesca tradizionale e delle sue modalità di svolgimento, includendo anche la possibilità di organizzare escursioni e di offrire servizi ristorativi a bordo, in taluni casi anche all'interno delle Aree Marine Protette, sia pure in forma regolamentata.

Il pescaturismo, esercitato come attività conforme ai criteri di "Turismo responsabile", da un lato offre quindi la possibilità di sensibilizzare l'utenza nei confronti dell'ambiente marino, dall'altro può essere una valida integrazione, anche in termini di reddito, per gli addetti del settore, senza, nello stesso tempo ostacolare l'attività di lavoro tradizionale. Dal punto di vista normativo non esistono particolari vincoli, eccetto la necessità di uscire con condizioni meteo favorevoli, con mare che non superi forza 2. Esiste inoltre la possibilità di avere a bordo strutture di ricovero al coperto durante il periodo invernale (1° novembre – 30 aprile) e di effettuare escursioni anche durante le ore notturne.

La seconda attività integrativa che viene svolta a fianco della pesca tradizionale è l'ittiturismo che consiste nella ricezione ed ospitalità di turisti da parte dei pescatori professionisti nelle proprie abitazioni, ivi compresa la somministrazione di servizi ristorativi, promuovendo nel contempo la cultura dell'ambiente marino e la sua conservazione.

Questa possibilità rappresenta una vera svolta ed un concreto aiuto nell'ambito di un processo di ristrutturazione e modernizzazione del settore della piccola pesca e della creazione di un sistema di tutela e valorizzazione delle risorse. Negli ultimi anni, nell'ambito per esempio dei Patti Territoriali Specializzati⁵⁹ è stata favorita la nascita di cooperative locali, soprattutto al Sud, volte anche ad avviare iniziative integrate sia di pescaturismo sia di ittiturismo. In merito al riferimento normativo, la maggiore difficoltà del settore è dovuta alla legislazione ancora carente o non omogenea che rimanda a diverse fonti ed istituzioni competenti.

Per quanto riguarda la consistenza del settore si può far riferimento ai dati diffusi da Lega Pesca nel l'agosto 2009: quasi il 70% delle attività di pescaturismo ed ittiturismo si trovano nel Sud Italia e di essi più di un quarto in Sicilia (Tab. 7.1).

Complessivamente si tratta di circa ottanta strutture che dal punto di vista economico segnalano, secondo Lega Pesca, una crescita tra il 2 ed il 3% rispetto al 2008, anno in cui sono state registrate circa 200 mila presenze: prevalentemente si è trattato di famiglie – quasi tre quarti del totale – e di giovani – circa l'8% dei fruitori, per una spesa media *pro capite* tra i 20 ed i 100 €.

⁵⁹ Il Patto territoriale è uno degli strumenti della Programmazione Negoziata ed è stato inserito dalla legge n. 662 del 1996, art. 2, commi 203 e segg. I Patti rappresentano lo strumento per l'individuazione di un complesso coordinato di interventi di tipo produttivo e promozionale, nonché di quelli infrastrutturali ad essi funzionali, ai quali concorre il finanziamento pubblico. L'elemento caratterizzante di un Patto territoriale è costituito dalla concertazione tra i diversi attori sociali (rappresentanti delle forze sociali, degli enti locali e singoli operatori economici) finalizzata all'elaborazione di progetti concreti di sviluppo locale.

(Fonte: http://www.re-set.it/documenti/1000/1700/1750/1758/23feb_pattoterritoriale.htm)

Il grado di soddisfazione degli utenti è molto alto: quasi il 90% dichiara di essere disponibile a ripetere l'esperienza, anche grazie ad un'offerta variegata di servizi e attività – dalla pesca con lampare o lenze alle escursioni notturne, alle immersioni – coinvolgendo una flotta complessiva di circa 500 unità sparse sul territorio nazionale.

REGIONI	N° attività pesca turismo e ittiturismo	[%]
Liguria	7	8,8
Toscana	4	5,0
Lazio	3	3,8
Campania	5	6,3
Sardegna	14	17,5
Sicilia	21	26,3
Calabria	6	7,5
Puglia	9	11,3
Abruzzo e Molise	1	1,3
Marche	1	1,3
Emilia Romagna	6	7,5
Veneto	2	2,5
Friuli V. G.	1	1,3
TOTALE	80	100

Tab. 7.1 – Pescaturismo ed ittiturismo per regione

In conclusione il settore della pesca sportiva, nelle sue diverse manifestazioni, appare comunque un segmento interessante sia dal punto di vista ricreativo e turistico sia per la valenza culturale in quanto capace di far conoscere e sperimentare da vicino attività, tradizioni e usi del mondo della pesca. Tutto ciò si ripercuote ovviamente anche in termini di indotto economico nella filiera della nautica, partendo dalla produzione dell'imbarcazione fino al suo utilizzo e ai consumi ad esso legati.

PARTE III

L'importanza economica del settore

8. La spesa del diportista



► NEL RAPPORTO 2008 PUOI TROVARE

- Il *Focus* – La spesa del diportista
 - Spesa per servizi all'imbarcazione
 - Spesa per acquisto di beni di consumo e servizi

8.1 Obiettivi, contenuti e campione dell'indagine (*Focus*)

Se nell'edizione 2008 del Rapporto sul Turismo Nautico il primo *Focus* sulla spesa del diportista è stato svolto nei porti liguri, questa prima edizione del rapporto amplia lo spettro dell'indagine a tutto il territorio nazionale, svolgendo anche in questo caso un'analisi *ad hoc* in una serie di porti opportunamente individuati. Lo scopo è quello di fornire un quadro completo del fenomeno, definendo quindi gli elementi essenziali per una quantificazione dell'indotto a valle del turismo nautico.

Come è noto, esso è generato dai diportisti nel momento dell'utilizzo della propria unità da diporto e comprende un elenco piuttosto numeroso di attività e servizi: locazione del posto barca, eventuale nolo dell'imbarcazione, carburante, manutenzione e riparazione, rimessaggio, utilizzo di strutture alberghiere o di residenza privata, ristorazione, attività commerciali di vario genere, attività di svago, acquisto di accessori per strumentazione di bordo, abbigliamento e materiale utile alla navigazione, pratica di sport acquatici, partecipazione a eventi sportivi, assicurazione.

L'indagine, svolta con la fattiva collaborazione delle due maggiori associazioni di settore (ASSONAT ed ASSOMARINAS), è stata svolta presso 52 porti sparsi sul territorio nazionale nel periodo giugno – settembre 2009, individuati sulla base di:

- localizzazione territoriale;
- tipologia di traffico (ovvero stanziale o traffico in transito);
- numero di posti barca;
- interazione con il territorio;
- tipologia di posti barca (prevalenza di natanti, imbarcazioni o navi da diporto);
- servizi disponibili;
- periodo di costruzione.

Nei porti individuati dall'indagine è stato quindi somministrato ad un campione di diportisti presenti – sia abitualmente ormeggiati nella località sia in transito – un questionario volto (su base volontaria) ad approfondire le seguenti aree di indagine:

- Profilo del diportista: residenza, sesso, età, titolo di studio, professione, composizione dell'equipaggio.
- Caratteristiche dell'imbarcazione: lunghezza, propulsione, titolo d'uso.
- Utilizzo dell'imbarcazione: porto di ormeggio abituale, titolo d'uso del posto barca, frequenza d'uso,

giornate in transito fuori dal porto di ormeggio abituale.

- Spese per l'uso del mezzo: servizi portuali, carburante, manutenzione, accessori/componenti, provviste e livello di soddisfazione generale.
- Tipologia di pernottamento ed eventuale spesa pro capite e pro die.
- Spesa complessiva e per sottocategoria merceologiche, ovvero per servizi di trasporto, ristorazione, shopping ed attività culturali - ricreative.
- Permanenza nel porto (per i diportisti in transito).

L'indagine ha permesso, inoltre, di legare la spesa del diportista ad una serie di variabili qualitative, analizzando il legame tra le diverse voci componenti la spesa. A tale scopo è stata utilizzata la metodologia statistica dell'*analisi fattoriale* che permette di fornire una descrizione in forma semplice della complessa rete di interrelazioni esistenti nell'ambito di un insieme di variabili associate.

L'obiettivo complessivo dell'analisi svolta non si limita a fornire una serie di variabili per quantificare la spesa del diportista, ma vuole altresì fornire indicazioni circa i fattori che possono influenzarne i comportamenti. Tali indicazioni hanno una duplice valenza: da un lato essere un utile strumento in sede di pianificazione di portualità turistica circa l'individuazione dell'indotto sul territorio della struttura portuale, dall'altro essere un utile spunto per migliorare eventuali aree di criticità quali - quantitative.

L'obiettivo quindi del presente approfondimento è quello di fornire la base per una serie di riflessioni, in modo da utilizzare il turismo nautico come chiave di sviluppo territoriale anche in termini di economia del lavoro.

Al fine della corretta interpretazione dei dati riguardanti la spesa media del diportista qui di seguito esposti, è necessario tenere presente che, essendo stata l'indagine svolta presso infrastrutture portuali, di cui la maggior parte è costituita da marina, i dati emersi fanno riferimento a quella nautica maggiore che, come specificato altrove nel Rapporto, si avvale di dette strutture. Rimangono invece escluse tutte quelle unità minori che utilizzano i punti di ormeggio, con costi di gestione estremamente più bassi.

8.2 L'approccio metodologico e le categorie dei diportisti

L'analisi del diportismo in Italia e in particolare dei comportamenti di chi utilizza unità da diporto per attività di turismo e ricreative non può prescindere da due aspetti: l'uso dell'imbarcazione - ovvero tipologia di unità e di propulsione, titolo d'uso, frequenza di utilizzo, composizione dell'equipaggio, frequenza dei transiti fuori dall'ormeggio abituale - e l'impatto economico sul territorio.

L'impatto sul territorio non si limita ai soli flussi, ma genera anche un indotto in termini di spesa sia sul porto ove si ormeggia, in maniera stanziale o in transito, sia sulle strutture dei servizi ivi presenti. Tale impatto economico è condizionato da una serie di variabili, dalla tipologia di turismo al livello quali-quantitativo delle strutture, alla propensione alla spesa degli utenti.

Per quantificare in maniera oggettiva ed efficace il fenomeno, si è provveduto ad una duplice segmentazione. In prima istanza si sono suddivise le spese effettuate nei porti di ormeggio abituale rispetto a quelle sostenute durante il transito in altre strutture. In secondo luogo si è provveduto a segmentare le singole voci di spesa (spese per il mantenimento della barca, per i trasporti via terra, per la ristorazione e l'acquisto di generi alimentari, per lo shopping, per l'intrattenimento e cultura) per la lunghezza delle unità da diporto.

La suddivisione utilizzata per queste ultime, basata in parte sulle indicazioni fornite dal Codice della Nautica da Diporto, è stata la seguente:

- natanti: unità di lunghezza inferiore ai 10 metri
- "imbarcazioni minori": unità con lunghezza compresa fra i 10,01 ed i 16,9 metri
- "imbarcazioni maggiori": unità con lunghezza compresa fra i 17 ed i 24 m
- navi da diporto (o superyacht): unità con lunghezza superiore ai 24 m.

Al fine di individuare se le diverse tipologie di diportisti, stanziali e transiti, abbiano in effetti comportamenti di spesa differenti, è stata utilizzata la metodologia statistica dell'analisi fattoriale, metodologia che permette di individuare dimensioni del fenomeno non direttamente osservabili. Attraverso questa metodologia è quindi possibile determinare un certo numero di variabili "latenti" (fattori) più ristretto e riassuntivo rispetto al numero di variabili di partenza. Variabili disposte sullo stesso fattore e vicine tra loro si presentano correlate positivamente tra loro (al crescere della prima, cresce anche la seconda); variabili disposte sullo stesso fattore, ma molto distanti tra loro, si presentano inversamente correlate (al crescere della prima decresce la seconda); infine variabili disposte su fattori diversi, si presentano incorrelate tra loro.

Nel caso in esame, si osservano due nuove variabili latenti rispetto alle dieci di partenza, ovvero la component 2 – secondo fattore – (che attraverso le variabili che la compongono, potremmo definire "transito") e la component 1 – primo fattore – (che potremmo definire "stanzialità") (Fig. 8.1). Osservando infatti le variabili che riportano le diverse spese medie dei diportisti stanziali – trasporto, ristorazione, intrattenimento e cultura, shopping e spese totali – si può notare come esse si presentino disposte sul primo fattore, evidenziando quindi un legame positivo tra loro, mentre le variabili relative alla spesa dei diportisti in transito si presentino, invece, disposte sul secondo fattore, presentando quindi un'assenza di correlazione con le altre variabili. Si osserva come tali analisi identifichi e separi nettamente le due dimensioni del fenomeno (transito e stanzialità) suggerendo un'analisi separata degli stessi.

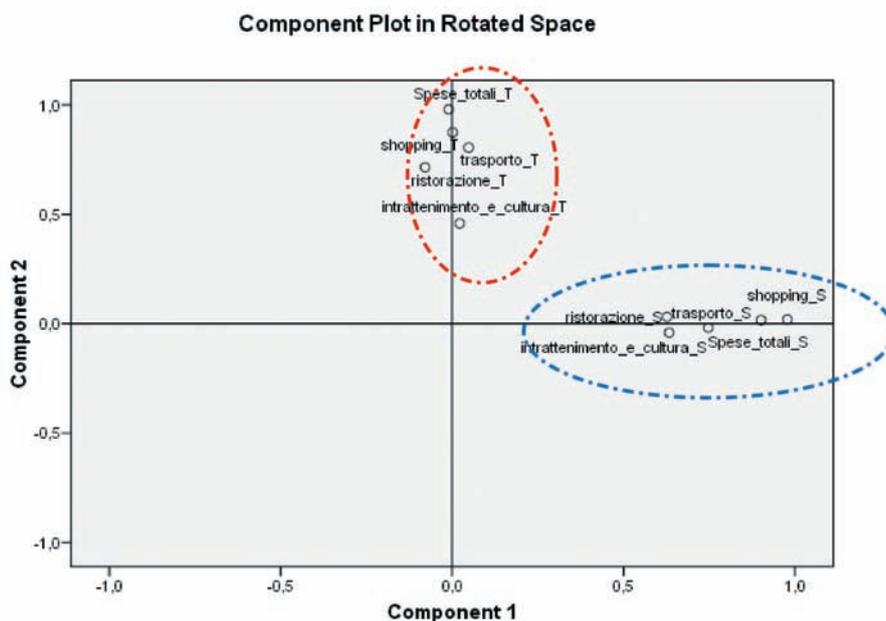


Fig. 8.1 – Analisi fattoriale applicata alle componenti di spesa dei diportisti in transito (T) e stanziale (S)

Effettuando l'analisi sulle sole voci di spesa dei diportisti stanziali (Fig. 8.2) si osserva come la spesa per la ristorazione sia disposta sul secondo fattore, contrariamente alle altre voci di spesa: questo significa che la tale spesa risulta indipendente dalle altre spese (ad eccezione di quella totale) che appaiono invece correlate tra loro.

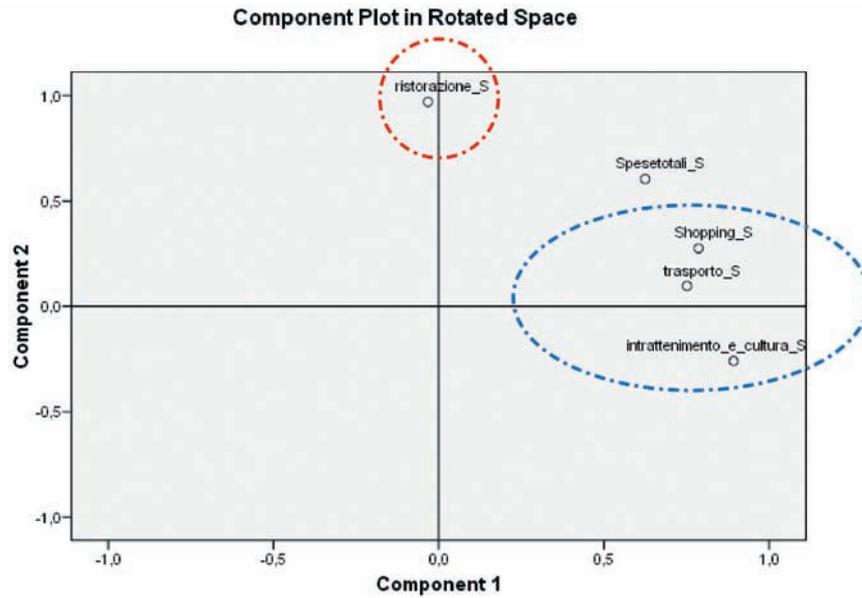


Fig 8.2 – Analisi fattoriale applicata alle spese dei diportisti stanziali (S)

Dalla tabella di correlazione 8.1 si può notare come le variabili che maggiormente influenzano la spesa totale dei diportisti stanziali siano le spese per shopping (90%), le spese per la ristorazione (72,5%), mentre le altre variabili appaiono correlate, anche se in modo meno importante.

		Spese di trasporto S	Spese di ristorazione S	Spese per shopping S	Spese per intrattenimento e cultura S
spese totali S	Pearson Correlation	,648	,725	,900	,501

Tab. 8.1 – Correlazione tra le variabili relative alla spesa totale pro-capite per i diportisti stanziali

Per quanto attiene ai diportisti in transito si osserva come questa volta sia la spesa per intrattenimento e cultura, disposta sul secondo fattore, a discostarsi dalle altre spese. La spesa totale risulta in questo caso sul primo fattore, quindi molto correlata alle altre voci di spesa eccetto quelle per l'intrattenimento e cultura.

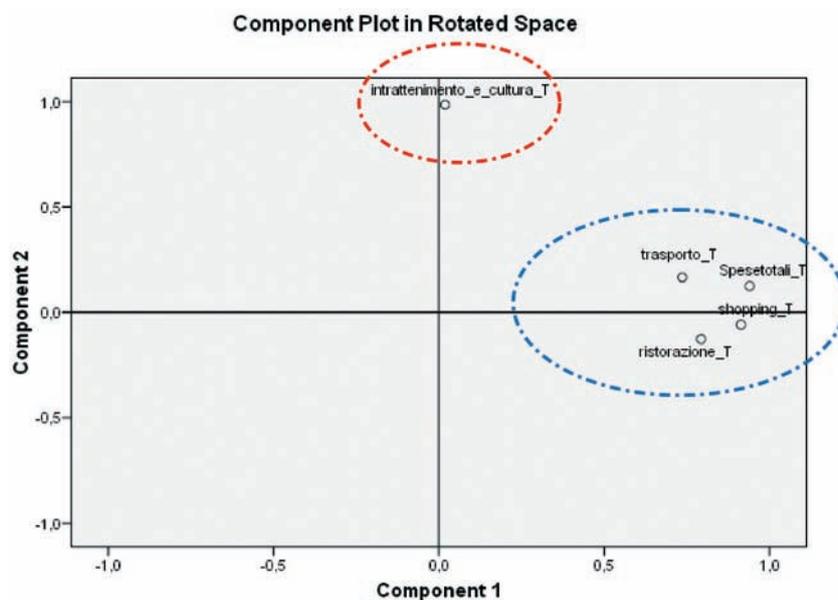


Fig 8.3 – Analisi fattoriale applicata alle spese dei diportisti in transito (T)

I diportisti in transito (Tab. 8.2), come lecito attendersi, hanno un comportamento di spesa rivolto in misura maggiore allo shopping (94,3%) e in misura molto inferiore alle attività culturali (40,7%)

		Spese di trasporto T	Spese di ristorazione T	Spese per shopping T	Spese per intrattenimento e cultura T
Spese totali T	Pearson Correlation	,695	,672	,943	,407

Tab. 8.2 – Correlazione tra le variabili relative alla spesa totale pro-capite per i diportisti in transito

A livello di macro gruppi merceologici si è provveduto poi a suddividere le categorie di spesa secondo un duplice criterio.

Le spese effettuate per il mantenimento e per l'uso del bene barca, ovvero servizi portuali, carburante, manutenzione, provviste, accessori e componenti, non sono influenzate dal periodo di utilizzo o non necessariamente dalla frequenza d'uso, tuttavia danno luogo a uscite finanziarie spesso indipendenti da questa variabile. A tale fine si è quindi provveduto a effettuarne una quantificazione annua.

Per quel che riguarda le spese più legate ai comportamenti quotidiani del diportista – ovvero trasporto, ristorazione, shopping, intrattenimento e cultura – si è invece proceduto ad effettuare un quantificazione pro die. Per entrambe le categorie è stato richiesto di fornire indicazioni di spesa pro capite giornaliera.

8.3 La spesa per i servizi portuali relativi all'imbarcazione

La spesa del diportista in relazione alla fruizione dei servizi portuali è stata calcolata con riferimento al porto dove si ha l'ormeggio abituale della propria imbarcazione. Tale spesa è stata calcolata rispettivamente per tipologia di barca e per tipologia di servizio, compreso quello dell'ormeggio.

Iniziando dunque dai natanti, che rimangono numericamente le unità da diporto maggiormente presenti nei porti del territorio nazionale, circa il 40% del totale delle spese è legato ai servizi portuali⁶⁰ (2.100 euro su un totale di quasi 5.800 euro), seguite dalle manutenzioni (1.369 euro) mentre decisamente inferiori risultano le altre voci di costo (Fig. 8.4). Come specificato nel paragrafo 8.1, il dato non contempla le unità minori che utilizzano i punti di ormeggio.

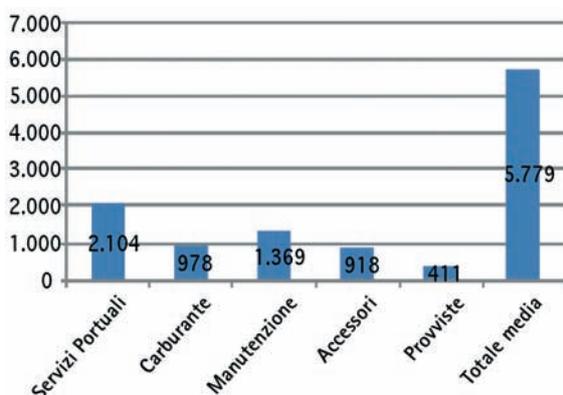


Fig. 8.4 – Spese natanti per servizi portuali (valori medi annuali in euro)

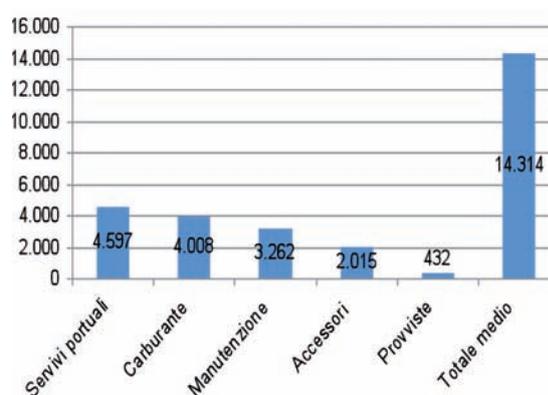


Fig. 8.5 – Spese "imbarcazioni minori" per servizi portuali (valori medi annuali in euro)

⁶⁰ Nei servizi portuali sono compresi tendenzialmente il costo dell'ormeggio e le relative utenze.

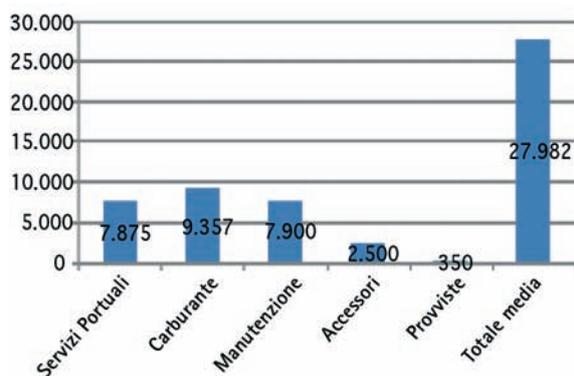


Fig. 8.6 – Spese "imbarcazioni maggiori" per servizi portuali (valori medi annuali in euro)

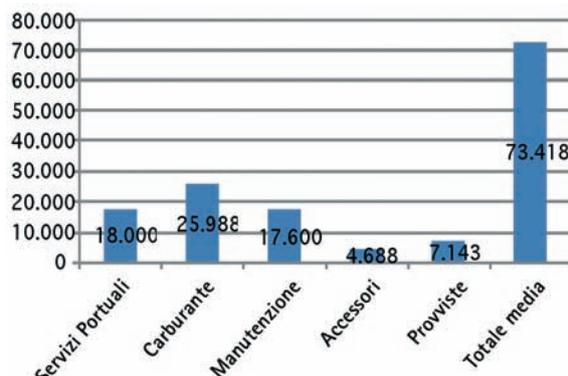


Fig. 8.7 – Spese navi da diporto per servizi portuali (valori medi annuali in euro)

Sulle "imbarcazioni minori", (10,01 – 16,9 m), i valori di spesa sono più del doppio rispetto alla categoria precedente, in particolare per quel che riguarda posto barca e carburante (che risulta superiore di oltre 4 volte) (Fig. 8.5).

Per quanto concerne le "imbarcazioni maggiori" – che secondo la classificazione utilizzata vanno dai 17 ai 24 m – la voce di costo più rilevante è sicuramente il carburante che, su una spesa annua media di circa 28.000 euro, ne copre quasi un terzo⁶¹. Rispetto alle "imbarcazioni minori" è anche particolarmente incisivo il costo per la manutenzione, circa il doppio (Fig. 8.6).

Le navi da diporto sono, come presumibile, le unità che presentano i maggiori costi annui, che per talune voci – come il carburante – sono più del triplo delle voci precedenti, per un totale di spesa di circa 73.000 euro (Fig. 8.7). In sintesi per le barche fino a 17 metri sono i costi portuali la voce di spesa più rilevante, mentre per le imbarcazioni più grandi è il carburante, che rappresenta circa un terzo del totale.

Volendo calcolare la spesa media (pesata) essa risulta di quasi 14.000 euro e tale dato – nettamente inferiore rispetto alle due categorie maggiori di imbarcazioni – risulta influenzato dalla forte incidenza dei natanti, con i servizi portuali che coprono in media più di un terzo del totale dei costi (Fig. 8.8 e 8.9). Si osservi come tale dato abbia valore ai fini statistici di disegnare le ricadute economiche per i territori costieri, ma non possa essere utilizzato per individuare la capacità di spesa del diportista tipo a causa dell'ampia forbice tra natanti, imbarcazioni e navi da diporto. Inoltre i valori indicati relativamente alla spesa media, non sono da attribuirsi semplicemente al singolo proprietario, quanto piuttosto, per quanto riguarda la capacità reddituale, all'intero nucleo familiare.

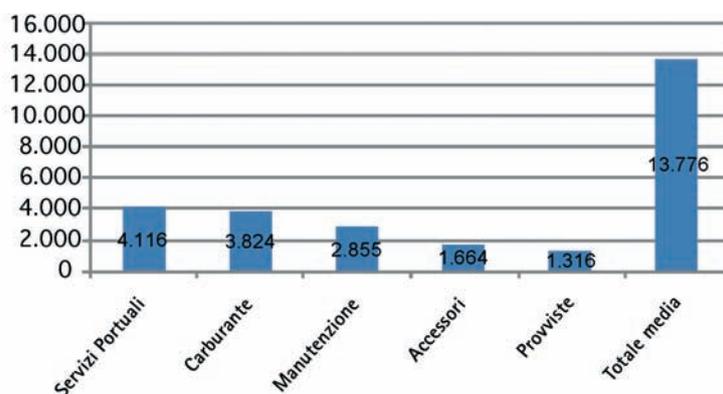


Fig. 8.8 – Spese medie annue complessive per servizi portuali (valori medi annuali in euro)

⁶¹ È evidente che trattandosi di un valore medio, il totale di 28.000 euro sarà in realtà più alto per le imbarcazioni a motore, a causa della spesa sostenuta per l'acquisto del carburante, mentre sarà minore per quelle a vela.

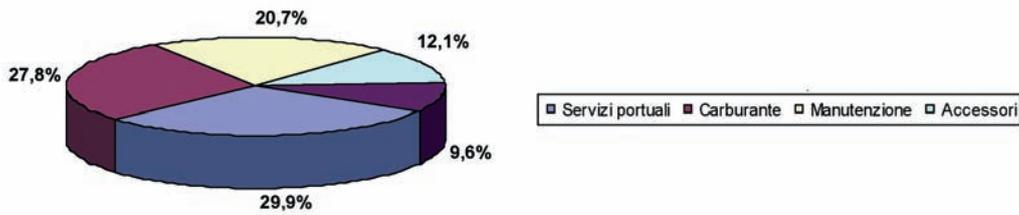


Fig. 8.9 – Spese medie annue complessive per servizi portuali (valori percentuali)

È stato infine chiesto ai diportisti di indicare il livello di soddisfazione relativo ai servizi portuali di cui hanno usufruito. Il *rating* ottenuto nei porti di ormeggio abituali in Italia si rivela buono, forse al di là delle aspettative. Solo meno del 10% del campione infatti dà un giudizio di scarsa soddisfazione, mentre quasi il 45% ne è molto soddisfatto e addirittura il 88% da un giudizio complessivamente positivo (Fig. 8.10).

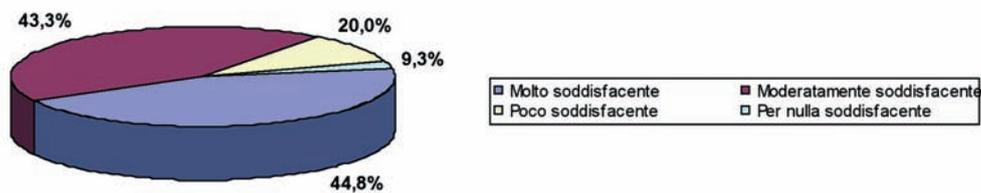


Fig. 8.10 – Giudizio complessivo sull'offerta di servizi per le barca nei porti di ormeggio abituale

8.4 La spesa del diportista stanziale: i trasporti via terra

Per l'analisi delle spese effettuate dai diportisti negli *home port* sono state prese in considerazione le seguenti voci merceologiche:

- trasporto (parcheggi, taxi, trasporto pubblico);
- ristorazione (bar, ristoranti, generi alimentari da consumarsi in barca);
- shopping (giornali, comunicazioni, abbigliamento, preziosi, elettronica);
- intrattenimento e cultura (musei, spettacoli, sport, locali).

Per ognuna di queste voci è stata calcolata, sempre basandosi sui dati tratti dall'indagine campionaria, una media pro capite giornaliera per ognuna delle tipologie delle unità da diporto e un valore medio complessivo, in modo tale da poter effettuare un raffronto di massima circa i comportamenti di spesa dei diportisti. Al fine di analizzare in maniera più esaustiva i dati si è infine provveduto ad aggregarli complessivamente per poter stimare la spesa annua del diportista.

Giova infine specificare che per diportisti stanziali si intendono tutti i diportisti che si trovano nel porto di ormeggio abituale, c.d. *home port*, ove tendono a trascorrere la maggior parte del tempo sulla propria imbarcazione.

Venendo appunto alla prima analisi che riguarda i costi relativi al trasporto terrestre si osserva che, nell'ambito della spesa complessiva, essi costituiscono un importo poco significativo; segmentandone⁶² la

⁶² Le voci analizzate sono tutti valori medi pro capite per giorno quando non specificato diversamente.

composizione media per lunghezza di imbarcazione, si nota che complessivamente, con eccezione delle navi da diporto, essa cresce in maniera proporzionale.

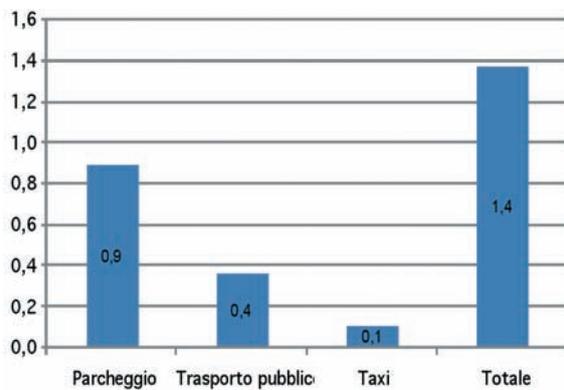


Fig. 8.11 – Spesa per servizi di trasporto (natanti)

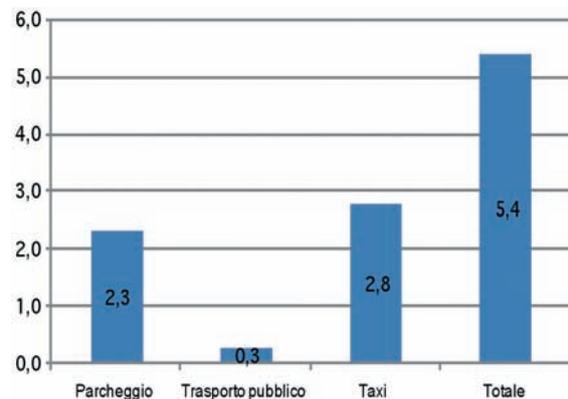


Fig. 8.12 – Spesa per servizi di trasporto ("imbarcazioni minori")

Se per i possessori di natanti (< 10 m) la spesa in servizi dedicati al trasporto ammonta a poco più di un euro pro capite per giorno di utilizzo dell'imbarcazione (Fig. 8.11), quella dei possessori di "imbarcazioni minori" è in media cinque volte tanto. In particolare più della metà delle spese di trasporto sono per trasporto via taxi (2,8 euro) seguito da parcheggi, circa 2,3 euro (Fig. 8.12).

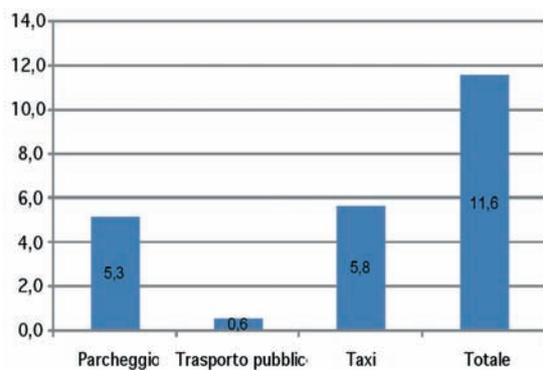


Fig. 8.13 – Spesa per servizi di trasporto ("imbarcazioni maggiori")

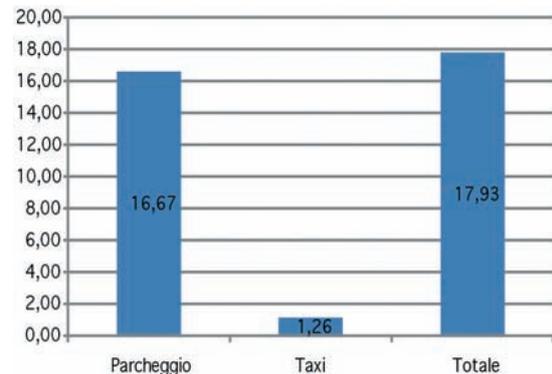


Fig. 8.14 – Spesa per servizi di trasporto (navi da diporto)

Nettamente superiore la spesa che effettuano i possessori di "imbarcazioni maggiori", che spendono mediamente circa il doppio di quelle minori, quasi esclusivamente in taxi e spese per parcheggi. (Fig. 8.13). Diverso il caso di chi viaggia su navi da diporto che, oltre ad avere un spesa quasi nulla per i mezzi di trasporto pubblico, ha una propensione all'acquisto di servizi di trasporto di circa la metà rispetto alle "imbarcazioni maggiori" (Fig. 8.14).

In media le unità da diporto spendono nei porti italiani più di 4 euro a testa ogni giorno. La voce più incisiva rimane il parcheggio – circa 2,3 euro – seguito da taxi e trasporto pubblico, che insieme pesano circa il 35% (Fig. 8.15).

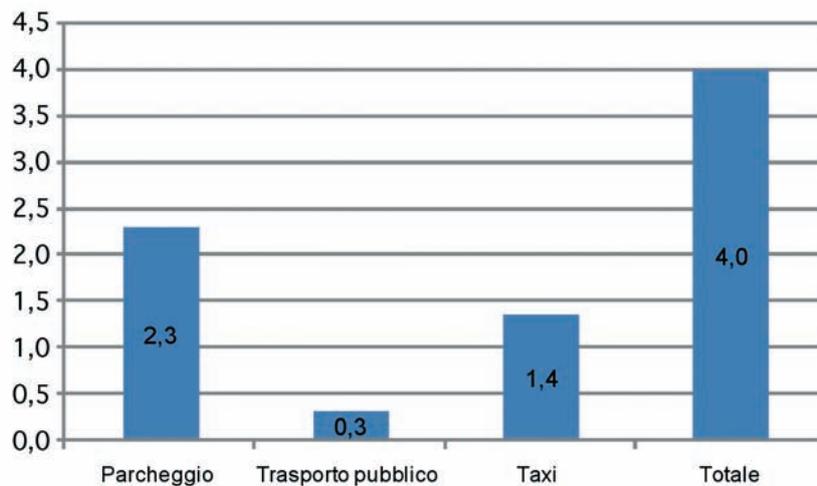


Fig. 8.15 – Spesa media per servizi di trasporto (in euro)

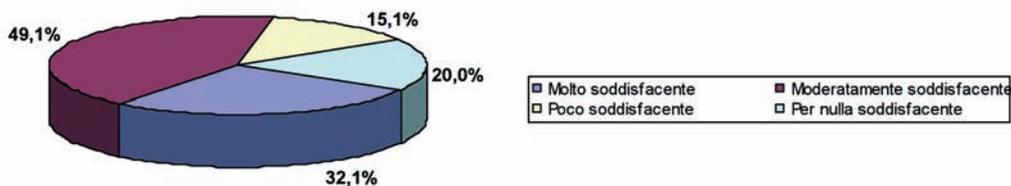


Fig. 8.16 – Giudizio complessivo del diportista stanziale sull'offerta di servizi di trasporto

Mediamente il *rating* di soddisfazione per i servizi di trasporto nell'*home port* risulta sufficiente per quasi metà dell'utenza anche se il 15% manifesta insoddisfazione, principalmente legata all'accessibilità delle strutture ed ai prezzi praticati in relazione a tali servizi (Fig. 8.16).

8.4.1 La spesa per la ristorazione

La spesa dei diportisti per la ristorazione cresce complessivamente al crescere delle dimensioni dell'unità da diporto. Tra le diverse voci componenti questa categoria – ristoranti, bar e spese per alimentazione in barca – l'unica che non segue questo *trend* è la spesa per la ristorazione presso i bar, che risulta più elevata soprattutto per le due unità inferiori – natanti ed "imbarcazioni minori".

I possessori di natanti spendono in media circa 30 euro al giorno pro capite per la ristorazione di cui circa i due terzi sono costituiti da spese nei ristoranti (Fig. 8.17). Per quanto concerne i diportisti su imbarcazioni "minori", la ripartizione proporzionale della spesa cambia in parte, con una incidenza dei ristoranti di circa il 50% ed una crescita delle spese per acquisto di generi alimentari in barca, che è quasi il quadruplo rispetto alla categoria inferiore (Fig. 8.18).

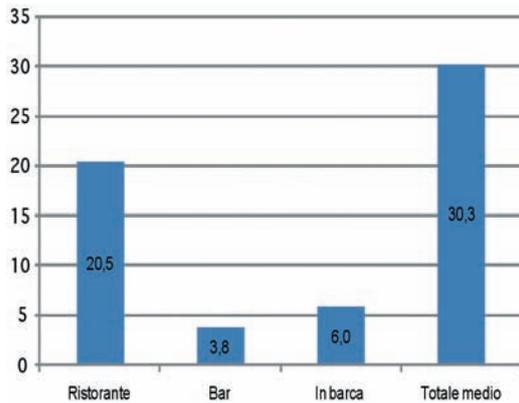


Fig. 8.17 – Spesa per ristorazione (natanti)

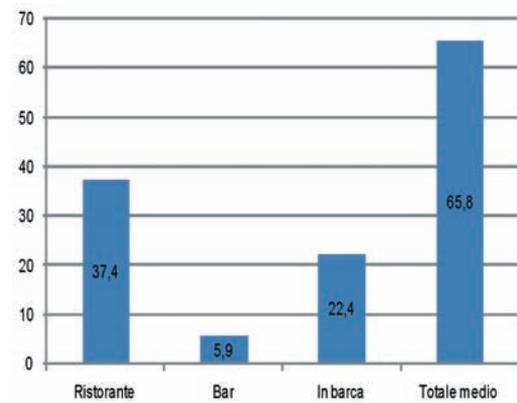


Fig. 8.18 – Spesa per ristorazione ("imbarcazioni minori")

Per i proprietari di "imbarcazioni maggiori" la spesa media giornaliera pro capite per ristoranti rappresenta oltre il 60% delle spese per la ristorazione, che ammontano a circa 100 euro pro capite al giorno, mentre inferiore è l'incidenza della ristorazione nei bar, con circa il 5% del totale (Fig. 8.19).

I proprietari di navi di diporto sono, come per la maggioranza delle voci, la categoria che segnala la maggiore propensione alla spesa per la ristorazione, arrivando a raggiungere la cifra di 280 euro al giorno, divisi quasi esclusivamente tra ristoranti ed acquisti per la barca. nettamente inferiore e trascurabile è l'incidenza degli acquisti nei bar, che non raggiungono l'1% del totale (Fig. 8.20).

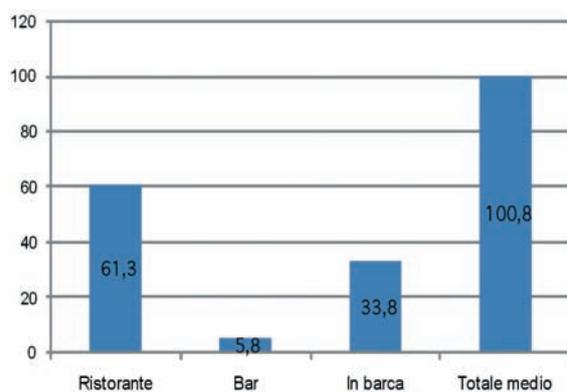


Fig. 8.19 – Spesa per ristorazione ("imbarcazioni maggiori")

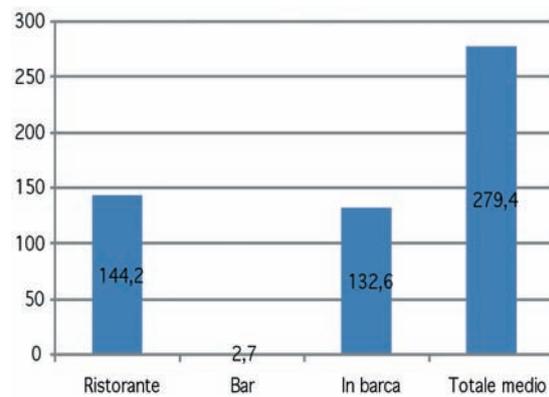


Fig. 8.20 – Spesa per ristorazione (navi da diporto)

Complessivamente in media il proprietario di un'unità da diporto ormeggiata stabilmente nel proprio *home port* spende quasi 60 euro per ogni giorno di permanenza nella ristorazione, di cui più della metà in ristoranti (Fig. 8.21).

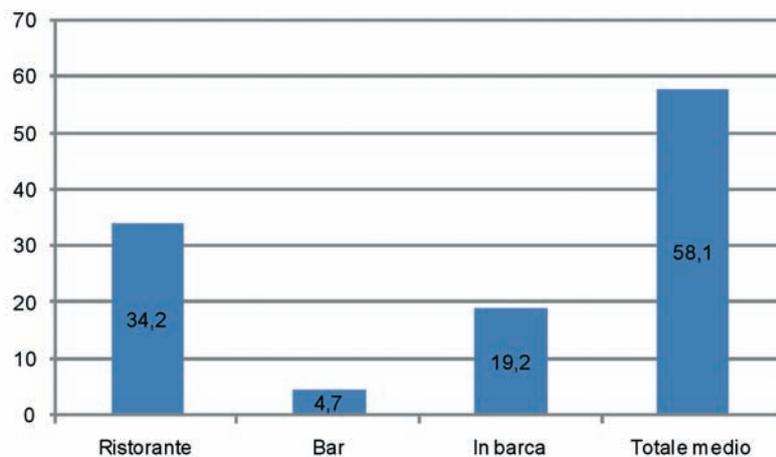


Fig. 8.21 – Spesa media per ristorazione (in euro)

Il giudizio espresso dai diportisti circa l'offerta ristorativa dei propri *home port* è molto buona, ben il 36% ne dà un giudizio molto positivo e soltanto il 3,5% ne evidenzia insoddisfazione (Fig. 8.22).

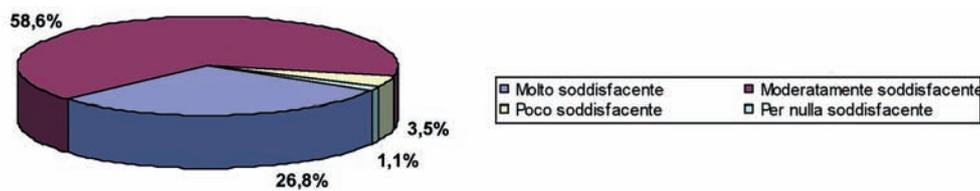


Fig. 8.22 – Giudizio complessivo del diportista stanziale sulla ristorazione

8.4.2 La spesa per shopping

L'indagine sulla spesa diretta dei diportisti nei porti di ormeggio abituale contempla anche tutti gli acquisti effettuati nei negozi siti nel porto o in prossimità di esso. A tale fine, pur essendo state effettuate delle valutazioni di massima, occorre ricordare come tale indotto sia strettamente legato alle caratteristiche dell'area portuale o limitrofa, sia in termini di attività commerciali presenti nel porto turistico sia in termini di accessibilità del territorio circostante.

Per chi viaggia sui natanti la spesa giornaliera pro capite si attesta intorno ai 13 euro, di cui quasi la metà è costituita dall'acquisto di giornali o riviste e circa 4 euro per comunicazioni e media, mentre le altre voci contribuiscono in maniera nettamente inferiore (Fig. 8.23). I dati relativi ai diportisti su "imbarcazioni minori", presentano un quadro simile. A fronte di una spesa media di circa 24 euro al giorno, prevalgono, tra l'altro, le spese per comunicazioni (quasi 8 euro), per l'abbigliamento e per i giornali (oltre 5 euro) (Fig. 8.24).

I proprietari di imbarcazioni dai 17 ai 24 m presentano una spesa media giornaliera a persona più che doppia rispetto alla categoria precedente. Aumentano sensibilmente in particolare le spese per elettronica, prodotti tipici e preziosi (oltre 18 euro) (Fig. 8.25).

Come per le altre componenti di spesa analizzate nei paragrafi precedenti, anche in questo caso i diportisti su navi da diporto hanno comportamenti di spesa nettamente superiori rispetto alle altre categorie. La spesa complessiva pro capite giornaliera arriva a sfiorare i 125 euro per la maggior parte suddivisa tra comunicazioni e media (45 euro) ed elettronica, 43 euro (Fig. 8.26).

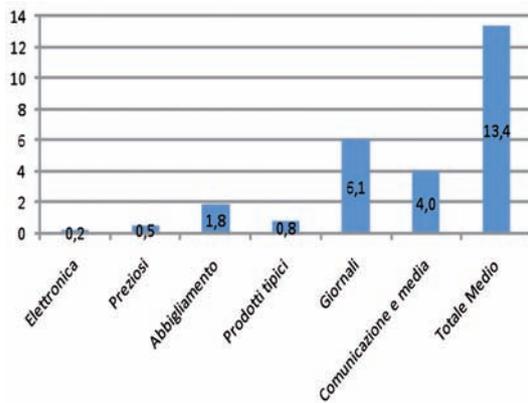


Fig. 8.23 – Spesa per shopping (natanti)

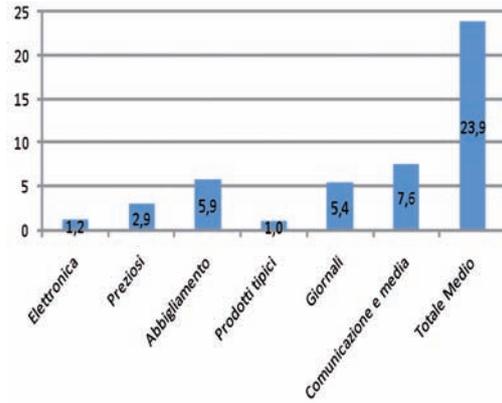


Fig. 8.24 – Spesa per shopping ("imbarcazioni minori")

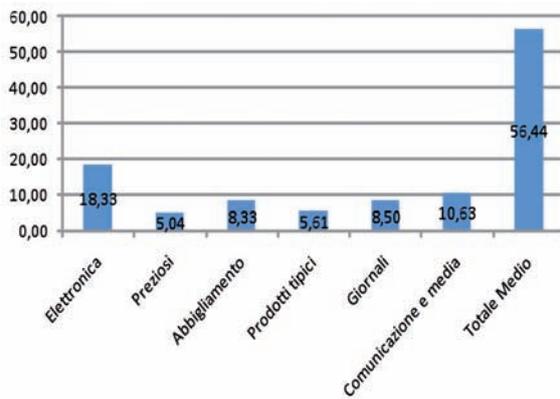


Fig. 8.25 – Spesa per shopping ("imbarcazioni maggiori")

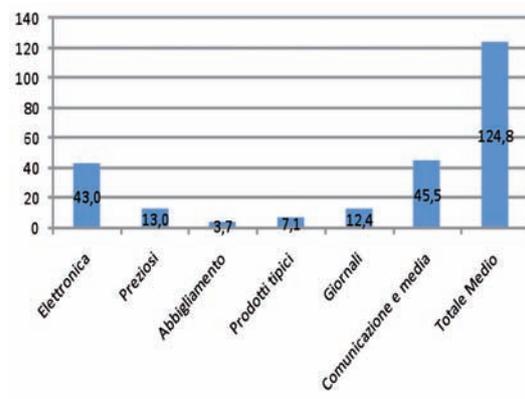


Fig. 8.26 – Spesa per shopping (navi da diporto)

In generale per ogni giorno di permanenza in porto il diportista spende a testa quasi 38 euro nelle attività commerciali presenti nella zona, in particolare per elettronica, comunicazioni e giornali che insieme costituiscono quasi il 70% della spesa media giornaliera (Fig. 8.27).

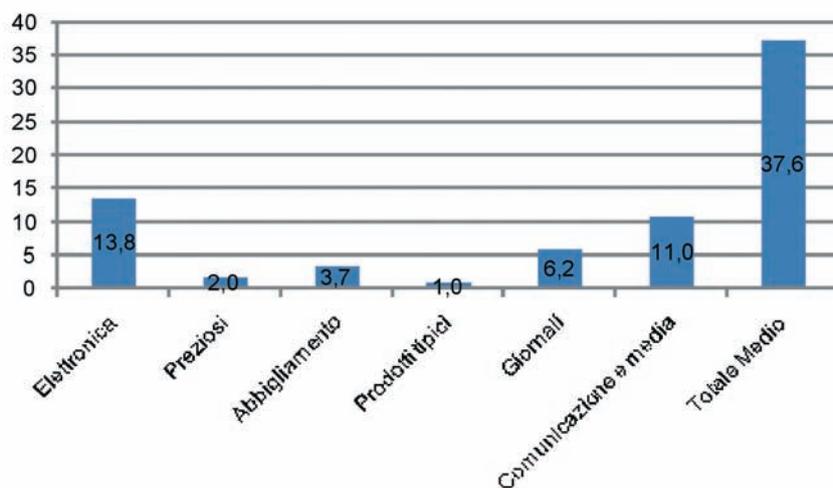


Fig. 8.27 – Spesa media per shopping (in euro)

Quanto alla soddisfazione, lo shopping e le attività commerciali rimangono una delle aree che presentano i maggior margini di insoddisfazione: a fronte di un 52% di diportisti che ne è moderatamente soddisfatto, oltre il 16% lo è poco o per nulla, sia per quel che riguarda il rapporto qualità-prezzi che, in taluni casi, per la scarsità di offerta presente nel porto o nelle sue vicinanze (Fig. 8.28).

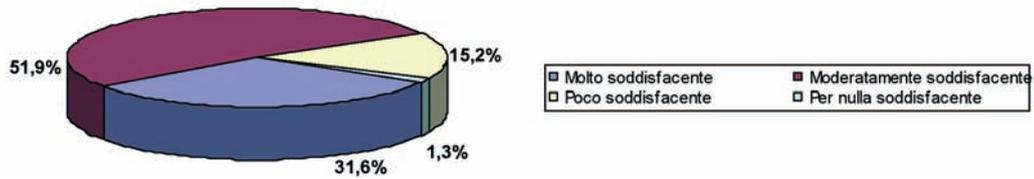


Fig. 8.28 – Giudizio complessivo del diportista stanziale sullo shopping

8.4.3 La spesa per attività d'intrattenimento e cultura

Intrattenimento e cultura sono le ultime due voci di spesa analizzate dall'indagine. In generale si tratta di importi residuali la cui analisi però fornisce utili indicazioni circa il comportamento dei diportisti nei porti di ormeggio abituale.

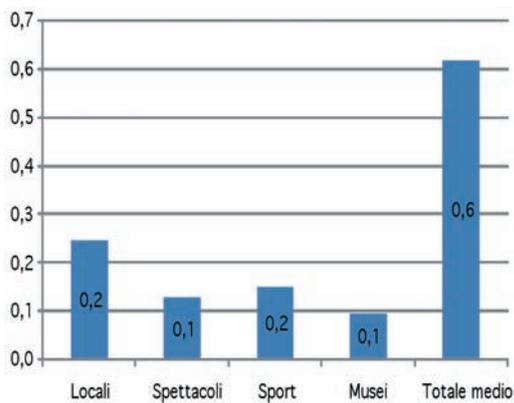


Fig. 8.29 – Spesa per intrattenimento e cultura (natanti)

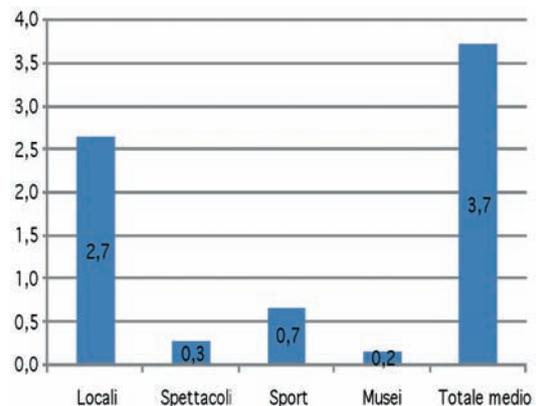


Fig. 8.30 – Spesa per intrattenimento e cultura ("imbarcazioni minori")

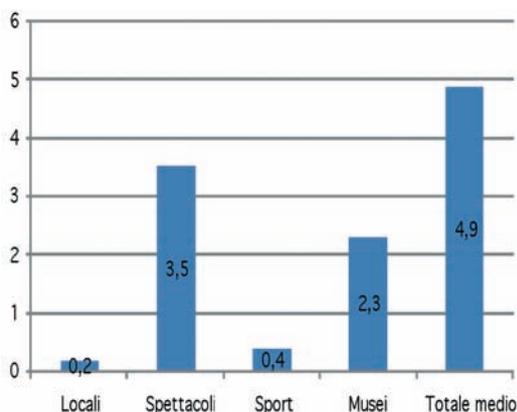


Fig. 8.31 – Spesa per intrattenimento e cultura ("imbarcazioni maggiori")

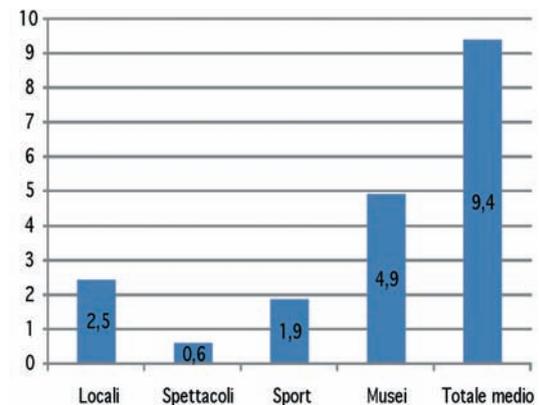


Fig. 8.32 – Spesa per intrattenimento e cultura (navi da diporto)

In relazione ai diportisti possessori di natanti la spesa giornaliera è minima, inferiore all'euro e si concentra soprattutto per la frequentazione dei locali e la pratica di attività sportive (Fig. 8.29). Più alta la propensione alla spesa per i diportisti delle "imbarcazioni minori", con una spesa media pro capite pro *die* di quasi 4 euro, anche in questo caso soprattutto per i locali e le attività sportive che insieme coprono circa il 75% del totale (Fig. 8.30).

Al contrario, pur evidenziando una spesa complessiva maggiore, pari a più di 5 euro al giorno, i proprietari di "imbarcazioni maggiori" spendono soprattutto per assistere spettacoli organizzati e musei locali (Fig. 8.31).

Anche in questo caso i diportisti su navi da diporto segnano valori superiori alla media per quasi tutte le voci merceologiche – ad eccezione degli spettacoli – arrivando a una spesa media giornaliera di 9,50 euro (Fig. 8.32).

In media i diportisti per le attività culturali e di intrattenimento hanno una spesa ridotta, quasi 3 euro pro capite, principalmente per i locali, che da soli coprono quasi il 50% della spesa complessiva per il campione di riferimento (Fig. 8.33).

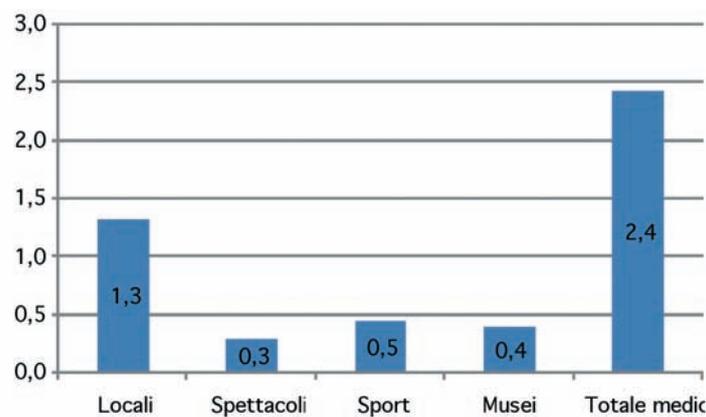


Fig. 8.33 – Spesa media per intrattenimento e cultura (in euro)

Il livello di soddisfazione espresso in tal senso risulta mediamente superiore ad altre voci di spesa, anche se il 9% segnala un mancato gradimento; soprattutto, in taluni porti, si evidenziano criticità circa l'intrattenimento offerto per le fasce di età più giovani (Fig. 8.34).

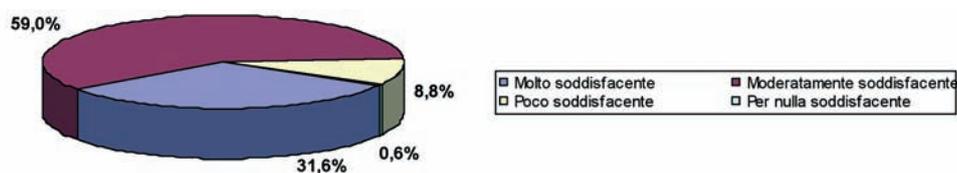


Fig. 8.34 – Giudizio complessivo del diportista stanziale su intrattenimento e cultura

8.4.4 La spesa complessiva del diportista stanziale

Un'analisi complessiva dei comportamenti di spesa dei diportisti nei porti di ormeggio stanziale non può prescindere da un'osservazione del totale giornaliero speso, considerando unitamente tutte le categorie merceologiche precedentemente elencate.

Mediamente, per ogni giorno di permanenza, un diportista spende complessivamente circa 100 euro.

Segmentando i risultati ottenuti a seconda della lunghezza dell'unità da diporto, si nota una certa proporzionalità: i natanti effettuano spese giornaliere per circa 45 euro, le "imbarcazioni minori" più del doppio e le "imbarcazioni maggiori" più di 170 euro giornalieri. Le navi da diporto, infine, arrivano a superare la cifra di 400 euro durante il loro stazionamento nei porti di ormeggio abituale (Fig. 8.35).

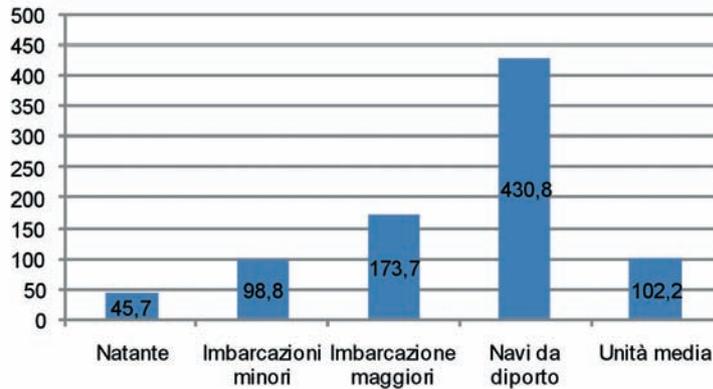


Fig. 8.35 – Spesa complessiva giornaliera del diportista stanziale per tipologia di unità (in euro)

8.5 La spesa del diportista in transito

Come già evidenziato in precedenza, un'unità da diporto, in media, passa fuori dal suo porto abituale di transito circa il 20% del tempo in navigazione, per una permanenza in ogni scalo di 1 – 2 notti circa. Questo rende il campione di riferimento per i transiti numericamente inferiore rispetto agli stanziali, circa 40% del totale. In relazione a tale ridotta numerosità e al fine di fornire una più efficiente rappresentazione della spesa non si sono quindi indicate le categorie merceologiche all'interno delle cinque voci di spesa.

8.5.1 La spesa del diportista in transito: i trasporti via terra

Per quanto concerne la spesa che i diportisti in transito effettuano per i servizi di trasporto via terra, si osserva come tali spese aumentino all'aumentare della dimensione dell'imbarcazione passando da poco più di 6 euro pro capite per i diportisti proprietari di natanti a quasi 14 euro giornalieri per i diportisti su navi da diporto. La spesa sostenuta dai diportisti in transito per servizi di trasporto via terra è in media superiore rispetto a quella che effettuano i diportisti stanziali di circa il 20%. Nello specifico rimane inferiore la spesa durante i transiti per le navi da diporto ed "imbarcazioni maggiori", mentre al contrario per "imbarcazioni minori" e natanti, più numerose all'interno dei porti, la spesa è superiore. Ciò avviene anche a causa del maggior ricorso al trasporto pubblico locale da parte dei diportisti in transito, percentualmente più rilevante nelle unità minori (Fig. 8.36).

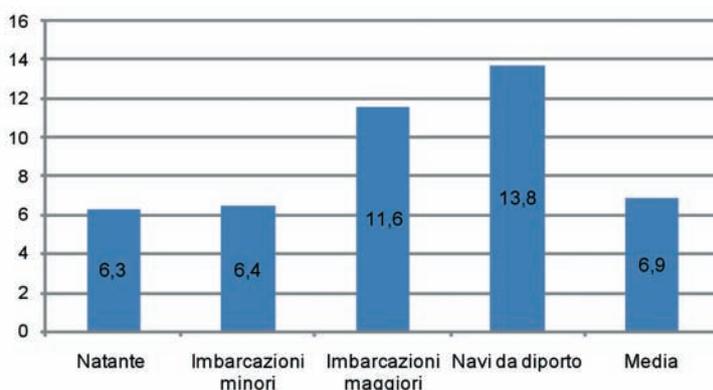


Fig. 8.36 – Spesa media per servizi di trasporto (in euro)

I diportisti in transito presentano un buon livello di soddisfazione per quanto attiene ai servizi di trasporto via terra; l'80% degli intervistati si dichiara molto o moderatamente soddisfatto dei servizi offerti (Fig. 8.37).

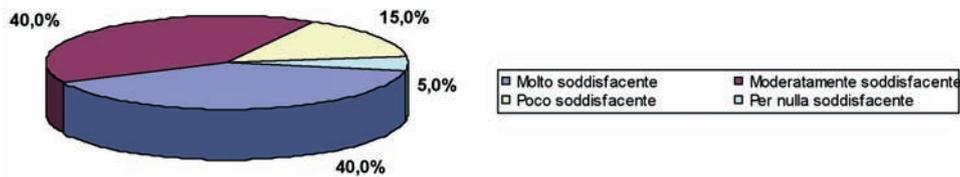


Fig. 8.37 – Giudizio complessivo del diportista in transito sull'offerta di servizi di trasporto

8.5.2 La spesa per la ristorazione

Con riferimento alle spese per la ristorazione si può notare come esse crescano al crescere della lunghezza dell'imbarcazione in modo più che proporzionale, passando da oltre 23 euro giornalieri pro capite dei diportisti possessori di natanti a quasi 190 euro per quelli su navi da diporto.

Al contrario di quanto affermato per i servizi di trasporto, le spese relative alla ristorazione giornaliera sono in media inferiori di circa il 40% per i diportisti in transito rispetto a quelle dichiarate dai diportisti stanziali. In particolare i diportisti di imbarcazioni – sia minori che maggiori – segnano comportamenti di spesa nettamente inferiori con un riduzione di circa il 50%, mentre i diportisti di natanti e navi da diporto, che rispettivamente spendono circa 23 e 190 euro, hanno una diminuzione di spesa superiore al 20% e 30% rispettivamente (Fig. 8.38).

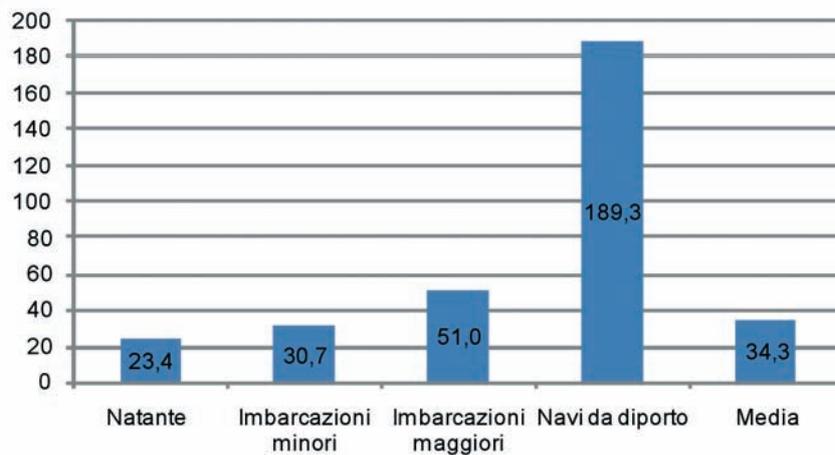


Fig. 8.38 – Spesa media per ristorazione (in euro)

Oltre l'87% dei diportisti in transito si dichiara molto o moderatamente soddisfatto dei servizi di ristorazione presenti in prossimità dei porti. Il livello di soddisfazione segnalato per l'offerta ristorativa in questo caso segnala un *rating* mediamente inferiore rispetto ai diportisti stanziali; circa il 12% segnala poca soddisfazione nei riguardi dell'offerta (Fig. 8.39).

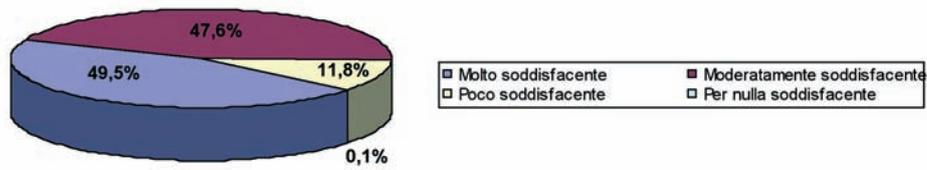


Fig. 8.39 – Giudizio complessivo del diportista in transito sulla ristorazione

8.5.3 La spesa per shopping

L'andamento delle spese per lo shopping è simile a quello visto in precedenza per le spese in ristorazione passando da poco più di 35 euro per i diportisti su natanti a oltre 253 euro per i diportisti su navi da diporto.

Effettuando un parallelo con i diportisti stanziali si osserva come in media i diportisti in transito spendano il 30% in più rispetto a quelli nei porti di ormeggio abituale. In particolare soprattutto i natanti segnano una forte differenza, con un incremento superiore al 60%. Ciò avviene anche perché spesso i diportisti hanno il proprio *home port* in strutture localizzate in zone periferiche rispetto ai centri urbani, mentre transitano in porti turistici con una maggior offerta di servizi, il che porta ad una spesa giornaliera più elevata (Fig. 8.40).

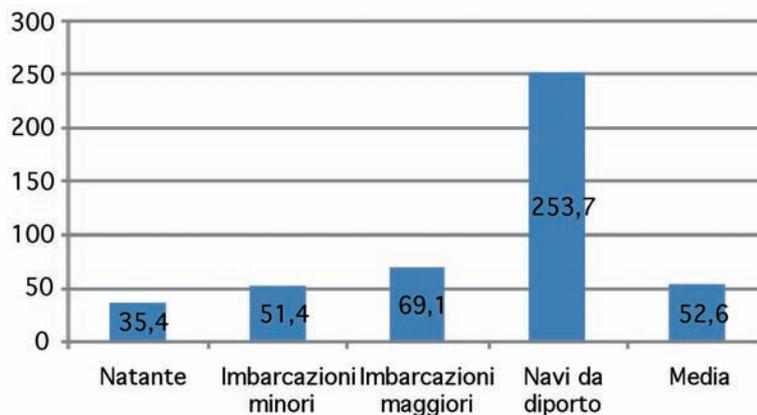


Fig. 8.40 – Spesa media per shopping (in euro)

Il livello di soddisfazione medio segnalato evidenzia tuttavia alcune criticità: oltre l'8% del campione si dichiara infatti insoddisfatto di quanto offerto nei porti ove transita, in particolare in rapporto ai prezzi praticati dalle attività commerciali in loco (Fig. 8.41).

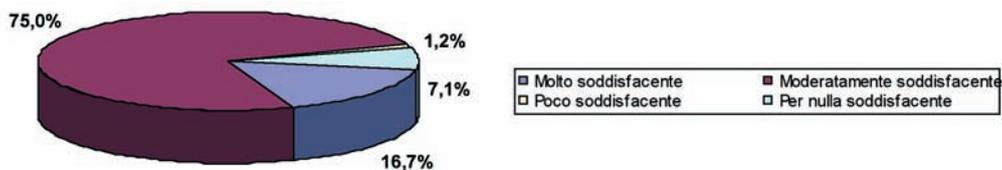


Fig. 8.41 – Giudizio complessivo del diportista in transito sullo shopping

8.5.4 La spesa per attività d'intrattenimento e cultura

Per intrattenimento e cultura i diportisti in transito spendono in media 10 euro, un livello decisamente superiore rispetto ai diportisti stanziali, con un aumento medio di circa il 78% (Fig. 8.42).

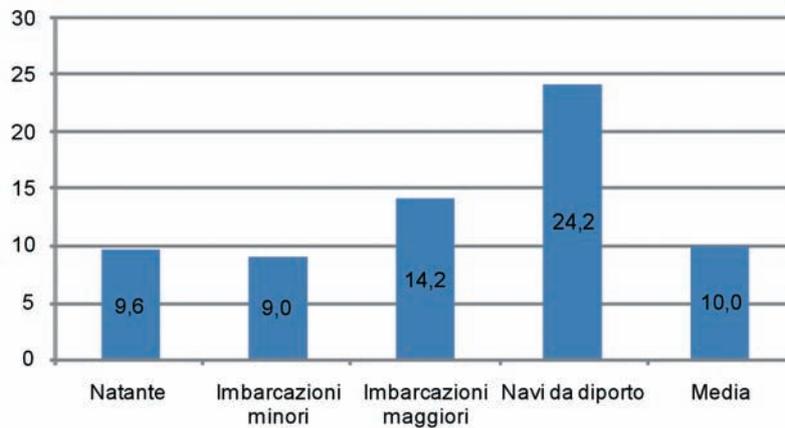


Fig. 8.42 – Spesa media per intrattenimento e cultura (in euro)

Il livello di soddisfazione espresso segnala pareri discordanti: a fronte di un 53% che si dichiara molto soddisfatto dell'offerta, più di un quarto del campione segnala forti criticità, in particolare in termini di accessibilità delle strutture e servizi; in tale senso si evidenziano notevoli differenze a seconda dei porti oggetto del campione. (Fig. 8.43).

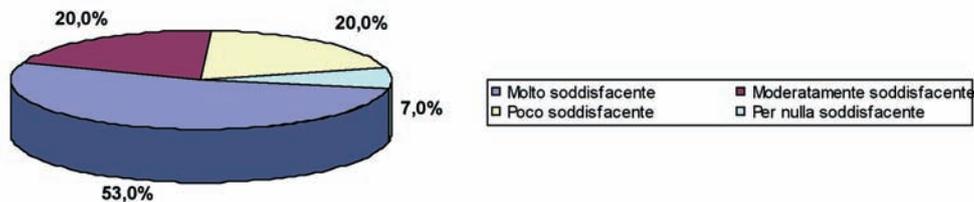


Fig. 8.43 – Giudizio complessivo del diportista in transito sull'intrattenimento e cultura

8.5.5 La spesa complessiva del diportista in transito

Complessivamente la spesa di un diportista medio in un porto diverso dall'ormeggio abituale supera i 90 euro giornalieri.

Tale dato subisce però delle notevoli variazioni a seconda della tipologia di unità considerate. I possessori di natanti, ad esempio superano di poco i 74 euro, mentre coloro che navigano su imbarcazioni, siano esse classificabili come minori o maggiori, spendono da 90 a 113 euro al giorno.

Molto diversi i dati che riguardano le navi da diporto: la spesa quotidiana mentre sono in transito è superiore ai 300 euro (Fig. 8.44).

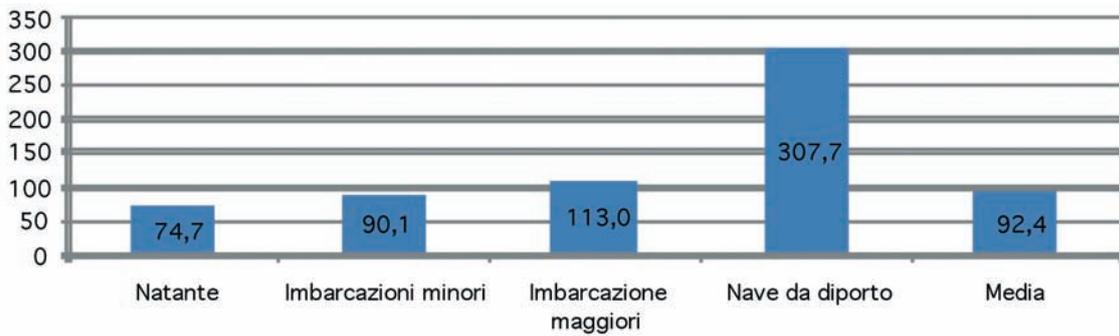


Fig. 8.44 – Spesa complessiva giornaliera del diportista in transito (in euro)

8.6 La spesa totale media del diportista

Il calcolo della spesa complessiva media stimata per unità da diporto è stata effettuata tramite una duplice metodologia, analizzando sia le spese relative alla permanenza negli *home port* sia quelle durante i transiti. Le spese negli *home port* sono state calcolate moltiplicando la spesa media delle singole categorie (trasporto, ristorazione, shopping, intrattenimento e cultura) per la permanenza media nel porto delle diverse tipologie di unità. La spesa durante i transiti è invece stata ricavata moltiplicando le medesime voci, di cui sopra, per la durata media della permanenza fuori dagli *home port*. Al fine di calcolare correttamente le ricadute economiche sul territorio, a questi valori devono essere ovviamente aggiunti quelli che fanno riferimento ai costi portuali (ormeggio, movimentazione, riparazioni, ecc.) che sono state esposte nel paragrafo 8.3.

Si è così identificata una spesa media annua di circa 5.900 euro (Fig. 8.45), anche se, tale dato, varia poi notevolmente a seconda della tipologia di unità considerata. Nel caso dei possessori di natanti infatti la spesa complessiva di tutte le voci considerate, pur con le considerazioni espresse nell'introduzione, non arriva a 3.000 euro, mentre meno del doppio – circa 5.600 euro – sono le spese sostenute dai diportisti delle "imbarcazioni minori". Le imbarcazioni di lunghezza superiore sostengono uscite finanziarie di quasi 6.800 euro, anche se la spesa più elevata è naturalmente quella dei possessori di navi da diporto, che superano i 30.000 euro annui.

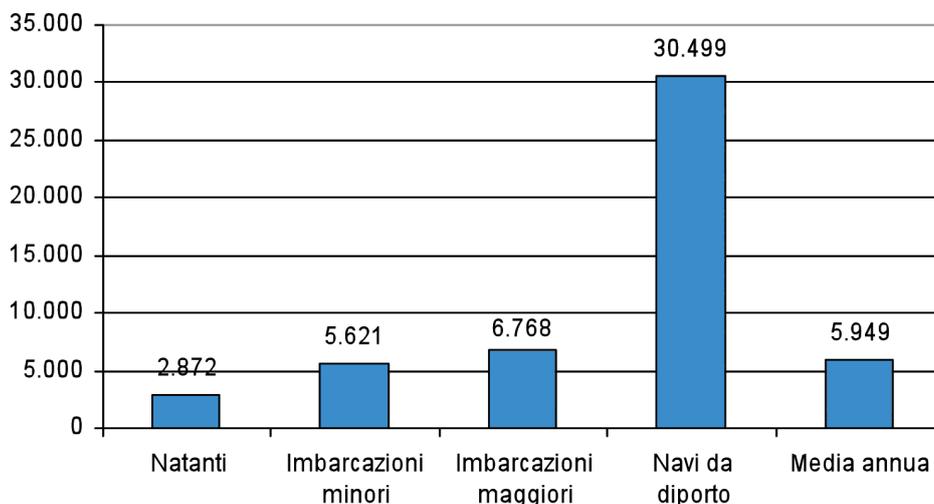


Fig. 8.45 – Spesa complessiva annua del diportista per tipologia di unità

PARTE IV

Le istituzioni e i fattori di contesto

9. La legislazione nazionale



► NEL RAPPORTO 2008 PUOI TROVARE

- Il contesto legislativo e lo sviluppo del settore
- Lo status normativo relativo alla portualità
- La normativa fiscale quale input per la competitività
- Le possibili integrazioni al Codice della nautica
- Una nuova normativa per le Aree marine protette

9.1 La rilevanza della normativa per lo sviluppo della nautica

Come già osservato nella precedente edizione del Rapporto, oltre all'importanza strategica di quegli elementi e fattori che abbiamo definito come "snodi", esiste un'altra serie di elementi che interessano trasversalmente tutte le componenti della filiera del turismo dell'acqua e della nautica e che impattano sulla maggioranza dei comparti. Tali fattori sono quelli che possono accompagnare la crescita del turismo nautico in relazione al miglioramento di quelle condizioni che, pur non giocando un ruolo nello specifico delle leve principali, risultano spesso determinanti per il conseguimento degli obiettivi. Fra essi sicuramente si possono citare:

- lo sviluppo della cultura del mare, attualmente piuttosto in secondo piano. Il relativo campo principale di intervento risulta quello legato alla scuola e più in generale alle nuove generazioni;
- la formazione, in tutte le sue forme ed in particolare per quello che riguarda la professionalizzazione di coloro che operano nel mondo dei turismi legati al diportismo: dai gestori dei porti, agli operatori del noleggio e della nautica, ai *tour operator* specializzati, ecc.;
- l'innovazione del prodotto "turismo nautico", anche attraverso la promozione di nuove forme organizzative e di *network* di gestione e di offerta;
- l'attenzione alla fase di promozione e commercializzazione, con l'utilizzo di idonee tecniche di marketing, anche al fine di verificare la soddisfazione del turista e del diportista;
- il contesto legislativo sia generale che fiscale e l'attuazione di tali normative anche a livello locale e gestionale.

Il Rapporto numero 1 riprende quest'anno le tematiche legislative già prospettate nel 2008, aggiornandole e integrandole con le novità che nel frattempo sono entrate in vigore o comunque si sono affacciate nel pubblico dibattito. A questo proposito, c'è da ribadire come, in linea generale, a fronte di un'oggettiva crescita dell'industria nautica italiana degli ultimi dieci anni (a parte la presente congiuntura), non sia corrisposto un adeguamento legislativo in termini di facilitazione e incentivazione sia della pratica della nautica da diporto, sia dello sviluppo delle infrastrutture dedicate.

È ben noto che la legge 172 del 2003 ha sancito il definitivo riconoscimento del comparto nautico come settore produttivo fondamentale e strategico nel sistema economico italiano, avviando la riforma della normativa del diporto: tuttavia tale obiettivo, per le ragioni più diverse, non si è ancora completamente realizzato.

Oggi, quando si cominciano a registrare alcuni primi segnali della fine della crisi e di un possibile inizio di recupero, alla nautica sarebbero sufficienti per un ulteriore sviluppo del settore pochi (sia pur essenziali) correttivi, peraltro sostanzialmente privi di impatto economico per le casse dello Stato. Sviluppo della portualità turistica, semplificazione normativa – patente nautica, iscrizione dei yacht adibiti ad uso commerciale, titoli professionali, trasporti eccezionali –, uniformità interpretative delle norme fiscali, estensione alla locazione (senza equipaggio) della normativa di favore prevista per il noleggio (con equipaggio), coordinamento fra le Regioni in tema di concessioni demaniali, riconduzione dei canoni demaniali a fattori reali, sono probabilmente i maggiori temi su cui concentrare attenzione ed operatività nell'immediato.

L'esame analitico di tali componenti, essendo di fondamentale importanza, è stato in questi ultimi anni più volte sviscerato e portato all'attenzione degli addetti ai lavori come dell'opinione pubblica. Il Rapporto, ripercorrendone anche quest'anno in modo esauriente le tappe e i punti di maggior rilievo, intende sottolineare quelle che sono generalmente percepite come fattori di criticità e come mancate opportunità, in molti casi essendo già condivisi dagli enti locali, dagli operatori e dagli studiosi del settore.

Alcuni dunque fra i punti più rilevanti, sempre in relazione agli aspetti normativi di carattere generale, sono esposti qui di seguito secondo l'articolazione interpretativa seguita all'interno del Rapporto, cominciando perciò dagli snodi strategici che fanno riferimento all'offerta.

9.2 La legislazione relativa alla portualità

Come ampiamente argomentato da questo Rapporto attraverso la presentazione dell' "indice di pressione", la cronica mancanza di posti barca in alcune aree del nostro Paese ha raggiunto la soglia dell'emergenza, giungendo a provocare in prima istanza distorsioni del mercato degli ormeggi e soffocando in seconda battuta quello delle vendite di imbarcazioni. Dette circostanze penalizzano in particolare la nautica minore. Non è un caso che diversi produttori di scafi si sono orientati all'offerta di servizi turistici, intravedendo nella possibilità di abbinamento barca-posto barca il futuro sviluppo del mercato.

Attualmente lo scenario normativo è caratterizzato dalla Legge n. 84 del 1994, che costituisce ancora oggi il quadro di riferimento e che ha operato una riclassificazione dei porti, distinguendoli in due categorie: porti finalizzati alla difesa militare e alla sicurezza dello Stato (classe I) e porti di rilevanza economica (classe II), quest'ultima ulteriormente suddivisa in internazionale, nazionale e regionale. Il successivo D.P.R. 2 dicembre 1997, n. 509 reca, invece, la disciplina del procedimento di concessione di beni del demanio marittimo per la realizzazione di strutture dedicate alla nautica da diporto (suddivise fra porti turistici, approdi turistici e punti di ormeggio). Assume successivamente rilevanza il D.lgs. n. 112 del 1998, che sancisce il trasferimento di funzioni amministrative alle Regioni in materia di concessioni di beni del demanio marittimo, ad eccezione dei porti di interesse nazionale e internazionale individuati con il DPCM 21 dicembre 1995. Dunque il DPCM 21 dicembre 1995 ha rappresentato una sorta di spartiacque fra demanio statale e demanio regionale.

La modifica del Titolo V della Costituzione ha previsto l'attribuzione alle Regioni della competenza legislativa concorrente in materia di porti e secondo la Corte Costituzionale ciò rende inapplicabile il suddetto DPCM, poiché la riforma⁶³ ha sancito un nuovo sistema delle competenze. La Corte ha aggiunto che ciò non esclude che lo Stato possa procedere per il futuro a riconoscere il preminente interesse nazionale e la conseguente competenza statale su un porto, ma deve procedere con la

⁶³ Attuata con legge costituzionale 18 ottobre 2001, n.3.

necessaria partecipazione della Regione interessata. Tuttavia la revisione del DPCM, in corso da circa 3 anni, non ha ancora visto la luce.

Con nota diramata nell'aprile 2008, la Direzione Generale Porti del Ministero dei Trasporti ha disposto il trasferimento dei procedimenti di concessione in corso alle Regioni, fatti salvi quelli relativi alle 24 Autorità Portuali, i porti militari e i bacini che effettuano traffico petrolifero. Attualmente alcune Regioni si sono dotate di un proprio strumento legislativo, altre continuano ad utilizzare la normativa statale previgente e ciò determina divergenze anche ampie fra l'una e l'altra in tema di rilascio, durata minima e durata massima delle concessioni e pone la questione della fissazione di criteri comuni.

In sede dell'auspicata revisione del DPR 509 1997 (cosiddetto Decreto Burlando), si ritiene che lo Stato possa ragionevolmente fissare dei principi generali sia pure su materie devolute dal Titolo V della Costituzione alla podestà regionale e in particolare:

- predisporre una norma che obblighi le Regioni ad adottare un Piano della costa;
- fissare un limite minimo di durata delle concessioni demaniali per realizzare le strutture dedicate al diporto.

Un'ulteriore semplificazione delle procedure per il rilascio delle concessioni potrebbe rendere facoltativa – e non obbligatoria – la doppia fase di cui agli articoli 3, 4, 5 e 6 del DPR (presentazione del progetto preliminare e successivamente di quello definitivo); abrogare la norma di cui all'articolo 6, comma 2, lettera b), che impone l'Accordo di Programma in caso di progetto in variante agli strumenti urbanistici, posto che, oramai, con la Conferenza di Servizi si possono approvare anche varianti a tali strumenti urbanistici; inserire, all'art. 2, i rimessaggi a secco fra le strutture dedicate alla nautica da diporto per supportare lo sviluppo ed il sostegno della nautica sociale.

Soprattutto, modificare l'articolo 5, comma 9 (che prevede l'invio alla Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici, a fini di eventuale annullamento, dell'autorizzazione paesaggistica data sul progetto preliminare) e l'art. 6, comma 3, rendendo obbligatoria la partecipazione della Soprintendenza alla Conferenza di servizi. In questo modo verrebbe soppresso il potere *ex post* di annullamento di atti, sostituendolo con una più propositiva co-decisione.

► *Impugnazione delle concessioni demaniali*

Un'ulteriore criticità legata all'approvazione dei progetti dei porticcioli turistici è la regola propria del nostro ordinamento secondo cui gli atti amministrativi (eccezion fatta per quelli generali-regolamentari) sono impugnabili dai terzi davanti al Giudice amministrativo entro 60 giorni da quando ne abbiano avuto piena conoscenza.

Secondo una secolare giurisprudenza, in difetto di notificazione o comunicazione individuale, si ha piena conoscenza solo con l'ultimazione strutturale delle opere e, in genere, si esclude che la pubblicazione degli atti ai vari albi degli enti pubblici valga a far decorrere i termini di impugnativa. Accade con grande frequenza che vengano presentati ricorsi e che essi vengano spesso accolti, con annullamento degli atti, ad opere portuali avviate e, qualche volta, in avanzato stato o addirittura ultimate. Il danno è evidente.

L'unico possibile rimedio è la previsione di una norma speciale a modifica dell'art. 21 della L. 6 dicembre 1971 n.1034 (già modificato con l'art. 1 L. 21 luglio 2000 n. 205) che preveda che in tema di opere realizzate in ambito portuale ai fini turistici e di diporto, l'eventuale ricorso avverso il provvedimento di rilascio della concessione debba essere notificato tanto all'organo che ha emesso l'atto impugnato quanto ai contro interessati ai quali l'atto direttamente si riferisce, o almeno ad alcuno tra essi, entro il termine da fissarsi da quando l'interessato ne abbia ricevuta la notifica o ne abbia comunque avuto piena conoscenza. Dovrebbe inoltre essere specificato che il termine per ricorrere decorre per chiunque

e comunque dalla scadenza del termine di pubblicazione all'albo dell'ente dal quale l'atto provenga. I singoli ordinamenti regionali potrebbero prevedere forme ampliate di pubblicazione ai fini della decorrenza del termine d'impugnazione.

► *Le problematiche relative ai canone demaniali e alla rendita catastale*

L'art. 1, commi 251 e seguenti della legge Finanziaria 2007 (*nuovi criteri per la determinazione dei canoni per le concessioni demaniali marittime*)⁶⁴, di contro, ha reso inapplicabile la misura generale dei canoni di concessione di beni demaniali marittimi precedentemente fissata⁶⁵, parificando i canoni di queste strutture a quelli degli stabilimenti balneari.

Ciò ha comportato il rilevante aumento dei canoni demaniali marittimi che ha colpito i porti turistici. In alcuni casi si arriva a 8-10 volte i valori iniziali e tale abnorme aumento minaccia seriamente di mettere in crisi l'intero settore facendo saltare i *business plan* dei concessionari e comunque pone la portualità italiana in una situazione di grave svantaggio concorrenziale nei confronti di quella di altri Stati mediterranei.

La nuova normativa prescinde dalla considerazione che la maggior parte dei beni destinati a divenire proprietà dello Stato, in qualità di pertinenze demaniali, sono realizzati dall'iniziativa privata: così inopinatamente penalizza sia chi vuole investire in queste strutture, sia il patrimonio pubblico. In particolare:

- a) nel calcolo dei canoni per le pertinenze ora si fa riferimento ai valori indicati dall'OMI (Osservatorio del Mercato immobiliare), le cui banche dati non tengono in alcuna considerazione la specificità dei beni strutturali della portualità, quindi non danno riscontro dell'effettivo valore commerciale delle maggior parte delle pertinenze insistenti sul demanio marittimo funzionali alla portualità (sempre che esse abbiano un valore commerciale);
- b) il combinato delle L. 296/2006 e della Circolare di applicazione dell'Agenzia del Demanio sostanzialmente punisce chi, come abitualmente in queste concessioni, realizza beni di difficile rimozione, quali banchine, dighe, scogliere, scali, capannoni, immobili classificati, destinati al termine della concessione a divenire proprietà dello Stato cioè pertinenze demaniali, sovvertendo un giusto criterio, da sempre riconosciuto, dello sconto sul canone base in funzione delle opere che il concessionario si obbliga a realizzare per il fine del pubblico interesse e ad accrescimento del patrimonio pubblico.

Sull'applicazione della nuova normativa alle concessioni demaniali già rilasciate pendono peraltro seri dubbi di legittimità. Le prime pronunce giurisprudenziali in materia, ancorché non definitive, aggravano detti dubbi non solo relativamente agli aumenti dei canoni, ma soprattutto sui meccanismi di calcolo. Il Consiglio di Stato, Sezione sesta – per esempio – con l'ordinanza 880/09 del 17 febbraio 2009 ha accolto l'istanza cautelare in primo grado di un porto turistico e quindi la sospensione dell'applicazione dell'aumento dei canoni, "ritenuto che la nuova determinazione va ad alterare sensibilmente il rapporto contrattuale tra Amministrazione e concessionario e incide sull'affidamento di quest'ultimo".

Anche il Tribunale di Roma, dopo essersi dichiarato competente ad intervenire in materia di canoni concessori⁶⁶, ha disposto in sede cautelare la sospensione di provvedimenti comunali con i quali sono stati

⁶⁴ Il decentramento delle competenze in materia di portualità turistica progressivamente attuato dal legislatore non opera con riferimento alla determinazione dell'ammontare dei canoni demaniali marittimi per le strutture portuali di cui al DPR 509/97. Infatti, stante la natura di beni demaniali di proprietà dello Stato ai sensi dell'art. 822 c.c. delle strutture portuali in questione, la potestà di determinare i relativi canoni permane in capo al competente Ministero.

⁶⁵ Criteri fissati con D. M. 19 luglio 1989 dall'allora Ministro della Marina Mercantile, di concerto con il Ministro delle Finanze.

⁶⁶ In quanto la decisione non verteva sulla discrezionalità, nel qual caso vi sarebbe la competenza del giudice amministrativo.

quantificati a carico dei concessionari ulteriori canoni per le pertinenze. Il giudice ordinario ha infatti osservato che non essendo ancora avvenuto il passaggio alla proprietà dello Stato, le opere costruite dal concessionario non possono ancora considerarsi delle pertinenze (Ordinanza n. 396/08 del 23.06.2008). Ancora più impietoso è il parere espresso il 2 dicembre 2008 dalla Corte dei Conti - Sezione centrale di controllo delle amministrazioni dello Stato - il quale evidenzia quanto l'aumento dei canoni sia sproporzionato rispetto all'ipotizzato vantaggio per l'erario, sia in termini di contenzioso, sia in termini di risultati economici. La ricostruzione della Corte "pone evidenti interrogativi sul piano dell'attendibilità dei criteri delle previsioni di entrata, non tanto perché basate su normative di incerta attuazione, ma perché comunque sempre superiori, e di molto nel 2007, al gettito".

La magistratura contabile ha scrupolosamente rilevato come già ai rilevanti incrementi delle previsioni di entrata nel triennio 2005-07 non è seguito un corrispondente andamento delle riscossioni e degli accertamenti. "Con la nuova disciplina introdotta con la Legge Finanziaria 2007" - aggiunge - "non sono certo venuti meno difetti, carenze, anomalie che hanno inciso e incidono negativamente sul livello delle entrate e sul loro controllo".

Altro tema critico è quello relativo alla determinazione della rendita catastale per i posti barca, che non ha ancora trovato un'univoca e chiara soluzione a livello legislativo. In proposito l'Agenzia del Territorio ha precisato che i porti turistici, compresi i moli, le banchine, gli spazi di manovra e di parcheggio nonché gli uffici destinati alla gestione portuale, rientrano nella categoria D/8. Al riguardo si rende necessaria una linea guida per l'attribuzione di una rendita catastale ai detti manufatti, tenendo conto della circostanza che la proprietà superficiale sugli stessi è comunque limitata nel tempo non potendo eccedere il periodo della concessione demaniale ed inoltre del fatto che lo specchio acqueo facente parte del posto barca, non costituendo bene immobile ai sensi del codice civile, non può comunque essere censito in base alle regole base dell'accatastamento.

Ancora una volta occorre ricordare che l'attribuzione di una rendita catastale troppo elevata determinerebbe l'applicazione di un'ICI tale da impedire un piano di parità concorrenziale rispetto ai porti turistici francesi e croati.

► *Il recupero delle strutture portuali commerciali esistenti*

Come evidenziato dal *Rapporto sulla portualità italiana* presentato da Ucina nel 2008 e sinteticamente riportato di seguito la dotazione di bacini non è tuttavia sempre insoddisfacente. Il dato può apparire in contraddizione, ma è determinato dall'analisi degli spazi attualmente adibiti ad uso militare o commerciale e solo parzialmente utilizzati (quando non abbandonati), che potrebbero essere riconvertiti alla nautica da diporto.

L'incentivazione alla realizzazione di approdi turistici all'interno di bacini già esistenti è una soluzione che presenta rilevanti vantaggi sia di carattere economico sia, specialmente, di carattere paesaggistico-ambientale. Poiché, come detto, la materia del turismo nautico, e delle relative opere, deve ritenersi nella piena competenza legislativa regionale⁶⁷, è corretto limitare l'intervento statale proposto agli ambiti territoriali soggetti alla giurisdizione delle Autorità Portuali⁶⁸. In questo senso la revisione della L. 84/1994 offre l'opportunità di inserire una disposizione che imponga ai

⁶⁷ Con che non si tratti di porti aventi rilevanza economica nazionale o internazionale o di aree dichiarate di preminente interesse nazionale.

⁶⁸ Anche tenuto conto che l'art. 105 D.Lgs. 31 marzo 1998 n. 11 esclude dal conferimento di competenze alle Regioni tutte le funzioni attribuite alle autorità portuali dalla legge 28 gennaio 1994 n. 84 (e successive modificazioni).

Piani Regolatori Portuali di considerare la possibilità di riutilizzare strutture o ambiti esistenti, sotto utilizzati o non diversamente e più proficuamente utilizzabili, per insediare un approdo per il diportismo.

Al fianco del recupero delle strutture esistenti dovrebbe essere collocata l'incentivazione per il rimessaggio a secco e la piccola nautica, volta alla razionalizzazione dello sfruttamento degli specchi acquei esistenti. In questo senso rileva il primo trasferimento di funzioni amministrative alle Regioni in materia di concessioni di beni del demanio marittimo (ai sensi del D.lgs. n. 112 del 1998), che allora è avvenuta ad eccezione dei porti di interesse nazionale e internazionale individuati con il DPCM 21 dicembre 1995. Successivamente la modifica del Titolo V della Costituzione ha previsto l'attribuzione alle Regioni della competenza legislativa concorrente in materia di porti. Nelle more della revisione del suddetto DPCM, ancora giacente presso la Presidenza del Consiglio, alcune recenti sentenze della Corte Costituzionale hanno chiarito la sua inapplicabilità, poiché la riforma ha sancito un nuovo sistema delle competenze.

È tuttavia auspicabile che la devoluzione alle Regioni della podestà sul demanio coincida con una politica di indirizzo di destinazione d'uso per la nautica minore del gran numero di strutture demaniali, pontili, arenili e piazzali già identificati dal DPCM 21 dicembre 1995, che si rivelino particolarmente adatti ad essere utilizzati per l'ormeggio, le operazioni di alaggio e varo ed il ricovero a secco (*dry storage*).

► *La riqualificazione del demanio militare in disuso*

Il disegno di legge S.1373 – presentato dal Ministro della Difesa di concerto con il Ministro dell'Economia e il Ministro dello Sviluppo Economico e in discussione al Senato – prevede il conferimento ad una Spa posseduta interamente dal Ministero, denominata difesa Servizi, del patrimonio immobiliare non più necessario ai compiti militari, ai sensi dell'articolo 14-bis della legge 6 agosto 2008, n. 133. "In sostanza" – si legge nella relazione al DDL – "l'intervento in esame consente, in modo del tutto innovativo, all'Amministrazione della Difesa di creare dalle risorse in proprio possesso un valore aggiunto da utilizzare come forma di autofinanziamento, derogando alla logica per cui la pubblica amministrazione costituisce solamente un centro di spesa". Detta normativa, se approvata, offrirebbe un'importante opportunità, sia per la nautica, sia per la stessa amministrazione della Difesa.

L'arsenale di Venezia, il Castello Aragonese e ampie porzioni del porto di Brindisi, l'area dei depositi di Punta Cugno ad Augusta, l'Arsenale Militare di Taranto, sono solo alcuni tra gli esempi eccellenti di possibili siti di interesse. Il caso più eclatante è relativo al riuso del aree demaniali di Taranto, dichiarate non più interessanti ai fini militari già dal 1992⁶⁹. Il solo demanio militare inutilizzato nel primo e secondo Seno del Mar Piccolo – Arsenale e Stazione Torpediniere, ex idroscalo Bologna dell'Aeronautica Militare, Cimino, ecc. – configura oltre 120 ettari di superficie.

Ma si tratta della punta di un iceberg fatto di strutture anche minori, di porzioni di moli e banchine, che possono essere destinate all'ormeggio delle imbarcazioni da diporto, nonché di piazzali e strutture a terra che possono anch'esse agevolmente e semplicemente essere riconvertite e dedicate al ricovero a secco per le piccole imbarcazioni.

⁶⁹ Tali strutture "pur se sorte per evidenti finalità di carattere strategico-militare, hanno ormai perduto gran parte della loro importanza a fronte della realizzazione, in corso di ultimazione, della nuova Stazione navale in Mar Grande", si legge nel Protocollo d'intesa del 3 Febbraio 1992, firmato da Comune e Provincia di Taranto, Regione Puglia, Ministeri Aree Urbane, Difesa, Interventi Straordinari per il Mezzogiorno.

9.3 La revisione della normativa fiscale: una leva per la competitività

Una "buona fiscalità" rimane certamente uno degli strumenti necessari per consolidare il sistema nautico italiano, ma soprattutto per farne uno dei motori della ripresa economica del Paese. Come evidenziato dal *focus* sulla spesa del diportista (cap. 8) di questo Rapporto, infatti, l'indotto a valle generato dai diportisti nel momento dell'utilizzo della propria unità da diporto comprende un elenco molto lungo di attività e servizi: locazione del posto barca, nolo dell'imbarcazione, carburante, acquisto di accessori per strumentazione di bordo e materiale utile alla navigazione, attività di manutenzione, riparazione, rimessaggio, utilizzo di strutture alberghiere, ristoranti, abbigliamento, attività commerciali di vario genere, attività di svago, pratica di sport acquatici.

Proprio per questo secondo il Censis il moltiplicatore del reddito e il moltiplicatore dell'occupazione dell'industria nautica hanno entrambi valori superiori a 4,5 punti, i più alti di tutto il cluster marittimo. Il comparto è dunque capace di moltiplicare i propri 37.000 occupati diretti generando i 120.000 posti di lavoro dell'indotto. Una ricerca di Bain segnala inoltre che la filiera dei servizi, del turismo e del tempo libero che ruota intorno all'utilizzo dell'imbarcazione equivale al 10% annuo del valore a nuovo dell'imbarcazione stessa. Infine, secondo quanto rilevato dall'Osservatorio Nautico Nazionale confrontando la spesa del turista nautico con quella del *city tourism*, nell' "Indagine di confronto fra turismo nautico e city tourism", limitatamente alla regione Liguria, risulta che la capacità di spesa sul territorio del diportista (92-102 euro al giorno pro capite) è molto superiore a quella del turista urbano (60 euro) al netto del costo di soggiorno (rispettivamente per il porto e l'hotel).

Tali dati giustificano – ben oltre le pur legittime richieste degli operatori del comparto – la definizione di una politica fiscale di supporto allo sviluppo del settore.

► *Il leasing nautico*

Con l'emanazione della circolare 7 giugno 2002 n. 49 le società di leasing italiane hanno potuto applicare l'IVA relativa alla locazione, anche finanziaria, delle unità da diporto soltanto su una quota percentuale dei canoni addebitati ai clienti, calcolata in relazione al periodo di utilizzo delle stesse nelle acque territoriali dell'Unione Europea.

Poichè la verifica dell'utilizzo richiederebbe il monitoraggio di ogni singola tratta per tutti i giorni di navigazione, sulla base di una nota tecnica inviata dall'allora Ministero dei Trasporti all'Agenzia delle Entrate sono state fissate percentuali a *forfait*, variabili a seconda del tipo e della lunghezza (e quindi di attitudine alla navigazione di altomare).

La suddetta circolare era dunque figlia di una volontà politica di recuperare gettito dai francesi e nel quinquennio 2003-2008 ha portato all'erario circa 800 milioni di euro di IVA, altrimenti incassata all'estero (cap. 1.1.5). In forza della circolare 7 giugno 2002 n. 49 sono state fissate delle percentuali di presunta permanenza nelle acque territoriali della UE, variabili a seconda del tipo e della lunghezza delle unità da diporto. L'impatto sul mercato è stato documentato da analisi già pubblicate⁷⁰.

Detto sistema presentava tuttavia alcune lacune in ordine agli strumenti e alle modalità di verifica, che comunque permangono in capo all'Amministrazione. In particolare sottoponendo ad accertamento le percentuali di navigazione in acque estere si è rischiato di annullare di fatto il sistema forfettario disegnato dalla suddetta circolare 49, determinando una situazione di assoluta incertezza del mercato.

⁷⁰ Si veda *La nautica in cifre* anni 2006-2007.

Contemporaneamente Francia e Malta hanno rivisto le quote percentuali di presunta permanenza nella UE (con conseguente riduzione dell'imponibile) in modo più favorevole soprattutto per la piccola nautica, determinando una nuova posizione di svantaggio concorrenziale per l'Italia.

Con la circolare 38/E del 22 luglio 2009 l'Agenzia delle Entrate ha risolto le incertezze di natura interpretativa stabilendo che:

- per "acque territoriali" si deve intendere il limite delle 12 miglia marine (limite fissato dall'art. 3 della Convenzione di Montego Bay);
- che le percentuali forfettarie di cui alla circolare n.49/2002 tengono già conto delle normali soste dell'unità da diporto stessa, del rimessaggio a secco per l'inverno, degli interventi di manutenzione ordinaria in cantiere ecc.; pertanto tale stato di fermo, quando rientra nell'ambito dell'ordinario uso dell'imbarcazione, non costituisce, se isolatamente considerato, elemento idoneo a mettere in discussione l'applicazione delle percentuali stabilite dalla citata circolare n. 49/2002;
- la mera constatazione che un'unità da diporto abbia navigato, in partenza ed in approdo, tra due porti comunitari (anche nazionali) non costituisce, di per sé, elemento sufficiente a pregiudicare l'applicazione delle percentuali in questione, sempre che le relative caratteristiche tecniche rendano l'unità stessa idonea a solcare acque internazionali;
- anche ai canoni di "prelocazione" si applicano i parametri forfettari indicati nella circolare n. 49/2002.

Per completare il nuovo assetto competitivo del settore andrebbe ora risolta la questione dell'applicazione del regime del margine per ritiro di unità da diporto in leasing da privati e successiva rivendita. Il mercato dell'usato è infatti funzionale a quello del nuovo ed è il primo a risentire del periodo di crisi finanziaria che caratterizza ancora l'economia globale. Oggi i segnali che giungono dagli operatori sono di estrema sofferenza, ai limiti della mobilità, soprattutto per le unità di dimensioni medio-piccole che per le loro caratteristiche possono essere considerate l'*entry level* nel mondo della nautica.

Particolarmente delicata è la posizione del cantiere (produttore di scafi nuovi) che provveda al ritiro ed alla successiva rivendita di un'unità da diporto usata, di proprietà di un privato, per la quale sia in corso un contratto di leasing. Attualmente l'impresa deve subentrare nel contratto di leasing e solo successivamente può porlo in capo al terzo acquirente, ma ciò comporta non pochi oneri.

Gli operatori del settore segnalano la necessità, per ridare impulso al mercato dell'usato, che con provvedimento amministrativo venga ammessa la possibilità di applicare il regime del margine qualora il cantiere subentri nel contratto di leasing (applicazione del regime IVA del margine ai sensi dell'art. 36 del D.L. 23 febbraio 1995, n. 41, convertito dalla L. 22 marzo 1995, n. 85).

► *Disciplina fiscale applicabile alle navi da diporto a uso commerciale in fase di costruzione*

Un caso specifico che merita un approfondimento è quello della disciplina fiscale applicabile alle navi da diporto destinate a un impiego esclusivamente commerciale, o, meglio, la questione degli acconti in fase di costruzione. Si riscontra che, ad oggi, l'Amministrazione competente non intende riconoscere l'esenzione IVA di cui all'art. 8-bis del DPR 633/72⁷¹, fino a che tali unità non sono completate ed effettivamente iscritte come unità da diporto destinate a essere impiegate in un'attività commerciale.

Ciò comporta che gli acconti riscossi dal cantiere in fase di avanzamento lavori – sebbene finalizzati alla cessione di una nave da diporto destinata all'esercizio di attività commerciale, per la quale è quindi previsto il regime di esenzione – sono, oggi, gravati da IVA che può eventualmente solo essere recuperata dall'acquirente in un momento successivo.

⁷¹ "Sono assimilate alle cessioni all'esportazione a) le cessioni di navi destinate all'esercizio di attività commerciale".

► *L'allineamento del regime IVA dell'unità da diporto ad uso commerciale e dei servizi relativi*

Sulla base di circolari amministrative è stato riconosciuto anche che le unità da diporto acquistate per uso commerciale (cioè per attività di locazione e/o noleggio), da parte di soggetti d'imposta possono fruire della non imponibilità IVA prevista dall'art. 8 bis, lett. a), del decreto IVA. I servizi relativi alle medesime unità, ai sensi della successiva lett. e), sono altresì non imponibili.

Tutta la materia tuttavia è stata oggetto di numerose circolari, risoluzioni e risposte ad interpellanti non sempre coerenti l'uno con l'altro che hanno ingenerato dubbi interpretativi. Ancora una volta è necessario avere ben presente l'interpretazione data alle analoghe norme europee. L'intera questione dovrebbe essere ripresa in considerazione.

► *La fiscalità sui posti barca*

La nautica da diporto è divenuta negli ultimi anni una delle componenti di rilievo dell'attività turistica. Lo stesso legislatore ha abbinato nautica e turismo nel titolo della L. 8 luglio 2003, n. 172 "Disposizioni per il riordino e il rilancio della nautica da diporto e del turismo nautico".

Tuttavia il turismo nautico è discriminato, quanto al trattamento fiscale ai fini IVA, rispetto ad altre forme di turismo. I servizi prestati in un porto turistico o marina per il ricovero delle unità da diporto – sia nei posti barca a mare, sia negli spazi a terra dove tirare in secco tali unità (c.d. *dry storage*) – non hanno lo stesso trattamento fiscale dei servizi prestati in un camping. L'aliquota IVA applicata nel primo caso è del 20%, nel secondo del 10%.

Lo svantaggio concorrenziale è attualmente esistente soprattutto nei confronti dei gestori di porti turistici della vicina Francia ed è pesante. Oltralpe per la locazione occasionale o abituale di posti barca non si applica l'IVA fino ad un importo di 27.000 euro di canoni annui, mentre la normale imposta si applica solo sugli importi eccedenti. A maggior ragione ciò vale per i contratti di locazione a breve termine – cioè non coincidenti con la durata della concessione demaniale – vero strumento per incentivare lo sviluppo del turismo nautico.

A tal proposito il Rapporto 2010 approfondirà l'argomentazione che ritiene che la rivalutazione media del valore dei posti barca sia tale che il gettito IVA sui contratti di affitto sarebbe di molte volte superiore a quello della cessione iniziale *una tantum* al privato e tale da giustificare, almeno in questo caso, una riduzione di aliquota. Si potrebbe così prevedere un canone concessorio agevolato in relazione allo specchio acqueo occupato da posti barca che il concessionario riservi alla rotazione d'uso.

Circa la ristrutturazione urbanistica dell'intera area portuale di cui al citato studio sulla portualità effettuato da Ucina si ritiene che in questo caso la cessione possa fruire dell'applicazione dell'aliquota IVA del 10%, ai sensi del punto 127-*quinquiesdecies* della Tabella A, Parte III, allegata al D.P.R. n. 633/1972⁷², qualora vi sia il riconoscimento da parte degli organi competenti che l'insieme dell'approdo turistico, comprensivo di opere a mare e di opere a terra, costituisca una ristrutturazione urbanistica dell'intera area portuale.

Una pronuncia in via amministrativa potrebbe confermare che l'esistenza di una ristrutturazione urbanistica dell'area portuale può essere dimostrata non solo mediante l'esistenza di un Piano Regolatore Portuale, ma anche mediante una presa d'atto del Comune nella suddetta Conferenza di Servizi⁷³.

⁷² TAB. A, punto 127 *quinquiesdecies*: "fabbricati o porzioni di fabbricati sui quali sono stati eseguiti interventi di recupero di cui all'articolo 31 della legge 5 agosto 1978, n. 457, esclusi quelli di cui alle lettere a) e b) del primo comma dello stesso articolo, ceduti dalle imprese che hanno effettuato gli interventi".

⁷³ L'organo competente in materia urbanistica è il Comune il quale, nel caso dei porti turistici, può o predisporre un piano regolatore portuale o, comunque esprimere il suo parere in materia urbanistica nel corso della Conferenza di Servizi prevista dall'art. 5 della L. n. 599/1997.

9.4 Alcune indicazioni per il Codice della Nautica

L'industria nautica italiana è leader nella costruzione dei grandi yacht, con una quota del 51% del portafoglio ordini mondiale (2008), ma aspetti tecnici, normativi, giuridici e le dinamiche economiche di gestione e utilizzo degli yacht commerciali ne frenano poi la permanenza sotto la nostra bandiera.

Anche la competitività del noleggio di grandi yacht battenti bandiera italiana è, infatti, oggi fortemente inficiata da procedure burocratiche troppo onerose che lo rendono svantaggioso rispetto al più attrattivo Registro Inglese.

► *L'iscrizione delle navi da diporto nel Registro Internazionale*

La disciplina contenuta nell'art. 3 della Legge n. 172/2003 stabilisce che le navi da diporto che presentino determinate caratteristiche, possono essere iscritte nel Registro Internazionale⁷⁴ e godere degli stessi benefici fiscali e contributivi previsti per le navi mercantili.

Tuttavia la vigente normativa e le prassi adottate dagli Uffici dell'Amministrazione assoggettano le navi da diporto a una onerosa e burocratica disciplina che finora ha notevolmente limitato l'accesso al nostro Registro Internazionale. Inoltre, il limite massimo di stazza lorda di 1.000 t previsto per l'iscrizione è avvertito come eccessivamente restrittivo rispetto alle potenzialità del settore che vede l'impostazione e la costruzione di navi da diporto di dimensioni sempre crescenti.

Si impone quindi il recupero di organicità e sistematicità della disciplina che potrebbe attuarsi attraverso l'inserimento di tutta la materia relativa alle Navi da diporto, comprese quelle iscritte nel Registro Internazionale (RI), all'interno del Codice della Nautica da Diporto (CND). Tale obiettivo prevederebbe, quindi, anche l'abrogazione dell'articolo 3 della Legge n. 172 dell'8 luglio 2003 (che, a seguito delle ipotizzate modifiche, andrebbe a contenere una disciplina non più applicabile).

Allo scopo si dovrebbe prevedere all'interno del Codice della Nautica da Diporto un'apposita sezione (la IV) per l'iscrizione delle navi da diporto con determinate caratteristiche – per godere del regime previsto per le navi iscritte nel RI, ma conservando per il resto la loro disciplina speciale così come prevista dal CND stesso. In particolare:

- inserire tutta la disciplina relativa alle Navi da diporto, comprese quelle iscritte nel Registro Internazionale (RI), all'interno del Codice della Nautica da Diporto (CND) che non disciplina in alcun modo l'argomento;
- prevedere all'interno del CND la possibilità che le navi da diporto con certe caratteristiche possano iscriversi nel RI – in apposita sezione (la IV) ad esse sole riservata da istituirsi contestualmente – per godere dei benefici fiscali e degli sgravi contributivi previsti per le navi mercantili iscritte nel medesimo RI (come è già previsto attualmente), ma conservando per il resto la loro disciplina speciale così come prevista dal CND stesso;
- eliminare il limite della stazza massima di 1.000 tonnellate;
- disciplinare le modalità amministrative di iscrizione al RI mediante una procedura semplificata;
- chiarire che la disciplina applicabile alle navi da diporto in oggetto resta quella contenuta nel CND precisando espressamente che ad esse non può applicarsi la normativa e la prassi relativa alle navi mercantili, nonostante l'iscrizione nel RI;
- prevedere un numero minimo di persone di equipaggio (comandante e altri due membri, tutti di nazionalità UE) e la possibilità per il comandante di aggiungere altri membri di equipaggio anche di altra nazionalità come da Regolamento di attuazione.

⁷⁴ Di cui al Decreto Legge n. 457 del 30.12.1997 convertito con Legge 27.2.1998, n. 3).

► *I titoli professionali del noleggio*

In tutti i casi in cui un'unità da diporto sia noleggiata⁷⁵, così come stabilito dall'art. 47 del Codice della Nautica da Diporto (CND), i membri dell'equipaggio devono essere muniti dei titoli professionali previsti attualmente dal regolamento di cui al D.M. 10.5.2005 n. 121.

La normativa in questo modo sottintende una scelta professionale "a tempo pieno" da parte dell'aspirante. Per conseguire il titolo minimo necessario per poter essere imbarcato⁷⁶, infatti, l'aspirante deve fra l'altro:

- avere completato un periodo di addestramento a bordo di 36 mesi di navigazione, di cui almeno 24 mesi su navi e imbarcazioni da diporto con qualifica di mozzo o di allievo ufficiale di navigazione da diporto⁷⁷;
- aver superato i corsi PSSR, MAMS, GMDSS, radar e primo soccorso elementare;
- aver superato l'esame teorico-pratico per lo svolgimento delle mansioni di ufficiale in servizio di guardia in navigazione previsto dall'art. 1 D.M. 5.10.2000⁷⁸.

Una scelta così radicale, però, non coincide con la figura dello "skipper", così come comunemente risultante dalla pratica del settore del noleggio di imbarcazioni da diporto (prevalentemente a vela con motore ausiliario). Di conseguenza gli operatori del settore, in luogo dei contratti di noleggio, ricorrono all'utilizzo distorto dei contratti di locazione (senza equipaggio), per i quali non è previsto il vincolo della professionalità del comandante.

Per rendere la normativa in materia di titoli professionali più aderente alla realtà e alle esigenze del noleggio delle imbarcazioni da diporto, si rende necessario intervenire con una modifica volta ad "alleggerire" i requisiti per l'esercizio delle funzioni di skipper su tale tipo di unità.

► *Patente nautica*

Stravolgendo le modalità consolidate da decenni, il D.M. 29 luglio 2008 n. 146 ha imposto limiti territoriali per i quali ci si può iscrivere a una scuola nautica della sola zona di residenza. Il dettato dell'articolo 42, comma 7 [e del comma 2 dell'allegato II (art. 47)], ha comportato la paralisi dell'attività didattica e di esame per il conseguimento delle patenti nautiche, ma anche gravi disfunzioni per gli uffici preposti della pubblica amministrazione. Situazione aggravata da numerosi ricorsi al Tar e la denuncia all'Antitrust che evidenziano violazioni delle norme del Codice Civile sulla domiciliazione e distorsioni per la libera concorrenza sul mercato. Anche in considerazione dell'adottando Decreto Ministeriale recante la disciplina unica per le modalità di esame (a quiz), è quanto mai opportuna l'abrogazione della suddetta disposizione.

Il DM 146 - al comma 3 dell'art. 36 - prevede inoltre che le scuole nautiche e le autoscuole che fanno patenti nautiche non possano rilasciare il certificato medico in sede, al contrario di quanto avviene per le patenti automobilistiche. Per correggere questa grave stortura sarebbe sufficiente aggiungere alla formulazione vigente la formulazione "o in gabinetti medici adeguatamente attrezzati".

⁷⁵ Impiegata commercialmente mediante la sua messa a disposizione di un soggetto diverso dal suo proprietario e/o armatore e dotata di equipaggio.

⁷⁶ Ovvero il titolo di "ufficiale di navigazione da diporto" (ex art. 5 D.M. n. 121/2005).

⁷⁷ Per coloro che sono in possesso del diploma di Istituto Nautico, tale periodo è ridotto a 12 mesi [art. 5, lett. c)].

⁷⁸ Oggi art. 4 D.M. 30.11.2007, art. 5, lett. e).

9.5 La legislazione per le Aree Marine Protette

La XIII Commissione territorio e Ambiente del Senato ha avviato una serie di audizioni riservate al mondo delle aree protette, delle associazioni della pesca, delle associazioni ambientaliste, dell'industria nautica, costituendo una sorta di commissione consultiva. Al momento di mandare in stampa il Rapporto, la Commissione è in procinto di incardinare un disegno di legge di riforma, almeno per la parte normativa inerente le aree marine protette e i parchi terrestri con perimetrazione a mare.

Di seguito sono riportate le problematiche maggiormente poste all'attenzione del legislatore.

► *La mission*

Le riserve marine si sono sviluppate in assenza di un piano organico e di obiettivi chiari.

► *La verifica delle condizioni di istituzione*

Dall'entrata in vigore della legge 979 dell'82⁷⁹ ad oggi le condizioni ambientali delle aree di reperimento per l'istituzione delle AMP possono essere drammaticamente cambiate, senza che ci sia stato un programma di monitoraggio, sia pur blando. A preoccupare è anche il proliferare di riserve marine regionali, istituite al di fuori dalle previsioni della L. 394, che le vuole statali, con meno garanzie sulle procedure di valutazione, in assenza di un confronto con le popolazioni locali, senza la necessaria pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale e, in definitiva, causando una moltiplicazione di regole, norme e divieti al di fuori da ogni logica di sistema.

► *Il Piano di gestione*

Questo strumento, che normalmente è lasciato ad una definizione successiva rispetto all'istituzione dell'area protetta, è quello che in realtà decide l'insuccesso o il successo della riserva e senza il quale non si possono attivare i finanziamenti, prevedere strumenti di fruizione flessibile, aprirsi alla sperimentazione.

► *La capacità di gestione dei comuni*

L'affidamento in via primaria agli Enti Locali della gestione è effettuata al di fuori di ogni verifica sulla loro capacità gestionale.

► *La congruità dei finanziamenti*

Un tema centrale, sollevato da tutti gli enti gestori è quello della congruità dei finanziamenti pubblici e della pianificazione pluriennale degli stessi. Ancora più grave è l'aspetto della certezza e della regolarità delle erogazioni.

► *La frammentazione*

L'utente deve distinguere fra le Aree Marine Protette statali, i parchi nazionali terrestri - che se istituiti in coincidenza con le aree di reperimento delle AMP possono estendere la loro perimetrazione a mare - i parchi sommersi, che custodiscono beni archeologici, i parchi internazionali, in parte coincidenti con Aree Marine Protette, ma dipendenti da trattati internazionali. Ciascuno con un suo *iter* istitutivo e, soprattutto, un sistema di regole, talora in contraddizione con gli altri.

⁷⁹ Che ha individuato le cosiddette "aree di reperimento".

Sarebbe dunque auspicabile uno stralcio delle norme della legge 394 e la stesura di una normativa quadro, specifica delle aree marine protette che, in particolare, si orienti ad assicurare le seguenti nuove condizioni:

- abolizione delle cosiddette zone di reperimento e determinazione dei criteri per l'individuazione dei siti meritevoli di tutela;
- potere di revoca dell'ente gestore da parte del Ministro dell'Ambiente in caso di grave inadempienza;
- affidamento della gestione della riserva contestualmente all'istituzione della stessa, per evitare l'entrata in vigore dei vincoli (e delle sanzioni) in assenza di un organo di governo;
- tempi certi per l'emanazione e la revisione dei regolamenti di gestione;
- valutazione sistematica dell'efficacia e della commisurazione dei divieti rispetto agli obiettivi di tutela;
- pieno riconoscimento, sia a livello legislativo che regolamentare, degli interessi diffusi non ambientali, cioè fruizione, navigazione da diporto (sostenibile), ecc.;
- riconoscimento delle associazioni di categoria quali rappresentanti del comparto nautico e il loro inserimento nell'ambito delle categorie economiche interessate da consultare nella fase istitutiva.

Circa le norme di gestione, è senz'altro auspicabile l'acquisizione delle indicazioni tecniche del Protocollo per la nautica compatibile, sottoscritto nel 2007 presso il Ministero dell'Ambiente ed in particolare la riduzione ad unità del sistema normativo delle diverse tipologie di tutela, la semplificazione e la standardizzazione delle norme e dei limiti relativi alla fruizione, in particolare l'individuazione di un criterio unico per l'accesso e la sosta, i requisiti di premialità ambientale per l'accesso delle imbarcazioni.

9.6 Altre semplificazioni normative

Una materia del tutto esterna, ma assai limitante per lo sviluppo del comparto è quella inerenti al tema dei trasporti eccezionali. La procedura delle autorizzazioni è oggi gravata da eccessiva farraginosità e incertezza temporale che penalizza oltremodo il richiedente. La domanda deve essere fatta a ogni singolo ente gestore o proprietario delle tratte stradali incluse nell'itinerario (società concessionarie autostradali, ANAS, Regioni, Province...), che la rilascia esclusivamente per la tratta di propria competenza, con eterogeneità di tempi e discrezionalità sull'eventuale assenso anche in caso di regolarità tecnica del convoglio.

La mancanza di un coordinamento fra i vari soggetti gestori e proprietari delle singole tratte stradali – come avviene in gran parte delle altre nazioni europee – determina pertanto un'eccessiva dilatazione dei tempi sia nella fase autorizzativa, sia in quella di viaggio. Si renderebbe pertanto necessaria una revisione del comma 6 dell'art 10 del CdS (D.Lgs. 30 aprile 1992, n. 285), che preveda di delegare il rilascio dell'autorizzazione per l'intero itinerario a un unico soggetto – identificabile nella Polizia Stradale della Provincia di partenza del convoglio – a seguito di domanda presentata almeno 20 giorni prima del trasporto.

9.7 Un'ipotesi per il riutilizzo dei porti esistenti

In un Paese che deve mettere al centro delle sue strategie lo sviluppo economico, la nautica da diporto può svolgere un compito essenziale, partendo dal fatto, non trascurabile, che il *cluster* marittimo vale 35 miliardi di euro del PIL italiano⁸⁰ e più del 15%, è dato dallo yachting⁸¹.

Secondo il Terzo Rapporto sull'Economia del Mare *"la nautica da diporto, includendovi l'indotto turistico, è il comparto con la più alta capacità di attivazione a valle fra tutti i settori dell'industria marittima*

⁸⁰ Di cui 31.995 milioni dati da attività marittime, industriali e di servizi e 4.523 milioni da soggetti istituzionale del *cluster* marittimo. Fonte: Terzo Rapporto sull'Economia del Mare – Censis, Federazione del mare. Ultima edizione anno 2006.

⁸¹ Fonte: "Nautica in cifre. Analisi di mercato per l'anno 2007" UCINA – DIEM.

e conseguentemente con la maggiore capacità di generare ricchezza⁸². Lo dimostrano i valori del moltiplicatore del reddito e del moltiplicatore totale dell'occupazione. Un enorme potenziale, dunque, cui il Paese non può permettersi di rinunciare, specialmente per il Sud.

In particolare è interessante confrontare questi dati con quelli dell'economia del Mezzogiorno disegnato dal rapporto Svimez 2009. Nelle aree urbane del Sud viene prodotto il 60% del Pil meridionale (Istat), ma accanto a poche zone con un terziario forte e un'occupazione in crescita si trovano aree in difficoltà, soprattutto in tema di occupazione (Taranto, Gioia Tauro, Porto Empedocle, Gela), ad altre in piena crisi, con tassi di disoccupazione fra i più alti del Paese (Brindisi, Reggio Calabria, Vibo Valentia, Trapani, Palermo, Messina, Catania, Siracusa).

Secondo Svimez vi sono infine zone di "significative potenzialità turistiche" che però non riescono a sfociare in livelli di reddito e occupazione superiori alla media (Amalfi, Sapri, Gallipoli, Diamante, Praia a Mare, Capo d'Orlando, Acireale). Tutte queste aree hanno un comune denominatore: si tratta di siti potenzialmente interessanti per lo sviluppo del turismo nautico.

Come anticipato, UCINA, partner dell'Osservatorio, nel 2008 ha effettuato uno studio sulle possibilità d'incremento dei posti barca a disposizione per il diportismo nautico: mentre si rimanda all'edizione precedente del Rapporto per l'esame analitico dello studio, ripetiamo in questa sede solo alcune delle indicazioni principali.

► *Un progetto nazionale per la portualità turistica*

Le infrastrutture, indispensabili in una nazione moderna che vuole competere alla pari con gli altri *player* mediterranei e mondiali, sono lo strumento essenziale per supportare qualsiasi progetto imprenditoriale e sociale. Di seguito vengono proposte le risultanze dell'indagine condotta.

► *I porti maggiori*

Esistono 36 porti marittimi interessanti il commercio gestiti da 24 Autorità Portuali con personalità giuridica di diritto pubblico e autonomia di bilancio e finanziaria, che hanno compiti di programmazione e controllo. Per lo più si tratta di bacini di antica pianificazione e progettazione che nelle porzioni più interne hanno ancora i moli pensati per le manovre delle navi a vela. Tuttavia, le dimensioni delle nuove porta-contenitori, la nuova centralità del Mediterraneo, lo sviluppo dei corridoi europei, pongono il Paese di fronte all'esigenza da un lato di potenziare gli scali maggiori, e dall'altro quella di ricollocare e razionalizzare quelli minori.

In Europa si possono contare diversi esempi di aree portuali, situate nel cuore delle città, che da zone sotto utilizzate sono rinate e la cui riqualificazione del *waterfront* è diventata l'elemento di traino di una più ampia rinascita cittadina. Valencia, Barcellona, che sono a noi particolarmente vicine, ne sono certamente un esempio. Evidentemente si tratta di temperare esigenze contrastanti, che solo un'attenta pianificazione territoriale può conciliare, ma non si può non osservare che il tratto comune di questi interventi sta nella riappropriazione pubblica di spazi prima preclusi, che vede sempre lo sviluppo del turismo nautico in prima fila.

Diverse Autorità Portuali si stanno orientando in questo senso. In Sicilia, esiste il nuovo Piano Regolatore del Porto di Palermo che prevede la ristrutturazione del bacino della Calata ed altri interventi per 2.000

⁸² "L'analisi del settore permette di evidenziare quanto, al netto del turismo nautico, il diporto presenta una dimensione produttiva limitata, la più piccola di tutta l'industria marittima, mentre se lo si considera includendo l'indotto turistico risulta il secondo settore del cluster con un Pil pari a 7.044 milioni di euro". L'incidenza del turismo si ripercuote sull'impatto a valle che da 0,123 passa a 2,224 e nel moltiplicatore del reddito, che da 2,165 passa a 4,546. Così considerata nel suo complesso la nautica da diporto è il comparto con la più alta capacità di attivazione a valle fra tutti i settori dell'industria marittima e conseguentemente con la maggiore capacità di generare ricchezza: per 1.000 euro investiti in questo settore, si mette in moto una produzione di 4.546 euro".

posti barca complessivi. Vi è poi il POT (Piano Operativo Triennale) 2007-2009 di Ravenna, che accanto alla riqualificazione del *water front* prevede la realizzazione del distretto per la nautica da diporto. Il piano di Livorno prevede il recupero alla città della parte meridionale del porto fino allo scoglio della Regina ora occupato da barchini. Ma iniziative analoghe sono previste o realizzabili a Viareggio, Civitavecchia, Napoli, Trapani, Brindisi, Trieste. Il 1 giugno 2007 l'Autorità Portuale e l'Amministrazione comunale di Brindisi hanno sottoscritto un accordo di collaborazione finalizzato alla gestione degli interventi di riqualificazione delle aree del *water front* cittadino.

► *Gli scali minori*

Ma al fianco a questi bacini maggiori ci sono gli altri porti e porticcioli minori, il cui spazio è spesso poco razionalmente sfruttato. L'offerta di infrastrutture a livello regionale risulta uno degli elementi di fondamentale importanza per lo sviluppo e la crescita del settore della nautica da diporto nazionale.

Tenendo conto che oggi esistono ormai sistemi che consentono la discesa in acqua e la risalita fino al *park*, gestiti in automatico, senza interventi esterni, con gli ospiti seduti a bordo; moli a scomparsa a saliscendi, tipo ascensore e altri sistemi di sollevamento rapido dall'acqua e che tutti necessitano solo di un piccolo spazio protetto per le operazioni di alaggio e varo in mare, risulta evidente come sarebbe possibile la creazione di nuovi posti barca anche solo riutilizzando strutture portuali già esistenti, rispondendo così ad una domanda di ormeggi a costo contenuto e liberando spazi in acqua per la media e grande nautica.

In conclusione, con una stima prudente, sono stati valutati in oltre 39.000 i posti barca ricavabili per il diporto, da strutture esistenti. Di questi quasi 13.500 sono ottenibili immediatamente, cioè con il semplice posizionamento di strutture snelle come i pontili galleggianti. Mentre altri 10.000 sono ricavabili dopo l'esperimento di alcune opere di infrastrutturazione o manutenzione.

Va notata anche la differenza fra le varie Regioni:

- 4.500 fra Liguria, Veneto e Friuli,
- 9.000 fra Emilia, Toscana, Lazio, Marche e Abruzzo,
- 25.600 nel meridione, isole comprese.

Al Sud, dove gli specchi acquei sotto utilizzati sono di più, si nota anche che è nettamente maggiore il numero dei posti barca ottenibili in breve tempo (Tab. 9.1).

REGIONI	Posti ricavabili	Immediatamente	In tempi brevi
Liguria	2.500	25%	25%
Toscana	4.500	25%	25%
Lazio	1.500	35%	15%
Campania	6.500	20%	35%
Calabria	3.500	45%	25%
Sicilia	6.800	35%	25%
Sardegna	3.000	35%	25%
Puglia	5.800	45%	20%
Molise, Abruzzo e Marche	1.000	35%	15%
Emilia	2.000	25%	35%
Veneto, Friuli V.G.	2.000	25%	25%
TOTALE	39.100	13.415	9.885

Tab. 9.1 – I posti barca ricavabili in Italia ⁸³

PARTE V

Il database Osservatorio

10. Il database del Rapporto 2009

10.1 Database number

Il database *number* contiene i principali dati sistematici, rappresentativi dei diversi temi trattati nel Rapporto. Tali valori, raggruppati secondo argomenti, rappresentano un primo dato di sintesi il cui dettaglio, o ulteriore stratificazione, può essere reperito nella relativa tabella. I dati contrassegnati in blu generalmente si riferiscono ai macro-dati; quelli in azzurro ne costituiscono un ulteriore dettaglio.

Nel paragrafo successivo è comunque riportato l'elenco completo delle tabelle e delle figure suddivise per capitolo.

PARCO NAUTICO	Capitolo 1		PAG.
Parco nautico complessivo (TOTALE)	618.536	Tab. 1.6	22
Unità minori	166.500	Tab. 1.5	21
Unità non immatricolate	520.400	Tab. 1.5	21
Unità da diporto iscritte negli uffici marittimi (TOTALE)	98.136	Tab. 1.1	15
Unità a motore iscritte negli uffici marittimi	80.332 (82,0%)	Tab. 1.1	15
Unità a vela iscritte negli uffici marittimi	17.591 (18,0%)	Tab. 1.1	15
Vita media delle unità da diporto (Canoe, kajak, altri natanti per uso sportivo, pattini, pedalò, mosconi, altri natanti a remi)	10 anni	Tab. 1.4	21
Vita media delle unità a vela senza motore	20 anni	Tab. 1.4	21
PATENTI NAUTICHE	Capitolo 1		
Patenti rilasciate (2007)	35.711	Tab. 1.10	27
Patenti rinnovate e sostituite (2007)	30.955	Tab. 1.10	27
LEASING	Capitolo 1		
Contratti di leasing nautico (2008)	2.141.529 €	Tab. 1.7	24
NOLEGGIO E LOCAZIONE (Panel)	Capitolo 1		
Imprese che usano un unico porto d'imbarco	70,4%	Tab. 1.17	35
Imprese che usano più porti d'imbarco	29,6%	Tab. 1.17	35
Imprese che dichiarano fatturato < a 50.000 €	51,2%	Tab. 1.18	35
Imprese che dichiarano fatturato > a 50.000 €	48,8%	Tab. 1.18	35
Stima del fatturato del settore	108,3 mln di €	Tab. 1.28	41
N° medio di addetti per impresa (TOTALE)	4,4	Tab. 1.19	35
N° medio di addetti "fissi"	3,0	Tab. 1.19	35
N° medio di addetti "stagionali"	1,4	Tab. 1.19	35

N° medio imbarcazioni a disposizione per impresa	3,2	Tab. 1.20	36
Stima della flotta a disposizione	1.841	Tab. 1.28	41
Imbarcazioni di età < 5 anni	56,2%	Tab. 1.23	37
N° medio di imbarcazioni a vela a disposizione per impresa	2,4	Tab. 1.22	37
N° medio di imbarcazioni a motore a disposizione per impresa	0,8	Tab. 1.22	37
Imbarcazioni a vela	76,3%	Fig. 1.23	38
Imbarcazioni a motore	23,7%	Fig. 1.23	38
Imbarcazioni prodotte all'estero	70,6%	Fig. 1.24	38
Imbarcazioni prodotte in Italia	29,4%	Fig. 1.24	38
Imbarcazioni battenti bandiera estera	97,6%	Fig. 1.25	38
Imbarcazioni battenti bandiera italiana	2,4%	Fig. 1.25	38
N° imprese facenti solo locazione	59,6%	Tab. 1.24	39
N° imprese facenti solo noleggio	29,8%	Tab. 1.24	39
N° imprese facenti locazione e noleggio	10,6%	Tab. 1.24	39
N° medio di giorni di attività charter (TOTALE)	69,6	Tab. 1.25	39
N° medio di giorni di sola locazione	75,5	Tab. 1.25	39
N° medio di giorni di solo noleggio	38,8	Tab. 1.25	39
N° medio di giorni di attività mista	66,6	Tab. 1.25	39
Tariffa MAX per noleggio	8.436 €	Tab. 1.26	40
Tariffa MIN per noleggio	4.767 €	Tab. 1.26	40
Tariffa MAX per locazione	4.333 €	Tab. 1.26	40
Tariffa MIN per locazione	2.179 €	Tab. 1.26	40
Imprese che non hanno clientela estera	40,7%	Tab. 1.27	40
Imprese che hanno clientela estera: da 1% a 25%	38,9%	Tab. 1.27	40
Imprese che hanno clientela estera: da 25% a 50%	5,6%	Tab. 1.27	40
Imprese che hanno clientela estera: oltre il 50%	14,9%	Tab. 1.27	40
INFRASTRUTTURE PORTUALI	Capitolo 2		
N° di infrastrutture italiane (TOTALE)	525	Tab. 2.3	46
N° di strutture private (Marina)	68	Tab. 2.3	46
N° di strutture pubbliche	347	Tab. 2.3	46
N° di punti di ormeggio	110	Tab. 2.3	46
N° di "nuovi" porti inseriti nel database – periodo 2007-2009	26	Tab. 2.8	50
N° di infrastrutture capaci di accogliere navi da diporto	213	Tab. 2.14	55
N° di infrastrutture capaci di accogliere navi da diporto	40,6%	Tab. 2.15	55
POSTI BARCA	Capitolo 2		
N° di posti barca (TOTALE)	147.253	Tab. 2.19	59
N° di posti barca in strutture private (Marina)	35.364	Tab. 2.19	59
N° di posti barca in strutture pubbliche	96.012	Tab. 2.19	59
N° di posti barca in punti di ormeggio	15.877	Tab. 2.19	59
Indice dei servizi presenti (media nazionale)	9,0 / 12	Tab. 2.29	65

BACINI DI UTENZA		Capitolo 3		PAG.
N° di utenti per posto barca (media nazionale)	395	Tab. 3.2		70
N° di imbarcazioni per posto barca (media nazionale)	3,8	Tab. 3.2		70
Km di costa italiana	7.465	Tab. 3.5		73
Distanza media tra i porti in km	14,2	Tab. 3.5		73
N° di posti barca per ogni km di costa	19,7	Tab. 3.5		73
AREE MARINE PROTETTE (Panel)		Capitolo 4		
N° di porti all'interno delle AMP	20,6%	Tab. 4.2		79
N° medio di addetti per AMP (TOTALE)	7,4	Tab. 4.3		80
N° medio di addetti "fissi"	2,6	Tab. 4.3		80
N° medio di addetti "stagionali"	4,8	Tab. 4.3		80
N° di AMP che possiedono un regolamento di gestione	78,6%	Fig. 4.3		81
N° di AMP che possiedono un programma di monitoraggio	92,9%	Fig. 4.5		81
N° di AMP che hanno realizzato indagini sulla fruizione turistica della riserva	71,4%	Fig. 4.7		82
Unità da diporto che fruiscono delle AMP:				
Unità pneumatiche	40,3%	Fig. 4.8		83
Imbarcazioni a motore	38,2%	Fig. 4.8		83
Imbarcazioni a vela	21,5%	Fig. 4.8		83
Attività praticate dai diportisti nelle AMP:				
Navigazione	41,5%	Fig. 4.9		83
Diving	30,0%	Fig. 4.9		83
Balneazione/snorkeling	28,5%	Fig. 4.9		83
N° di AMP che possiedono un centro visitatori	85,7%	Fig. 4.12		85
N° di AMP che organizzano visite guidate	78,6%	Fig. 4.13		85
PROFILO DEL DIPORTISTA (Focus)		Capitolo 5		
Età media del diportista (classe più rappresentata)	41-65 (67,6%)	Fig. 5.1		89
Genere del diportista (classe più rappresentata)	Maschio (84,9%)	Fig. 5.2		89
Titolo di studio del diportista (classe più rappresentata)	Diploma (45,4%)	Fig. 5.2		89
Professione del diportista (classe più rappresentata)	Imprenditore (30,3%)	Fig. 5.2		89
N° di diportisti per lunghezza della barca (classe più rappresentata)	48,7% (natanti)	Fig. 5.5		90
N° di diportisti per tipo di propulsione (classe più rappresentata)	58,3% (motore)	Fig. 5.6		90
N° medio di diportisti a bordo	3,99	Fig. 5.7		91
Composizione equipaggio (classe più rappresentata)	67,3% (famiglia)	Fig. 5.8		91
N° medio di giorni di utilizzo all'anno della barca	59,6	Fig. 5.9		91

SPESA PER I SERVIZI PORTUALI (Focus)		Capitolo 8		PAG.
Spesa media annuale per servizi portuali (TOTALE)	13.776 €	Fig. 8.8	113	
Natanti	5.779 €	Fig. 8.4	112	
Imbarcazioni minori	14.314 €	Fig. 8.5	112	
Imbarcazioni maggiori	27.982 €	Fig. 8.6	113	
Navi da diporto	73.418 €	Fig. 8.7	113	
SPESA DEL DIPORTISTA "STANZIALE" (Focus)		Capitolo 8		
Spesa complessiva media giornaliera del diportista stanziale	102,2 €	Fig. 8.35	122	
Spesa media giornaliera pro capite per servizi di trasporto	4,0 €	Fig. 8.15	116	
Spesa media giornaliera pro capite per la ristorazione	58,1 €	Fig. 8.21	118	
Spesa media giornaliera pro capite per lo shopping	37,6 €	Fig. 8.27	119	
Spesa media giornaliera pro capite per l'intrattenimento/cultura	2,4 €	Fig. 8.33	121	
SPESA DEL DIPORTISTA "IN TRANSITO" (Focus)		Capitolo 8		
Spesa complessiva giornaliera del diportista in transito	92,4 €	Fig. 8.44	126	
Spesa media giornaliera pro capite per servizi di trasporto	6,9 €	Fig. 8.36	122	
Spesa media giornaliera pro capite per la ristorazione	34,3 €	Fig. 8.38	123	
Spesa media giornaliera pro capite per lo shopping	52,6 €	Fig. 8.40	124	
Spesa media giornaliera pro capite per l'intrattenimento/cultura	10,0 €	Fig. 8.42	126	
SPESA ANNUALE DEL DIPORTISTA (Focus)				
Spesa complessiva media annua del diportista (escluse le spese portuali)	5.949 €	Fig. 8.45	126	
Natanti	2.872 €	Fig. 8.45	126	
Imbarcazioni minori	5.621 €	Fig. 8.45	126	
Imbarcazioni maggiori	6.768 €	Fig. 8.45	126	
Navi da diporto	30.499 €	Fig. 8.45	126	
DIVING (Panel)		Capitolo 6		
Diving center che operano in un'unica area d'immersione	64,3%	Fig. 6.1	94	
Diving center che operano in più aree d'immersione	35,7%	Fig. 6.1	94	
N° medio di addetti per diving center	8,6	Tab. 6.2	95	
Diving center che dichiarano fatturato < a 50.000 €	70,6%	Fig. 6.3	95	
Diving center che dichiarano fatturato > a 50.000 €	29,4%	Fig. 6.3	95	
N° medio imbarcazioni a disposizione per diving center	2,5	Tab. 6.3	96	
N° medio di unità pneumatiche a disposizione per diving center	1,3	Tab. 6.3	96	
N° medio di imbarcazioni a motore a disposizione per diving center	1,2	Tab. 6.3	96	
Unità pneumatiche	51,5%	Tab. 6.3	96	
Imbarcazioni a motore	48,5%	Tab. 6.3	96	

N° medio di corsi organizzati dai diving center	74	Tab. 6.4	96
N° medio di partecipanti ai corsi organizzati dai diving center	108	Tab. 6.4	96
N° medio di partecipanti al singolo corso organizzato dai diving center	1,3	Tab. 6.4	96
N° di diving center che forniscono il servizio di ricarica delle bombole	53,7%	Fig. 6.4	97
N° di diving center che vendono articoli per la subacquea	14,6%	Fig. 6.5	97
N° di diving center che svolgono altre attività commerciali	37,9%	Fig. 6.6	98
N° di diving center che svolgono l'attività < 6 mesi/anno	17,9%	Fig. 6.7	98
N° di diving center che svolgono l'attività da 6 a 9 mesi/anno	35,7%	Fig. 6.7	98
N° di diving center che svolgono l'attività tutto l'anno	46,4%	Fig. 6.7	98
Diving center che non hanno clientela estera	11,1%	Fig. 6.8	99
Diving center che hanno clientela estera: da 1% a 30%	77,8%	Fig. 6.8	99
Diving center che hanno clientela estera: da 30% a 75%	3,7%	Fig. 6.8	99
Diving center che hanno clientela estera: oltre il 75%	7,4%	Fig. 6.8	99
PESCA SPORTIVA	Capitolo 7		
N° di attività di pescaturismo e ittiturismo presenti in Italia	80	Tab. 7.1	106

10.1.1 Indice delle tabelle e delle figure

CAPITOLO 1

Tab. 1.1 – Unità da diporto iscritte negli uffici marittimi per regione. Anno 2007	15
Tab. 1.2 – Scomposizione percentuale del parco nautico per propulsione	17
Tab. 1.3 – Scomposizione percentuale del parco nautico per propulsione e per regione	18
Tab. 1.4 – Vita media delle unità da diporto	21
Tab. 1.5 – Scomposizione parco nautico non immatricolato	21
Tab. 1.6 – Parco nautico complessivo	22
Tab. 1.7 – Contratti di leasing nautico e peso sul totale stipulato	24
Tab. 1.8 – Leasing nautico stipulato	24
Tab. 1.9 – Composizione del mercato per tipologia di imbarcazione, confronto 2007/2008	25
Tab. 1.10 – Patenti nautiche: rilasci e rinnovi dell'anno 2007	27
Tab. 1.11 – Ripartizione percentuale tra rinnovi e rilasci per regione	28
Tab. 1.12 – Ripartizione percentuale per tipologia di patente per regione	29
Tab. 1.13 – Suddivisione patenti per regione	30
Tab. 1.14 – Totale patenti per regione dal 1998 al 2007	32
Tab. 1.15 – Variazione patenti in circolazione. Periodo 2006 – 2007	32
Tab. 1.16 – Numero delle imprese charter suddivise per regione	34
Tab. 1.17 – Gli <i>home port</i> e i porti d'imbarco delle imprese charter	35
Tab. 1.18 – Classe di fatturato delle imprese charter	35
Tab. 1.19 – Addetti delle imprese charter	35
Tab. 1.20 – Titolo di disponibilità delle imbarcazioni per le imprese charter	36
Tab. 1.21 – Dimensione della flotta charter per lunghezza dell'imbarcazione	37
Tab. 1.22 – Media imbarcazioni per impresa charter	37
Tab. 1.23 – Ripartizione percentuale della flotta per lunghezza ed età delle imbarcazioni	37
Tab. 1.24 – Numero di imprese charter suddivise per tipologia di attività	39
Tab. 1.25 – Numero di settimane e di week end di noleggio/locazione per imbarcazione charter. Anno 2008	39
Tab. 1.26 – Tariffe medie praticate dalle imprese charter. Anno 2008	40
Tab. 1.27 – Clientela estera delle imprese charter	40

Tab. 1.28 – Consistenza, imbarcazioni, fatturato e tariffe del settore charter	41
Tab. 1.29 – Le indicazioni per lo sviluppo del charter fornite dagli operatori	42
Fig. 1.1 – Scomposizione parco nautico per lunghezza	16
Fig. 1.2 – Scomposizione parco nautico per propulsione	16
Fig. 1.3 – Scomposizione parco nautico per lunghezza e propulsione	16
Fig. 1.4 – Scomposizione parco nautico complessivo immatricolato per regione	17
Fig. 1.5 – Suddivisione delle unità a vela per regione	18
Fig. 1.6 – Suddivisione delle unità a motore per regione	19
Fig. 1.7 – Suddivisione delle navi da diporto per regione	19
Fig. 1.8 – Suddivisione parco nautico non immatricolato	21
Fig. 1.9 – Composizione del parco nautico complessivo	22
Fig. 1.10 – Suddivisione delle nuove unità immatricolate per propulsione	23
Fig. 1.11 – Segmentazione delle nuove unità immatricolate a motore	23
Fig. 1.12 – Segmentazione delle nuove unità immatricolate per lunghezza	23
Fig. 1.13 – Segmentazione delle nuove unità immatricolate per tipologia di scafo	23
Fig. 1.14 – Suddivisione pratiche per uffici di competenza	26
Fig. 1.15 – Suddivisione pratiche per tipologia	26
Fig. 1.16 – Tipologia di patenti	28
Fig. 1.17 – Patenti per navi da diporto	30
Fig. 1.18 – Andamento annuale delle patenti in circolazione. Periodo 1998 – 2007	31
Fig. 1.19 – Andamento per macro-area delle patenti in circolazione. Periodo 1998 – 2007	31
Fig. 1.20 – Ripartizione del numero di imprese charter in base al titolo di disponibilità delle imbarcazioni	36
Fig. 1.21 – Dimensione della flotta a motore per lunghezza dell'imbarcazione	37
Fig. 1.22 – Dimensione della flotta a vela per lunghezza dell'imbarcazione	37
Fig. 1.23 – Ripartizione della flotta charter per tipo di propulsione	38
Fig. 1.24 – Flotta charter per luogo di produzione delle imbarcazioni	38
Fig. 1.25 – Flotta charter per bandiera delle imbarcazioni	38

CAPITOLO 2

Tab. 2.1 – Le infrastrutture portuali. Anno 2007	45
Tab. 2.2 – Le infrastrutture portuali. Anno 2008	46
Tab. 2.3 – Le infrastrutture portuali. Anno 2009	46
Tab. 2.4 – Variazione delle infrastrutture portuali. Periodo 2007 – 2009	47
Tab. 2.5 – Evoluzione della situazione relativa ai porti italiani. Periodo 2007 – 2009	48
Tab. 2.6 – "Nuove" infrastrutture inserite nel database dell'ONN. Anno 2008	48
Tab. 2.7 – "Nuove" infrastrutture inserite nel database dell'ONN. Anno 2009	49
Tab. 2.8 – Ripartizione percentuale dei "nuovi" porti e dei relativi posti barca. Anni 2008-2009	50
Tab. 2.9 – Distribuzione regionale dei "nuovi" porti e dei relativi posti barca	51
Tab. 2.10 – Distribuzione percentuale delle infrastrutture nelle singole regioni. Anno 2008	52
Tab. 2.11 – Distribuzione percentuale regionale delle infrastrutture. Anno 2009	52
Tab. 2.12 – Tipologie di infrastrutture capaci di accogliere navi da diporto. Anno 2007	54
Tab. 2.13 – Tipologie di infrastrutture capaci di accogliere navi da diporto. Anno 2008	54
Tab. 2.14 – Tipologie di infrastrutture capaci di accogliere navi da diporto. Anno 2009	55
Tab. 2.15 – Tipologie di infrastrutture capaci di accogliere navi da diporto (valori percentuali). Anno 2009	55
Tab. 2.16 – Variazione delle tipologie di infrastrutture capaci di ospitare navi da diporto. Periodo 2007-2009	57
Tab. 2.17 – Numero di posti barca. Anno 2007	58
Tab. 2.18 – Numero di posti barca. Anno 2008	58
Tab. 2.19 – Numero di posti barca. Anno 2009	59
Tab. 2.20 – Ripartizione percentuale dei posti barca per regione e per tipologia di infrastruttura. Anno 2009	60

Tab. 2.21 – Ripartizione percentuale dei posti barca per tipologia di infrastruttura nelle singole regioni. Anno 2009	60
Tab. 2.22 – Variazione del numero di posti barca. Periodo 2007-2009	61
Tab. 2.23 – Variazione percentuale del numero di posti barca. Periodo 2007-2009	62
Tab. 2.24 – Ripartizione nazionale dei posti barca per lunghezza	62
Tab. 2.25 – Numero di posti barca per dotazione di servizi e per regione. Anno 2007	64
Tab. 2.26 – Confronto del numero di posti barca suddivisi per dotazione di servizi all'imbarcazione	64
Tab. 2.27 – Confronto del numero di posti barca suddivisi per dotazione di servizi al diportista	64
Tab. 2.28 – Indice dei servizi presenti. Anno 2008	65
Tab. 2.29 – Indice dei servizi presenti. Anno 2009	65
Tab. 2.30 – Indice dei servizi presenti. Suddivisione per macro-area. Anno 2008	67
Tab. 2.31 – Indice dei servizi presenti. Suddivisione per macro-area. Anno 2009	67
Fig. 2.1 – "Nuove" infrastrutture inserite nel database dell'ONN. Anno 2008	49
Fig. 2.2 – "Nuove" infrastrutture inserite nel database dell'ONN. Anno 2009	50
Fig. 2.3 – Numero di porti per regione. Anno 2009	53
Fig. 2.4 – Infrastrutture capaci di ospitare navi da diporto. Anno 2009	56
Fig. 2.5 – Numero posti barca. Anno 2009	63
Fig. 2.6 – Indice dei servizi presenti. Anno 2009	66
Fig. 2.7 – Qualità dei servizi per macro-area. Anno 2009	67

CAPITOLO 3

Tab. 3.1 – Ripartizione percentuale della localizzazione degli <i>home port</i> dei residenti delle regioni centro settentrionali	69
Tab. 3.2 – Bacini d'utenza. Anno 2009	70
Tab. 3.3 – Confronto indici dei bacini di utenza tra i principali Stati europei. Anno 2007	71
Tab. 3.4 – Indice di pressione e realizzazione di nuovi porti. Anno 2009	72
Tab. 3.5 – Densità delle infrastrutture e dei posti barca per km di costa. Anno 2009	73
Tab. 3.6 – Indice di pressione e densità dei posti barca. Anno 2009	75
Fig. 3.1 – Densità delle infrastrutture per km di costa. Anno 2009	73
Fig. 3.2 – Densità dei posti barca per km di costa. Anno 2009	74

CAPITOLO 4

Tab. 4.1 – Riconoscimenti delle AMP	79
Tab. 4.2 – Distanza media dei porti dalle AMP	79
Tab. 4.3 – Addetti delle AMP	80
Tab. 4.4 – Frequenza percentuale delle attività non consentite riscontrate all'interno delle AMP	82
Tab. 4.5 – Percentuale di AMP suddivise a seconda dell'attività di promozione svolta	84
Tab. 4.6 – Mezzi di comunicazione utilizzati per la promozione della Riserva	84
Tab. 4.7 – Le indicazioni per lo sviluppo delle AMP fornite dalle stesse aree	86
Fig. 4.1 – Suddivisione percentuale per regione delle riserve protette del campione	78
Fig. 4.2 – Percezione delle AMP da parte della popolazione locale	79
Fig. 4.3 – Disponibilità del regolamento di gestione delle AMP	81
Fig. 4.4 – Disponibilità del regolamento di gestione delle AMP su <i>web</i>	81
Fig. 4.5 – Disponibilità del programma di monitoraggio e del sistema informativo delle AMP	81
Fig. 4.6 – Utilizzo delle tecnologie G.I.S.	81
Fig. 4.7 – Realizzazione di indagini sulla fruizione delle AMP	82
Fig. 4.8 – Tipologia di propulsione che utilizzano le imbarcazioni che fruiscono delle AMP	83
Fig. 4.9 – Principali attività svolte all'interno delle AMP dai fruitori	83
Fig. 4.10 – Numero di AMP che ricevono richieste di informazioni da parte di turisti stranieri	84

Fig. 4.11 – Nazioni da cui provengono le richieste di informazioni alle AMP	84
Fig. 4.12 – Numero di AMP al cui interno esiste un centro visitatori	85
Fig. 4.13 – Numero di AMP che organizzano visite guidate	85
Fig. 4.14 – Numero di AMP che organizzano visite guidate suddivise per tipologia	85
Fig. 4.15 – Numero di AMP che organizzano visite guidate suddivise per tipologia di visitatori	85

CAPITOLO 5

Tab. 5.1 – Segmentazione del campione per fasce di età	92
Fig. 5.1 – Diportisti per classi di età	89
Fig. 5.2 – Diportisti per genere	89
Fig. 5.3 – Diportisti per titolo di studio	89
Fig. 5.4 – Diportisti per professione esercitata	89
Fig. 5.5 – Diportisti per lunghezza di unità da diporto	90
Fig. 5.6 – Diportisti per tipologia di unità da diporto	90
Fig. 5.7 – Numero di componenti per unità da diporto	91
Fig. 5.8 – Diportisti suddivisi per gruppo sociale	91
Fig. 5.9 – Giorni di utilizzo dell'unità da diporto in media all'anno	91
Fig. 5.10 – Incidenza del traffico in transito sul totale uso dell'imbarcazione annuo	91
Fig. 5.11 – Giorni d'uso per fasce di età	92

CAPITOLO 6

Tab. 6.1 – Numero degli operatori diving del campione per regione	94
Tab. 6.2 – Addetti dei diving center	95
Tab. 6.3 – Titolo di disponibilità delle imbarcazioni per i diving center	96
Tab. 6.4 – Corsi organizzati dai diving center e numero dei partecipanti	96
Tab. 6.5 – Altre attività organizzate dai diving center in Italia	97
Tab. 6.6 – Altre attività commerciali offerte dai diving center italiani	98
Tab. 6.7 – Classifica dei mezzi di promozione utilizzati dai diving center	100
Tab. 6.8 – Collaborazioni in atto o future strette dai diving center	100
Tab. 6.9 – Le indicazioni per lo sviluppo del diving fornite dagli operatori	101
Fig. 6.1 – Numero di aree d'immersione nella quali operano i diving center	94
Fig. 6.2 – Previsione del numero di addetti dei diving center per il 2010	95
Fig. 6.3 – Classe di fatturato dei diving center	95
Fig. 6.4 – Numero diving center che forniscono il servizio di ricarica delle bombole	97
Fig. 6.5 – Numero diving center che vendono articoli per subacquea	97
Fig. 6.6 – Numero diving center che svolgono altre attività commerciali	98
Fig. 6.7 – Mesi di attività dei diving center	98
Fig. 6.8 – Analisi del peso della clientela straniera	99
Fig. 6.9 – Mezzi di comunicazione utilizzati per la promozione dai diving center	99

CAPITOLO 7

Tab. 7.1 – Pescaturismo ed ittiturismo per regione	106
--	-----

CAPITOLO 8

Tab. 8.1 – Correlazione tra le variabili relative alla spesa totale pro-capite per i diportisti stanziali	111
Tab. 8.2 – Correlazione tra le variabili relative alla spesa totale pro-capite per i diportisti in transito	112
Fig. 8.1 – Analisi fattoriale applicata alle componenti di spesa dei diportisti in transito e stanziale	110
Fig. 8.2 – Analisi fattoriale applicata alle spese dei diportisti stanziali	111
Fig. 8.3 – Analisi fattoriale applicata alle spese dei diportisti in transito	111

Fig. 8.4 – Spese natanti per servizi portuali	112
Fig. 8.5 – Spese "imbarcazioni minori" per servizi portuali	112
Fig. 8.6 – Spese "imbarcazioni maggiori" per servizi portuali	113
Fig. 8.7 – Spese navi da diporto per servizi portuali	113
Fig. 8.8 – Spese medie annue complessive per servizi portuali	113
Fig. 8.9 – Spese medie annue complessive per servizi portuali (valori percentuali)	114
Fig. 8.10 – Giudizio complessivo sull'offerta di servizi per la barca nei porti di ormeggio abituale	114
Fig. 8.11 – Spesa per servizi di trasporto (natanti)	115
Fig. 8.12 – Spesa per servizi di trasporto ("imbarcazioni minori")	115
Fig. 8.13 – Spesa per servizi di trasporto ("imbarcazioni maggiori")	115
Fig. 8.14 – Spesa per servizi di trasporto (navi da diporto)	115
Fig. 8.15 – Spesa media per servizi di trasporto	116
Fig. 8.16 – Giudizio complessivo del diportista stanziale sull'offerta di servizi di trasporto	116
Fig. 8.17 – Spesa per ristorazione (natanti)	117
Fig. 8.18 – Spesa per ristorazione ("imbarcazioni minori")	117
Fig. 8.19 – Spesa per ristorazione ("imbarcazioni maggiori")	117
Fig. 8.20 – Spesa per ristorazione (navi da diporto)	117
Fig. 8.21 – Spesa media per ristorazione	118
Fig. 8.22 – Giudizio complessivo del diportista stanziale sulla ristorazione	118
Fig. 8.23 – Spesa per shopping (natanti)	119
Fig. 8.24 – Spesa per shopping ("imbarcazioni minori")	119
Fig. 8.25 – Spesa per shopping ("imbarcazioni maggiori")	119
Fig. 8.26 – Spesa per shopping (navi da diporto)	119
Fig. 8.27 – Spesa media per shopping	119
Fig. 8.28 – Giudizio complessivo del diportista stanziale sullo shopping	120
Fig. 8.29 – Spesa per intrattenimento e cultura (natanti)	120
Fig. 8.30 – Spesa per intrattenimento e cultura ("imbarcazioni minori")	120
Fig. 8.31 – Spesa per intrattenimento e cultura ("imbarcazioni maggiori")	120
Fig. 8.32 – Spesa per intrattenimento e cultura (navi da diporto)	120
Fig. 8.33 – Spesa media per intrattenimento e cultura	121
Fig. 8.34 – Giudizio complessivo del diportista stanziale su intrattenimento e cultura	121
Fig. 8.35 – Spesa complessiva giornaliera del diportista stanziale per tipologia di unità (in euro)	122
Fig. 8.36 – Spesa media per servizi di trasporto (in euro)	122
Fig. 8.37 – Giudizio complessivo del diportista in transito sull'offerta di servizi di trasporto	123
Fig. 8.38 – Spesa media per ristorazione	123
Fig. 8.39 – Giudizio complessivo del diportista in transito sulla ristorazione	124
Fig. 8.40 – Spesa media per shopping	124
Fig. 8.41 – Giudizio complessivo del diportista in transito sullo shopping	124
Fig. 8.42 – Spesa media per intrattenimento e cultura	125
Fig. 8.43 – Giudizio complessivo del diportista in transito sull'intrattenimento e cultura	125
Fig. 8.44 – Spesa complessiva giornaliera del diportista in transito	126
Fig. 8.45 – Spesa complessiva annua del diportista per tipologia di unità	126

CAPITOLO 9

Fig. 9.1 – I posti barca ricavabili in Italia	142
---	-----

10.2 Database reference

PARCO NAUTICO

Codice della Nautica da Diporto
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

LEASING

ASSILEA – Associazione Italiana Leasing

NOLEGGIO E LOCAZIONE

ISYBA – Italian Ship & Yacht Brokers Association
AINUD – Associazione Italiana Noleggio Unità da Diporto

INFRASTRUTTURE E POSTI BARCA

Pagine Azzurre – Il portolano dei mari d'Italia. Edizioni 2008 e 2009
UCINA, La Nautica in Cifre, 2007
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti, anni 2006-2007, Roma.

BACINI DI UTENZA

ISTAT – Istituto nazionale di Statistica
EUROSTAT – Statistical Office of the European Communities
ICOMIA – International Council of Marine Industry Associations

AREE MARINE PROTETTE

Ministero dell'Ambiente – <http://www.minambiente.it>
AIAM – <http://www.aiam.info>
ONN – Rapporto sul Turismo Nautico, Numero 0, anno 2008

DIPORTISMO NAUTICO

AMI – Censis, La sfida della nautica: porti, servizi, tecnologie – Terza indagine sul turismo nautico in Italia, 2008
Unioncamere Liguria – IIC, Indagine sul turismo nautico, 2008
Buratti N. Persico L., Servizi portuali e soddisfazione del diportista: risultati di un'indagine pilota, in Quagli A. (a cura di), Analisi gestionale dei porti turistici nella nautica da diporto, F. Angeli, Milano, 2008
ISPO – Istituto per gli Studi sulla Pubblica Opinione – "Gli italiani e la nautica ai tempi della crisi dei consumi", 2009

PESCA SPORTIVA

Rapporto Finale Progetto UE n 96/018, Pesca sportiva nel Mediterraneo Orientale (Grecia ed Italia): stima dei parametri, collegamenti e conflitti con la pesca tradizionale, 1996-2003
Analisi di mercato sulla pesca sportiva AC NIELSEN per FIPO (Federazione Italiana Produttori Operatori Articoli Pesca Sportiva)
LEGAPESCA

LEGISLAZIONE NAZIONALE

OMI (Osservatorio del Mercato Immobiliare)
UCINA – Rapporto sulla portualità italiana, 2008.
Censis, Federazione del mare – Terzo rapporto sull'economia del mare, 2006
UCINA, La nautica in cifre, 2006
SVIMEZ – Rapporto sull'economia del Mezzogiorno, Il Mulino, 2009

11. I contenuti del Rapporto precedente

11.1 L'indice del Rapporto numero zero - 2008

INDICE RAPPORTO n° 0 - 2008

Necessarie premesse

L'Osservatorio Nazionale del Turismo dell'Acqua e della Nautica

Il Rapporto annuale "numero zero" del 2008 – Lo schema interpretativo

Il Focus - La spesa del diportista

F.1 Obiettivi, metodologia e campione dell'indagine

F.2 Il profilo del diportista

F.3 La soddisfazione rispetto ai servizi offerti nei porti liguri

F.4 La spesa del diportista

F.4.1 Spesa per servizi all'imbarcazione

F.4.2 Spesa per acquisto di beni di consumo e servizi

Parte Prima - Gli snodi dell'offerta

1.1 Il parco nautico in esercizio: una stima difficile

1.1.1 Le immatricolazioni per l'anno 2007

1.1.2 Un'analisi delle patenti nautiche

1.2 L'interfaccia terra-acqua

1.2.1 Le infrastrutture portuali

1.2.2 I posti barca

1.2.3 Le caratteristiche qualitative

1.2.4 La densità territoriale e l'indice di pressione

1.3 I luoghi del navigare

Parte Seconda - La domanda: i turismi dell'acqua

2.1 Il diportismo nautico

2.1.1 L'Interazione ambientale ed economica con il territorio

2.2 Il turismo fluviale

2.2.1 Le aree geografiche interessate

2.2.2 Il profilo dei fruitori e le modalità di navigazione

2.2.3 L'esempio di altri stati europei

2.3 Gli altri turismi legati all'acqua

Parte Terza – Le trasversalità: le istituzioni e i fattori di contesto

3.1 Il contesto legislativo e lo sviluppo del settore

3.2 Lo *status* normativo relativo alla portualità

3.3 La normativa fiscale quale *input* per la competitività

3.4 Le possibili integrazioni al Codice della nautica

3.5 Una nuova normativa per le Aree marine protette

Conclusioni – Sfidare il 2009 in mare aperto

finito di stampare
nel mese di settembre 2009
da Algraphy S.n.c.