

## Infrastrutture portuali e turismo nautico: un nodo da sciogliere a scala regionale

**Summary:** PORT INFRASTRUCTURE AND NAUTICAL TOURISM: A PROBLEM TO SOLVE ON A REGIONAL SCALE

*This paper focuses on the situation of marinas in Italy. After an initial section aimed at clarifying definitions and delimitation of the concept of nautical tourism, it examines the situation of marinas in Italy, with emphasis on the regional differentiation. The paper confirms that the Italian context is characterised by a general shortage in terms of infrastructures, even compared to other European cases. The original contribution of the paper is the method for the calculation of catchment areas, which can provide a new approach for public policy regarding marinas.*

**Keywords:** Nautical Tourism, Marinas (Italy), Gravitation Areas.

### 1. Uno schema interpretativo per la nautica e la domanda di diportismo

Il settore della nautica da diporto presenta un'articolazione alquanto complessa che merita di essere analizzata e chiarita in via preliminare. Facendo riferimento al turismo nautico si può utilizzare uno schema interpretativo mediato da quello proprio di altri settori economici e basato sulle consuete dinamiche che si manifestano all'interno delle regole tipiche del funzionamento del mercato<sup>1</sup>. Il turismo nautico dunque trova le sue possibilità di manifestazione all'interno del meccanismo di incontro fra domanda e offerta che si materializza in una serie di "prodotti" fruibili sul mercato (i turismi nautici) (Fig. 1).

D'altra parte si vede chiaramente come l'analisi possa essere condotta attraverso una sorta di filiera logico-temporale che fa perno su una serie di snodi attraverso i quali si arriva alla formazione del prodotto turismo nautico: partendo dal lato offerta si va dall'imbarcazione, nei suoi risvolti costruttivi fino a quelli della disponibilità da parte dell'utilizzatore, alla messa in acqua (e naturalmente al suo stazionamento e manutenzione), per arrivare finalmente alla navigazione.

La domanda è rappresentata da coloro che praticano il turismo nautico, oltre ai turisti potenziali (italiani e stranieri); l'incontro fra domanda e offerta avviene proprio nel mercato con la pratica dei diversi tipi di turismo legati alla navigazione: diporto, navigazione in acque interne, sport nautici, ecc.

Volendo completare il *framework* interpretativo, c'è da rilevare come all'interno di ogni snodo si

manifestino i relativi effetti economici attraverso una produzione diretta di ricchezza, oltre naturalmente a tutti i fenomeni di indotto. Ed infine, se si prende in considerazione l'obiettivo dello sviluppo del settore, non devono essere tralasciati quegli aspetti che si possono definire trasversalità, in quanto in diversa, ma spesso rilevante, misura contribuiscono alla crescita del turismo nautico<sup>2</sup>.

Sebbene non sia l'oggetto focale di questa analisi è opportuno ricordare quale sia il campo di indagine riferito alla domanda e cioè al turismo nautico. Volendo prendere in considerazione l'accezione più ampia del termine bisognerebbe partire dal *diportismo* (nautico)<sup>3</sup>, cioè quell'insieme di attività di svago che hanno a che fare con la navigazione e quindi si svolgono con l'utilizzo di un'imbarcazione. Partendo da questo concetto verrebbero quindi escluse le attività legate all'acqua ma che non hanno necessariamente a che fare con la navigazione (per esempio le immersioni da terra), mentre vengono comprese ovviamente le attività di navigazione in acque interne (fiumi e laghi). Un'ulteriore specificazione viene introdotta con il termine di *turismo nautico*, la cui definizione ci porta inevitabilmente ad acquisire le specifiche più generali proprie, appunto, del turismo e stabilite, in campo internazionale, dal WTO: in particolare potremmo considerare la distinzione fra escursionista (nautico) e turista (nautico) vero e proprio, cioè quello che, attraverso la navigazione, si allontana dal luogo (dal porto) di residenza e pernotta almeno per una volta<sup>4</sup>.

Come si può constatare anche da questa prima sommaria analisi i problemi definitivi e classificatori, per quanto importanti soprattutto ai fini





Fig.1. Gli snodi del diportismo nautico: dall'imbarcazione ai prodotti turistici.

Fonte: Elaborazione dell'Autore.

delle rilevazioni quantitative statistiche, rischiano di far passare in second'ordine il tema principale e cioè quello dei rapporti fra turismo nautico e infrastrutture portuali: nel nostro caso, in sostanza, intendiamo parlare di turismo nautico comprendendo sia l'escursionismo, cioè l'uscita giornaliera, sia la navigazione plurigiornaliera, riferendoci quasi esclusivamente alla navigazione in mare e alle relative infrastrutture di ricettività per il diporto. Tracciati dunque i contorni e i connessi limiti dell'analisi in corso, si può procedere ad esaminare le grandezze che determinano l'eventuale squilibrio fra domanda e offerta di portualità: la prima deve necessariamente scontare un margine di indeterminatezza in quanto non è facile fornire una quantificazione precisa, soprattutto in termini di potenzialità: sarebbe infatti troppo semplicistico fare un confronto territorialmente e tipologicamente indifferenziato fra una generica richiesta di posti barca e la relativa disponibilità di porti turistici.

Oggi la domanda deve essere segmentata a seconda delle diverse esigenze, delle vocazioni proprie delle diverse forme di diportismo: ogni porto deve dunque assumere ed esprimere funzioni che siano in grado di rispondere a esigenze diversificate. Ciò non significa, tra l'altro, che ogni struttura

debba necessariamente essere multifunzionale e multiservizio, ma certamente, ove possibile, che almeno l'area di riferimento del porto possa formare un sistema d'offerta integrato in relazione alle esigenze del proprio bacino di utenza.

Una prima segmentazione può basarsi sulle caratteristiche dei diportisti in relazione all'accessibilità della struttura, che può avvenire, fondamentalmente, via terra (come terminale di diversi mezzi di locomozione: automobile, treno, aereo) o via mare. Ciò si relaziona direttamente alla provenienza, che può essere locale, regionale, nazionale o addirittura internazionale. Il terzo elemento che si "incrocia" con i precedenti è costituito dalle caratteristiche dimensionali dell'imbarcazione posseduta, che incide sulla sua "trasportabilità" via terra e sulla sua capacità di navigare, al limite in alto mare percorrendo anche lunghe distanze.

Incrociando tali caratteristiche con la durata dell'utilizzo delle strutture del porto si possono individuare diversi tipi di domanda: la prima si riferisce al cosiddetto diportista stanziale che utilizza il porto soprattutto come base ("garage") per l'imbarcazione per tutto l'anno: oltre a chi risiede entro un breve raggio, generalmente egli proviene da aree che hanno comunque canali di accesso efficienti (nell'ambito del mezzo scelto, che può

essere da quello stradale fino a quello aereo). La dimensione dell'imbarcazione, che può essere anche medio-piccola soprattutto per l'utenza locale, è abbastanza consistente, generalmente sopra i 10 metri di lunghezza: si tratta per lo più di diportisti residenti nei grandi centri urbani che si trovano entro l'isocrona stradale delle 2-3 ore.

All'interno di questa categoria possiamo distinguere ulteriormente un diportista definibile "stagionale". È rappresentato soprattutto dai residenti in loco, che hanno imbarcazioni più piccole (inferiori ai 10 m, i natanti), o da coloro che si "trasferiscono" nella località durante il periodo estivo, abbinando alla navigazione anche la pratica del turismo balneare. Questo diportista non genera quote significative di indotto, legate alle attività commerciali spesso presenti all'interno del porto, come quelle generate da diportisti in transito; si tratta dei turisti che raggiungono il porto via mare, avendo lasciato l'*home port*, e si trattengono per un breve periodo (da uno a più giorni) nell'arco solitamente delle vacanze estive: in questo caso le imbarcazioni hanno ovviamente dimensioni maggiori, fino a quelle dei *maxiyacht*. Nell'ambito dei diportisti di transito assumono una notevole rilevanza le attività legate alla locazione e al noleggio (con *skipper* o equipaggio) che, come per i *maxiyacht*, basano la loro attività su una navigazione che tocca una pluralità di porti e destinazioni, spostandosi anche per centinaia di miglia.

Ciascuna di queste tipologie di diportisti prende consistenza anche in relazione ad una combinazione di pacchetti di offerta che oltre alle caratteristiche del porto, fanno riferimento a condizioni sia legate al territorio sia legate ai luoghi di navigare. Ci riferiamo innanzitutto alle condizioni di accessibilità, che sono essenziali per l'utilizzo sia dei *maxi* sia del *charter*: il porto deve essere raggiungibile in modo rapido anche da provenienze remote (quindi tramite ferrovia ma soprattutto aereo). L'altra caratteristica importante è data, oltreché ovviamente dai servizi all'imbarcazione presenti nel porto, dall'appetibilità dei luoghi a terra e in mare: il porto diventa attrattivo se il contorno può contare sull'esistenza di residenze e/o strutture ricettive, luoghi di balneazione, attrattori turistici di tipo ambientale, culturale, ludico, ecc. E diversi, anche se a volte coincidenti, saranno i motivi di attrazione per le altre tipologie di diportisti: presenza di stabilimenti balneari, possibilità di praticare sport nautici, ecc.

In conclusione emerge con chiarezza come un'analisi compiuta a livello complessivo, per esempio nazionale, possa dare solo indicazioni di

largha massima che vanno poi verificate e approfondite in sede locale o forse, più appropriatamente, in ambito di sistemi portuali d'area integrati.

## 2. Porti turistici e posti barca

Entrando nel merito della situazione nazionale di offerta dei porti turistici, e tralasciando in quest'ottica la suddivisione per tipologia di diportista (stanziale, stagionale, in transito), si può allora presentare una situazione d'insieme comunque articolata secondo le principali categorie di porti turistici<sup>5</sup> (Tab. 1).

La griglia evidenzia innanzi tutto le tre tipologie principali (strutture private, strutture pubbliche e punti di ormeggio) che, rispettivamente, sono indicative anche della diversa presenza di servizi, sia quelli rivolti all'imbarcazione (ormeggio, elettricità e acqua, carburante, riparazioni, ecc.) sia quelli per il diportista (ristorazione, servizi commerciali, attività sportive, ecc.). Su un totale di 525 strutture censite al 2009<sup>6</sup>, i due terzi sono rappresentati da porti pubblici, il 21% da semplici punti di ormeggio e il 13% da *marina*, cioè porti turistici privati.

Per completare una prima fotografia della situazione è opportuno considerare anche la seconda variabile esplicativa e cioè quella dei posti barca: anche in questo caso, trattandosi di un'analisi a livello nazionale, non si scende nel dettaglio circa la tipologia delle unità che possono essere ospitate all'interno dei porti<sup>7</sup>. È pur vero che a livello nazionale la grande maggioranza dei posti barca è rappresentata da quelli fino a 10 m di lunghezza (68%); un altro 27% copre le dimensioni da 10 a 18 m; il 3% da 18 a 24 e non arriva al 2% la percentuale dei posti barca per navi da diporto, cioè quelle superiori ai 24 m (Tab. 2).

Come si può notare la situazione presentata in termini di posti barca varia rispetto a quella riferita alle strutture portuali: mentre rimangono al primo posto i porti pubblici, con il 65% dei posti barca (con una dimensione media di 277 posti barca per porto), avanzano i *marina* che rappresentano il 24% (con una capacità media di ben 520 posti barca) e costituiscono una quota residuale i punti di ormeggio (11% con una dimensione media di 144 posti barca).

Soffermandosi ora sulle situazioni regionali dei porti (Tab. 1) si può considerare la distribuzione delle diverse tipologie (privati, pubblici e punti di ormeggio): i porti pubblici costituiscono in tutte le regioni almeno la metà del totale e raggiungono addirittura il valore dell'80% in alcune regio-



Tab. 1. Le infrastrutture portuali, anno 2009.

Regioni	N°	Strutture private	Strutture pubbliche					Punti di ormeggio			
		Porto turistico (Marina)	Porto	Porto ind.le / comm.	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	42	10	11	4	3	6	24	8			8
<b>TOT. ITALIA</b>	<b>525</b>	<b>68</b>	<b>228</b>	<b>16</b>	<b>39</b>	<b>64</b>	<b>347</b>	<b>99</b>	<b>4</b>	<b>7</b>	<b>110</b>

Fonte: Pagine Azzurre.

Tab. 2. Numero dei posti barca, anno 2009.

Regioni	TOT. Posti barca	N° Porti	Strutture private	Strutture pubbliche					Punti di ormeggio			
			Porto turistico (Marina)	Porto	Porto ind.le / comm.le	Porto canale	Darsena	TOT. Strutture pubbliche	Approdo	Spiaggia attrezz.	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	15.359	42	4.801	2.583	733	4.380	1.437	9.133	1.425			1.425
<b>TOT. ITALIA</b>	<b>147.253</b>	<b>525</b>	<b>35.364</b>	<b>62.206</b>	<b>4.390</b>	<b>18.149</b>	<b>11.267</b>	<b>96.012</b>	<b>13.315</b>	<b>982</b>	<b>1.580</b>	<b>15.877</b>

Fonte: Pagine Azzurre.



ni del centro-sud: Abruzzo, Puglia e Lazio. Le restanti strutture appartengono naturalmente alle altre due tipologie: nel caso di Liguria ed Emilia Romagna i *marina* superano i punti di ormeggio di almeno il 10%, mentre in altre regioni (Abruzzo, Basilicata, Lazio, Marche, Molise) non esistono del tutto punti di ormeggio. La situazione si capovolge al Sud (Calabria e Campania) e nelle isole (dove comunque la Sardegna è posizionata meglio della Sicilia) in quanto i *marina*, notoriamente più attrezzati e con maggiori servizi, sono numericamente inferiori ai punti di ormeggio, caratterizzando quindi la portualità complessiva della regione come meno qualificata<sup>8</sup>.

Per quanto riguarda la distribuzione dei posti barca (Tab. 2), ovviamente non si discosta in modo rilevante da quella relativa ai porti: si ribadisce il livello di concentrazione nelle prime cinque regioni (Liguria e Toscana; Sardegna e Sicilia; Friuli Venezia Giulia) che offrono quasi il 60% dei posti barca, rimarcando la superiorità di offerta del Tirreno sull'Adriatico. Complessivamente si trovano al primo posto i posti barca in strutture pubbliche (65%) seguiti da quelli nei *marina* (24%): solo in Emilia Romagna i posti barca nelle strutture private sono in maggioranza, mentre in tre regioni (Sicilia, Calabria e Puglia) avviene il contrario con una prevalenza di posti barca nei punti di ormeggio rispetto a quelli nelle strutture private.

Come è noto la dotazione italiana di posti barca è giudicata insufficiente. A questo proposito basta confrontare il dato nazionale con quello di altri paesi mediterranei: a fronte del rapporto imbarcazioni/posti barca di 3,8 in Italia, troviamo il valore della Francia pari a 2,1 barche/posti barca, la Turchia con 1,7 e la Spagna con 1,5 (la Grecia ha invece una disponibilità molto ridotta con 17,1 imbarcazioni per posto barca).

È evidente che questo semplice confronto ci fornisce di per sé un segnale forte: ma l'analisi dovrebbe comunque essere approfondita in relazione ai servizi presenti nei porti, alla loro qualità, alle tariffe applicate, alla posizione competitiva e così di seguito, senza tuttavia arrivare al nocciolo della questione che ci siamo posti e cioè quale sia l'eventuale entità dello squilibrio fra domanda e offerta. Per fare ciò è però necessario passare alla dimensione regionale.

### 3. La situazione a scala regionale

Al di là dei valori medi nazionali citati, al momento attuale, tuttavia, non si hanno sufficienti in-

formazioni per misurare il deficit di posti barca a livello regionale. È evidente che le amministrazioni regionali, che sono competenti e sovraordinanti rispetto alle amministrazioni locali nel determinare l'autorizzazione alla costruzione di nuovi porti, possano e debbano analizzare in dettaglio il fabbisogno locale. In questa sede ci proponiamo di fornire almeno una indicazione comparativa di massima circa le singole situazioni.

Grazie ad una prima indagine campione svolta presso i diportisti nei porti turistici italiani<sup>9</sup> si sono potuti stimare i loro flussi considerando da una parte il loro luogo di residenza e dall'altra l'indicazione dell'*home port* cioè quello dove è abitualmente ormeggiata l'imbarcazione. Le risposte sono apparse esaustive soprattutto per i porti del Nord, mentre per il Centro e il Mezzogiorno il campione non è stato sufficientemente rappresentativo.

I risultati indicano appunto, in percentuale, dove i diportisti residenti in ogni regione tengono la barca all'ormeggio (Tab. 3). La lettura dei dati è abbastanza semplice, ma fornisce elementi preziosi per determinare le carenze più gravi di posti barca. I piemontesi e i residenti della Valle d'Aosta, per esempio, scelgono in grandissima maggioranza, porti della Liguria (76,5%), seguiti da quelli veneti (11,8%) e, in misura residuale, quelli della Sardegna e della Toscana (5,9%). Anche la Lombardia privilegia i porti liguri (50%), seguiti da quelli sardi (22,2%) e veneti (11,1%), mentre le altre destinazioni, compresa la Lombardia medesima con le sue acque interne, hanno un peso limitato.

Le regioni con affaccio diretto al mare, sono in una situazione di vantaggio: i diportisti di Toscana e Liguria privilegiano ovviamente i propri porti (85,7%); Sardegna e Friuli Venezia Giulia sembrano addirittura non considerare la possibilità di emigrare in altre aree, mentre più mobili si dimostrano gli emiliani e i marchigiani (solo il 66-67% utilizzano porti della propria regione).

Sulla base di questi risultati la popolazione delle diverse regioni è stata ricalcolata ottenendo così nuovi valori di residenti che diventano i reali bacini di utenza, rispetto all'approccio tradizionale che utilizza, come valore di riferimento per la densità dei porti e dei posti barca, la semplice popolazione regionale.

Per le rimanenti regioni del centro-sud si è ipotizzato che i flussi in uscita fossero praticamente nulli o limitati a reciproci movimenti interregionali fra porti limitrofi, per cui le popolazioni di riferimento rimangono praticamente uguali ai residenti originari.



Tab. 3. Matrice dei flussi (%) residenza-home port dei diportisti per le principali regioni italiane.

Popolazione / origine	Regione dell'home port	[%]	Popolazione / origine	Regione dell'home port	[%]
<b>Piemontesi e Valdostani</b>	Liguria	76,5	<b>Trentini / Alto Atesini</b>	TRENTINO	70,0
	Sardegna	5,9		Veneto	30,0
	Toscana	5,9	<b>Veneti</b>	Friuli Venezia Giulia	9,2
	Veneto	11,8		VENETO	90,8
<b>Lombardi</b>	Emilia Romagna	2,8	<b>Friulani</b>	FRIULI V.G.	100
	Liguria	50,0	<b>Liguri</b>	LIGURIA	85,7
	LOMBARDIA	2,8		Sardegna	14,3
	Marche	2,8	<b>Emiliani Romagnoli</b>	EMILIA ROMAGNA	67,5
	Sardegna	22,2		Friuli Venezia Giulia	2,5
	Toscana	2,8		Liguria	17,5
	Veneto	11,1		Marche	5,0
	<b>Toscani</b>	Estero	5,6	<b>Marchigiani</b>	Emilia Romagna
Liguria		7,1	MARCHE		66,7
Sardegna		7,1	<b>Sardi</b>	SARDEGNA	100
	TOSCANA	85,7			

Fonte: Elaborazione dell'Autore.

Tab. 4. Indicatori di pressione.

REGIONI	(1) A - Pop. Bacino Utenza	(2) B - N° imbarcazioni per bacino d'utenza	(3) C - Posti barca [anno 2009]	(4) A/C Utenti per posto barca	(5) B/C Imbarcazioni per posto barca	(6) N° km/ Infr.	(7) N° Posti barca/km
Liguria	10.673.973	102.744	20.923	<b>510</b>	<b>4,9</b>	6,6	59,8
Toscana	3.836.265	36.926	17.167	223	2,2	10,3	38,8
Lazio	6.144.754	59.147	8.099	<b>759</b>	<b>7,3</b>	10,0	27,9
Campania	5.911.860	56.905	10.449	<b>566</b>	<b>5,4</b>	10,7	21,8
Basilicata	100.470	967	835	120	1,2	<b>34,0</b>	<b>12,3</b>
Calabria	2.007.707	19.325	4.461	<b>450</b>	<b>4,3</b>	<b>49,1</b>	<b>6,1</b>
Sicilia	5.029.683	48.414	15.109	333	3,2	<b>19,1</b>	<b>9,3</b>
Sardegna	4.567.303	43.963	18.843	242	2,3	<b>24,6</b>	<b>9,9</b>
Puglia	4.466.607	42.994	10.073	<b>443</b>	<b>4,3</b>	<b>18,4</b>	<b>11,6</b>
Molise	320.838	3.088	40	<b>8.021</b>	<b>77,2</b>	<b>36,0</b>	<b>1,1</b>
Abruzzo	1.323.987	12.744	2.821	<b>469</b>	<b>4,5</b>	<b>17,9</b>	22,6
Marche	1.667.367	16.049	5.763	<b>289</b>	2,8	<b>15,6</b>	33,5
Emilia Romagna	3.671.699	35.342	5.154	<b>712</b>	<b>6,9</b>	5,9	39,6
Veneto	6.613.139	63.656	12.157	<b>544</b>	<b>5,2</b>	3,0	86,8
Friuli V.G.	1.775.018	17.086	15.359	116	1,1	2,6	138,4
<b>TOTALE</b>	<b>58.110.669</b>	<b>559.351</b>	<b>147.253</b>	<b>395</b>	<b>3,8</b>	<b>14,2</b>	<b>19,7</b>

Fonte: Elaborazione dell'Autore.

Il risultato di questa operazione è indicato nella prima colonna della Tab. 4<sup>10</sup>: successivamente sono riportati i valori del parco nautico nazionale suddiviso per regioni e calcolato sulla base del rapporto medio di una barca ogni 103,9 residenti.

La lettura di questi indicatori è relativamente semplice: il primo (colonna 4) ci dice quante

persone di quel bacino di riferimento “gravano” su un posto barca (valore medio nazionale 395); il secondo (colonna 5) quante unità da diporto esistono nel medesimo bacino per ogni posto barca (valore medio nazionale 3,8). È da notare che in questo caso il valore *target* non è certo l'unità (un posto barca per ogni imbarcazione esisten-

te): quasi tutte le imbarcazioni al di sotto dei 5-6 metri non necessitano infatti di un posto fisso in acqua.

La situazione regionale si presenta alquanto variegata. Se, in prima battuta, considerassimo il valore medio nazionale (3,8 imbarcazioni/posto barca) come “accettabile”, ci sarebbero comunque ben nove regioni in situazione di sofferenza (valori evidenziati in neretto): il Molise (con un grave deficit: 77,2 imbarcazioni per posto barca, a fronte di una media nazionale di 3,8), ma anche Lazio (7,3), Emilia Romagna (6,9), Campania e Veneto (con indice superiore a 5), seguite da Liguria, Abruzzo, Calabria e Puglia (con valori compresi fra 4,3 e 4,9). Delle rimanenti, sei hanno valori inferiori alla media (da 3,2 delle Marche a 1,1 del Friuli Venezia Giulia) e cinque sono regioni senza sbocco al mare.

Questa prima valutazione va comunque integrata con un’analisi della distribuzione sul territorio delle infrastrutture portuali e della densità dei posti barca. Rapportando dunque i 525 porti (sempre quelli accreditati di posti barca) ai chilometri di coste italiane (7.460 circa) si ha un valore medio di un porto ogni 14,2 km (Tab. 4, colonna 6).

Contando che in termini di sicurezza per la navigazione si considera accettabile un valore di circa 20-25 chilometri di distanza fra un porto e quello successivo, le coste italiane sembrerebbero sufficientemente presidiate (ovviamente sempre riferendosi alla media nazionale), anche in considerazione del fatto che in questo conto non sono compresi un certo numero di porti che, pur non offrendo posti barca, sono in grado di offrire riparo nel caso di mare cattivo o avaria dell’imbarcazione.

Anche in questo caso l’analisi puntuale rivela realtà ben distinte: Friuli, Veneto ed Emilia Romagna hanno una distanza media fra i porti inferiore a i 6 km; Campania, Lazio, Toscana e Liguria (tutte regioni affacciate sul Tirreno) presentano comunque valori ancora inferiori alla media compresi fra 10,7 e 6,6 km.

Le restanti otto regioni si collocano sopra la media: in particolare sono alti i valori di Calabria (49,1), Molise (36,0), Basilicata (34,0) e Sardegna (24,6) (pur dovendosi, per Molise e Basilicata, considerare le peculiarità dei loro affacci al mare).

Infine, considerando invece dei porti la numerosità dei posti barca, possiamo calcolare il rapporto posti barca per chilometro di costa (Tab. 4, colonna 7): il valore medio nazionale risulta di 19,7 con un *range* di variabilità molto ampio (dall’1,1 del Molise al 138,4 del Friuli).

Le regioni meno dotate, oltre al citato Molise, risultano la Calabria (6,1), la Basilicata (12,3), la Sicilia (9,3) e la Puglia (11,6); quelle con valori sopra la media, oltre naturalmente al Friuli, il Veneto (86,8), la Liguria (59,8) e, più distaccate, Emilia Romagna, Toscana, Marche, Lazio, Abruzzo e Campania.

#### 4. Prime indicazioni e necessari approfondimenti

Al termine di questa analisi, condotta necessariamente su base statistica, emergono interessanti spunti di approfondimento da condursi su base territoriale, ambientale ed economica a livello di singole regioni, quale requisito fondamentale per ogni futura azione di programmazione per lo sviluppo del settore del diporto nautico. Nell’ambito più generale di una situazione nazionale dei posti barca, che abbiamo verificato essere carente rispetto ai valori medi riscontrati in stati mediterranei simili per caratteristiche all’Italia, le singole scelte regionali sono evidentemente indirizzate a obiettivi che in questa sede non sono stati forzatamente presi in esame, per cui le indicazioni di seguito proposte potrebbero successivamente anche essere riviste. Vale la pena tuttavia di evidenziarle come spunto propositivo e di riflessione.

Pur con i limiti sopracitati è dunque possibile raggruppare le regioni per tipologia e grado delle carenze manifestate in termini di presenza di strutture portuali e relativi posti barca sul rispettivo territorio, assumendo come discriminante minima il raggiungimento almeno del valore medio nazionale.

Il primo gruppo è rappresentato da quelle regioni che fanno registrare valori inferiori alla media in tutti e tre gli indicatori (relativi alle colonne 5, 6 e 7, della tabella 4): Molise, Calabria e Puglia. In questo caso, sia pur nell’ambito della verifica di situazioni puntuali locali, ci si deve chiedere se l’eventuale obiettivo dello sviluppo del diportismo non trovi un vincolo assoluto nell’attuale (scarsa) offerta di portualità turistica e posti barca.

Un secondo gruppo di regioni comprende quelle che presentano almeno due indicatori sotto la media: Abruzzo, Sicilia, Sardegna e Basilicata. Fra esse c’è da sottolineare il fatto che solo l’Abruzzo presenta un indice di pressione imbarcazione/posto barca elevato, mentre le altre regioni, da questo punto di vista, hanno valori più accettabili. Probabilmente anche in questi casi la segnalazione di carenza su base statistica rappresenta comunque un segnale forte da verificare e meglio qualificare su base locale, soprattutto in relazione



alla necessità di presidio costiero in funzione della sicurezza della navigazione.

Le regioni del terzo gruppo, Lazio, Emilia Romagna, Campania, Veneto, Liguria e Marche, hanno la specificità (con l'eccezione delle Marche) di avere un solo indicatore in sofferenza: è proprio quello riferito al rapporto imbarcazioni/posto barca, mentre la dotazione fisica di porti e posti barca rapportati allo sviluppo costiero risulta superiore alla media. Ciò significa presumibilmente che, pur avendo una dotazione ritenuta sufficiente in relazione al territorio, il bacino di utenza che gravita sull'area rende carente l'offerta di posti barca in relazione alla domanda. In questo caso dunque l'attenzione deve essere posta sul *trade-off* fra opportunità derivanti dall'aumento dell'offerta in termini di soddisfazione della domanda con le relative ricadute socioeconomiche e la necessità di conservare e proteggere la costa e il territorio connesso a fronte della realizzazione di nuovi porti.

Da ultimo rimangono Toscana e Friuli Venezia Giulia, che appaiono come le regioni maggiormente dotate sia in termini di posti barca sia di distribuzione dei porti: ciò non significa che per esse, come del resto per le altre regioni, non si debba indagare ulteriormente per la verifica di eventuali carenze sia in termini quantitativi, sia in termini qualitativi e di servizio. È uno dei compiti che le amministrazioni regionali interessate allo sviluppo del settore del diportismo nautico dovranno rapidamente affrontare in una logica di sostenibilità e di attenzione alle ricadute sociali ed economiche.

## Bibliografia

- AMI-Censis, *La sfida della nautica: porti, servizi, tecnologie. Terza indagine sul turismo nautico in Italia*, Roma, 2008.
- Benevolo C., «Luci ed ombre del turismo nautico», in Quagli A. (a cura di), *Analisi gestionale dei porti turistici nella nautica da diporto. Il caso di Imperia*, Milano, 2008, Franco Angeli, pp. 212-253.
- Bruni L., Carcano L., *La nautica italiana. Modelli di business e fattori di competitività*, Milano, 2009, Egea.
- Censis, *III Rapporto sull'economia del mare*, Milano, 2006, Franco Angeli.
- Fortezza F., *Processi strategici e di marketing nel settore della nautica da diporto*, Milano, 2008, Franco Angeli.
- Fortezza F., *La nautica da diporto: reti produttive, risorse umane e sfide strategiche*, Milano, 2009, Franco Angeli.
- ISPO-Istituto per gli Studi sulla Pubblica Opinione, *Gli italiani e la nautica ai tempi della crisi dei consumi*, ISPO, 2009.
- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, *Il diporto nautico in Italia - anno 2007*, Roma, 2005, Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato.
- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, *Conto nazionale delle infrastrutture e dei trasporti*, Roma, 2007, 2008, Istituto

Poligrafico e Zecca dello Stato.

- Nomisma, *Situazione e prospettive della portualità turistica in Italia ed in Emilia Romagna*, Bologna, 2006.
- Pagine Azzurre, *Il portolano dei mari d'Italia*, 2009, Anno XXV.
- Penco L., «I due "nuclei focali" della nautica da diporto: contenuti e modelli di rappresentazione», in Quagli A. (a cura di), *Analisi gestionale dei porti turistici nella nautica da diporto. Il caso di Imperia*, Milano, 2008, Franco Angeli, pp. 40-63.
- Pennarelli T., Forlani F., *Turismo nautico e porti turistici. Quali prospettive per le Marche?*, Urbino, 2007, ed. Quattroventi.
- Petrone L., «Una portualità diffusa e integrata nel territorio», in *Nautica*, luglio 2008, p. 9.
- Osservatorio Nautico Nazionale, *Rapporto sul turismo nautico*, 2009, n. 1 ([www.osservatorionautico.org](http://www.osservatorionautico.org)).
- Ruggeri G., «Il turismo del mare in Italia: nautica da diporto e turismo nautico», in *XIV Rapporto sul turismo italiano*, Firenze, 2007, Mercury, pp. 427-440.
- Ucina, *La nautica in cifre*, Genova, 2009.
- Uniontrasporti - ISNART, *Portualità turistica e commerciale: fruizione e qualità dei servizi nello sviluppo del sistema portuale*, Rapporto finale, Roma, 2009.

## Note

<sup>1</sup> Diverse delle considerazioni espresse in questo contributo fanno riferimento sia alla relazione presentata al Forum internazionale *Innovazione tecnologica per lo sviluppo competitivo del sistema portuale e dello shipping*, Genova 5-7 novembre 2009, sia ai contenuti delle analisi proposte, sempre dall'Autore in qualità di direttore scientifico, nel *Rapporto sul turismo nautico* dell'Osservatorio Nautico Nazionale (anni 2008 e 2009) ([www.osservatorionautico.org](http://www.osservatorionautico.org)).

<sup>2</sup> È ben vero che all'interno di ogni snodo l'analisi vada ulteriormente affinata: su questo argomento si vedano le interessanti considerazioni di Pencarelli e Forlani, 2007 e Penco, 2008 a proposito del concetto di filiera, *cluster* e rete del valore.

<sup>3</sup> In realtà l'aggettivazione "nautico" sarebbe pleonastica in quanto per "diportismo" si intende proprio "la pratica dello sport nautico con imbarcazioni da diporto" (Zingarelli, *Vocabolario della Lingua Italiana*).

<sup>4</sup> Per un interessante approfondimento di questi approcci si confronti Benevolo, 2008.

<sup>5</sup> La classificazione fissata dall'art. 2 del DPR 509/97 individua:

- 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 precipuamente la nautica da diporto ed il diportista nautico, anche mediante l'apprestamento di servizi complementari;
  - l'*approdo turistico*, ovvero la porzione dei porti polifunzionali aventi la funzione di servire la nautica da diporto ed il diportista nautico, anche mediante l'espletamento di servizi complementari;
  - 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.
- Tuttavia, poiché i dati più completi e aggiornati sono stati ritenuti quelli presenti su "Pagine Azzurre – Edizione 2009", si è fatto riferimento alla relativa seguente classificazione:
- 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, an-



che, 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. Situata 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.

<sup>6</sup> Sono state inserite solo quelle strutture per le quali risulta indicata la presenza di posti barca.

<sup>7</sup> È evidente che le unità da diporto che necessitano di posto barca in acqua possono andare da una lunghezza minima di 5-6 m fino a oltre 70-80 m. Tecnicamente e secondo il Codice della nautica da diporto i mezzi atti alla navigazione sono suddivisi in: *natante da diporto* – fino a 10 m di lunghezza (attualmente non necessitante di immatricolazione); *imbarcazione da diporto* – da 10 fino a 24 m; *nave da diporto*, oltre 24 m di lunghezza. Con il termine *unità da diporto* (che comprende le tre citate tipologie) si intende ogni costruzione di qualunque tipo e con qualunque mezzo di propulsione destinata alla navigazione da diporto.

<sup>8</sup> Non è questa la sede per approfondire il dibattito sull'opportunità dell'intervento pubblico nella realizzazione di porti turistici: c'è da chiedersi comunque se l'impegno di fondi pubblici sia, e in che misura, giustificato, soprattutto se confrontato con la necessità di realizzare altre tipologie di infrastrutture a maggior frequenza d'uso di cui il nostro Paese è altrettanto carente.

<sup>9</sup> Come già anticipato nella nota I questa metodologia è stata testata nell'ambito della redazione del Rapporto sul turismo nautico, anno 2009.

<sup>10</sup> Il totale della popolazione non coincide con quella italiana in quanto Lombardia e Trentino conservano al loro interno quella parte che utilizza per il diporto laghi e fiumi.

