

Pianificazione urbanistica e sistema dei porti turistici in Toscana: tra sviluppo e tutela del territorio

atti presentati al convegno del 24.2.2012



ANCE | TOSCANA

Centro Studi ANCE Toscana



**CONFINDUSTRIA
LIVORNO**

Con il convegno del 24 febbraio 2012 che si è tenuto a Livorno su portualità e turismo nautico, ANCE Toscana ha inteso richiamare l'attenzione su un comparto che negli anni precedenti la crisi aveva registrato una crescita importante: dall'incremento dei diportisti e delle imbarcazioni da diporto si è generato un indotto importante che ha contribuito a rafforzare i territori nell'intorno dei porti turistici.

Tutto questo senza dimenticare il ruolo di leadership europea dell'industria nautica toscana, con aziende che sono tra i principali produttori mondiali di grandi imbarcazioni.

La crisi ha avuto un impatto assai pesante sull'intero comparto: la contrazione del reddito disponibile delle famiglie ha portato ad una rimodulazione di consumi e stili di vita con la rinuncia a spese non considerate primarie, tra le quali ci sono anche quelle dell'andar per mare, penalizzate dagli aumenti dei costi del carburante e in genere di tutte le spese di gestione e manutenzione.

A questa crisi economica, pesante e prolungata, si è aggiunto anche lo stigma sociale che ha teso ad equiparare il possessore di barca ed evasore. L'introduzione della tassa di stazionamento, poi trasformata in tasso di possesso, ha prodotto incassi modesti – poco più di 20 milioni di euro a fronte degli oltre 150 previsti – ed ha accentuato, anche per la spettacolarità di certe forme di controllo, la “emigrazione” verso i porti delle coste degli altri paesi mediterranei.

Secondo l'Osservatorio Nautico Nazionale (ONN) nel nostro paese, l'attuale contrazione della domanda di ormeggi stanziali potrà portare a una riduzione di 10 mila posti di lavoro nel settore.

Questo ovviamente comporta ricadute sulla fattibilità di nuovi porti turistici con ripensamenti, cancellazioni e rimodulazioni di dimensioni e cronoprogrammi, che devono adattarsi al rallentamento della domanda.

Accanto ai normali rischi dell'attività economica, per i soggetti coinvolti nei progetti di realizzazione di nuove strutture portuali e di potenziamento e riqualificazione di quelle esistenti sussiste un altro rischio, il c.d. “rischio amministrativo”: la complessità dei progetti merita tutte le cautele necessarie per la valutazione degli impatti ma quello che resta difficile da accettare è l'architettura barocca degli strumenti di pianificazione e controllo, un sistema “matrioska” nel quale il proponente rischia di perdersi, nell'opacità e indeterminatezza di tempi e responsabilità.

Le relazioni presentate al Convegno si concentrano su questi temi proponendosi di offrire un contributo per la riflessione e l'assunzione delle decisioni conseguenti per il rilancio del turismo nautico che con il suo elevato effetto moltiplicatore può contribuire al rilancio economico della Toscana della costa.

Alberto Ricci

Presidente ANCE Toscana

atti presentati al convegno del 24.2.2012

Pianificazione urbanistica e sistema dei porti turistici in Toscana: tra sviluppo e tutela del territorio

Auditorium Confindustria Livorno



indice

Turismo nautico ed infrastrutture portuali per la nautica da diporto in Toscana: progetti di sviluppo e competizione tra regioni del Tirreno

Luciano Pallini *Centro Studi ANCE Toscana*

pagina **5**

Aspetti pianificatori della portualità turistica in Toscana

Arch. Stefania Maria Remia *Assessorato all'Urbanistica, Pianificazione del Territorio e Paesaggio della Regione Toscana Direzione Generale Politiche Ambientali Territoriali e per la Mobilità Settore Pianificazione del Territorio*

23

Economie locali e filiera della nautica da diporto

Riccardo Perugi *Responsabile Ufficio Studi Unioncamere Toscana*

31

Appunti sui principali progetti per il potenziamento e la qualificazione di porti turistici in Toscana

49

Directory della portualità turistica toscana

67

Ringraziamenti

Ing. Fabrizio Morelli, *Regione Toscana*

Arch. Sauro Sorini, *Regione Toscana*

Dr. Alessia Prosperi, *Confindustria Livorno*

Arch. Gabriele Martelli, *Confindustria Livorno*

Dr.ssa Mariella Chiarelli, *ANCE Toscana*

Graphic design: Marco Agnisetta (tram19 - San Gimignano)

atti presentati al convegno del 24.2.2012

**Pianificazione urbanistica e sistema
dei porti turistici in Toscana:
tra sviluppo e tutela del territorio**

Auditorium Confindustria Livorno



Promosso da **ANCE Toscana** e **Confindustria Livorno**

Turismo nautico ed infrastrutture portuali per la nautica da diporto in Toscana: progetti di sviluppo e competizione tra regioni del Tirreno

Luciano Pallini *Centro Studi ANCE Toscana*

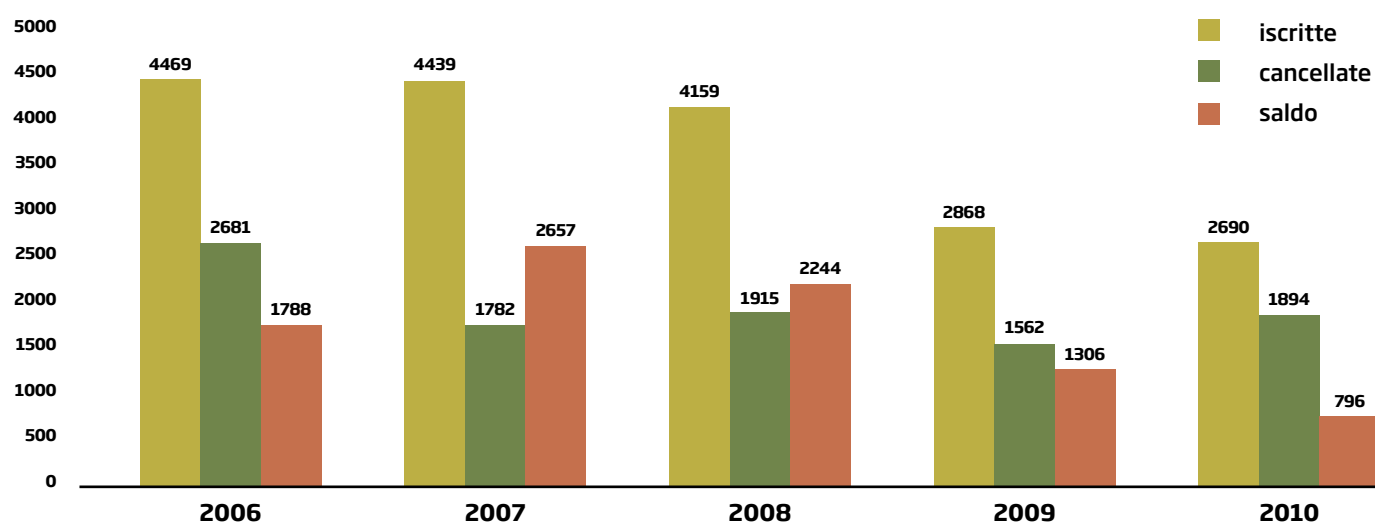
1. La nautica da diporto nella crisi di questi anni

La tempesta “quasi” perfetta che ha colpito l’economia internazionale non ha risparmiato il turismo nautico e l’industria nautica. Pochi dati sono sufficienti a tracciare un primo bilancio del 2011 rispetto al 2010:

- consumi di carburante un ulteriore -20% rispetto al 2010;
- vendita di accessori; un -20% che si aggiunge al -10% dello scorso anno;
- vendita di attrezzature ulteriore calo del 10% che va ad aggiungersi al -20% del 2010;
- occupazione degli ormeggi stanziali, la situazione appare stagnante (in parziale controtendenza per i porti del Sud Italia);
- transiti un ulteriore decremento del 5% che va a sommarsi alla riduzione del 10% del 2010.
- rimessaggi, un dato negativo per l’allontanamento di numerose unità oggi in disarmo e che ricercano altrove opportunità di ricovero di lungo periodo a basso prezzo in attesa dell’eventuale ripresa del mercato.

Se si analizza l’andamento del comparto nel triennio 2008-2010 si percepiscono con chiarezza i termini della crisi: le immatricolazioni di nuove unità sono scese da quasi 4.500 del 2006 a meno di 2.700 nel 2010, mentre il saldo tra iscritte e cancellate è sceso a 800 unità circa.

Grafico 1 Unità da diporto: immatricolazioni, cancellazioni e saldo (2006-2010)



Fonte: elaborazioni su dati Ministero Infrastrutture “Il diporto nautico” anno 2010

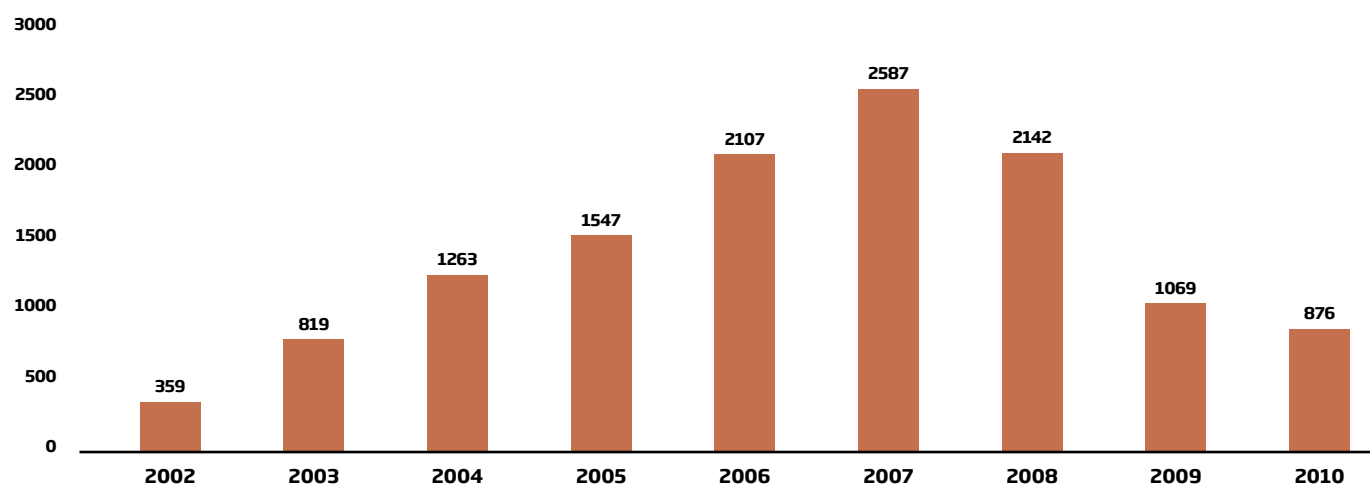
Nel 2010 il calo medio è stato di quasi il 50%, con una punta per i superyacht del 70%: uniche a contenere le perdite (-24,8%) sono le imbarcazioni fino a 10 metri, calate del 24%. Addirittura nel 2010 crescono del 9,5%, forse anche per effetto di un riposizionamento verso il basso da parte dei proprietari di imbarcazioni fino a 18 metri.

Tabella 1 Nuove immatricolazioni 2006-2010 per classi di lunghezza

	fino a 10 metri	da 10,01 a 12,0 metri	da 12,01 a 18 m	da 18,01 a 24 metri	navi	totale
2006	1142	1367	1631	294	35	4469
2007	1196	1269	1661	285	28	4439
2008	1174	1089	1592	264	40	4159
2009	792	752	1069	233	22	2868
2010	867	701	950	162	10	2690
variazioni						
2007	4,7%	-7,2%	1,8%	-3,1%	-20,0%	-0,7%
2008	-1,8%	-14,2%	-4,2%	-7,4%	42,9%	-6,3%
2009	-32,5%	-30,9%	-32,9%	-11,7%	-45,0%	-31,0%
2010	9,5%	-6,8%	-11,1%	-30,5%	-54,5%	-6,2%
2010/2006	-24,1%	-48,7%	-41,8%	-44,9%	-71,4%	-39,8%

Fonte: elaborazioni su dati Ministero Infrastrutture "Il diporto nautico" anno 2010

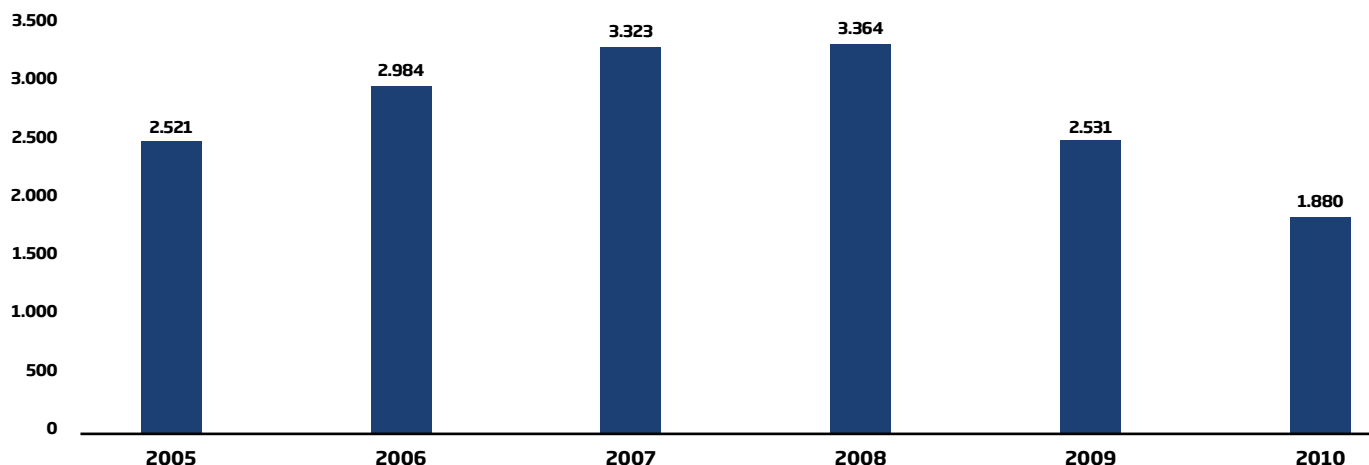
I dati sullo stipulato per il leasing nautico, utilizzato soprattutto per le unità di maggiori dimensioni, segnalano la riduzione degli importi a un terzo, poco meno di 900 milioni, contro i quasi 2.600 del 2007.

Grafico 2 Importi dello stipulato nel leasing nautico (milioni di € correnti)

Fonte: elaborazioni su dati ASSILEA

La crisi si è riversata anche sulla la cantieristica che ha visto calare il suo fatturato da 3,3 miliardi del biennio 2007-2008 a 1,9 miliardi di € nel 2010.

Grafico 3 Fatturato 2005-2010 del settore cantieristica (milioni di €)



Fonte: elaborazioni su dati UCINA

Particolarmente pesante è stato il calo nella produzione destinata al mercato interno, più che dimezzata nel 2010 rispetto al tetto del 2007, mentre la produzione per l'esportazione è riuscita a contenere le perdite, pur segnando pesanti flessioni.

Tabella 2 Fatturato 2005-2010 per Italia, estero e totale

	produzione nazionale per il mercato nazionale (a)	produzione nazionale per export (b)	produzione nazionale (a+b)
2005	1.175	1.346	2.521
2006	1.226	1.758	2.984
2007	1.458	1.865	3.323
2008	1.508	1.856	3.364
2009	1.055	1.476	2.531
2010	617	1.263	1.880
variazioni			
2006	4%	31%	18%
2007	19%	6%	11%
2008	3%	-1%	1%
2009	-30%	-20%	-25%
2010	-42%	-14%	-26%

Fonte: elaborazioni su dati UCINA

I dati relativi al valore della produzione per i servizi connessi al trasporto marittimo, da una prima sommaria elaborazione, mostrano un calo del 12% in valore nominale nel 2010 rispetto al 2007, sia a livello nazionale che in Toscana.

Tabella 3 Altre attività dei servizi connessi al trasporto marittimo*valore della produzione*

	2007	2008	2009	2010
Italia	1.622	1.714	1.490	1.436
Toscana	100	102	93	89
variazione				
	2008	2009	2010	2010/2007
Italia	5,6%	-13,1%	-3,6%	-11,5%
Toscana	2,0%	-9,1%	-4,4%	-11,4%

Fonte: elaborazioni dati MPS per Italia, ANCE per Toscana

La crisi della nautica da diporto ha un effetto pesante ove si ricordi che il settore, secondo i dati del rapporto CENSIS sull'economia del mare, contribuisce per oltre 3.300 milioni al PIL cui vanno ad aggiungersi i 5.000 milioni della spesa dei diportisti. Gli occupati diretti erano 27.300 cui dovevano aggiungersi le oltre 120.000 unità a monte e valle, inclusa l'occupazione indotta dalla spesa dei diportisti.

Tabella 4 Alcuni dati su apporto al PIL e alla occupazione del diporto nautico

contributo al pil (milioni di €)	3.355
spesa dei diportisti (milioni di €)	5.000
numero occupati diretti	27.300
unità di lavoro a monte e a valle (inclusa spesa dei diportisti)	120.687

Fonte: CENSIS "L'economia del Mare"

Il diporto nautico, in virtù anche della spesa dei diportisti, ha un elevato effetto moltiplicatore sulla produzione (4,03) e sull'occupazione (6,41).

Tabella 5 Moltiplicatori delle attività marittime manifatturiere e terziarie

	produzione	occupazione
trasporti marittimi (al netto spesa dei croceristi)	2,53	2,02
trasporti marittimi (inclusa spesa dei croceristi)	2,54	4,11
attività portuali e ausiliarie	2,75	2,01
cantieristica navale	3,44	2,63
nautica da diporto (al netto spesa dei diportisti)	2,28	1,67
nautica da diporto (inclusa spesa dei diportisti)	4,03	6,41
pesca	2,56	1,46
totale attività marittime industriali e terziarie	2,49	1,81

Fonte: CENSIS "L'economia del Mare"

2. Il parco nautico

La consistenza del parco nautico è sempre questione centrale per la programmazione e realizzazione delle infrastrutture portuali di servizio.

Stime di UCINA consentono di quantificare a quasi 620.000 le unità da diporto: alle oltre 102.000 immatricolate nel 2009 sono da aggiungersi altre 516.000 unità non immatricolate, delle quali 160.000 senza motore e oltre 350.000 a motore.

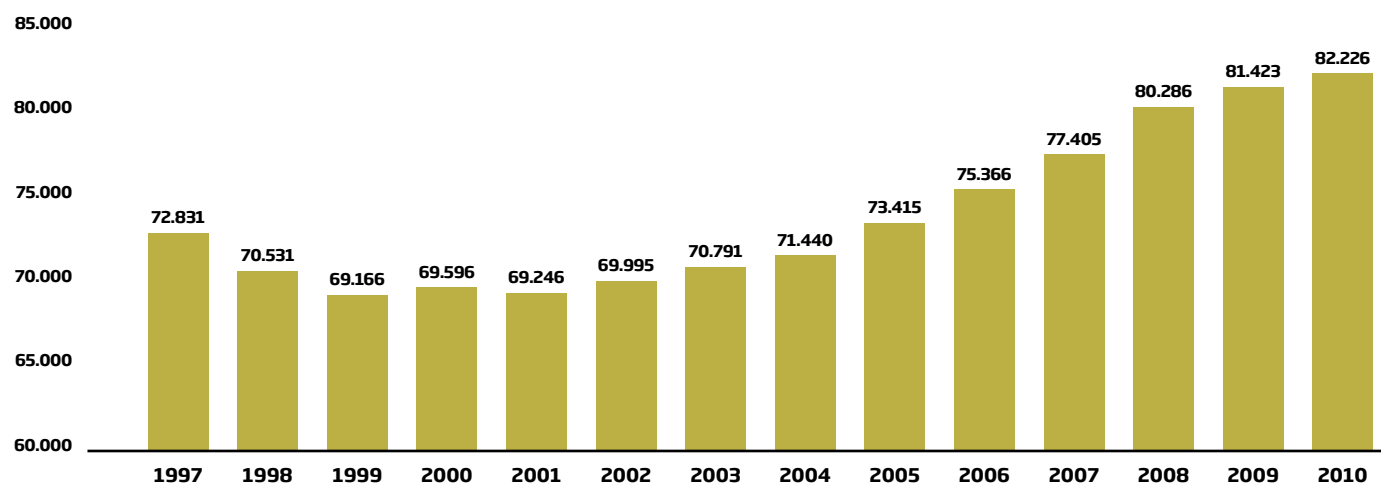
Tabella 6 Il parco nautico totale

tipologia di unità da diporto	subtotali	totali
totale certificati uso motore		358.100
totale unità immatricolate con motore FB		-3.500
canoe, kajak, altri natanti per uso sportivo, pattini, pedalò, mosconi, altri a remi	151.000	
unità a vela senza motore	10.500	
totale unità minori		161.500
totale unità non immatricolate		516.100
totale unità immatricolate:		102.057
uffici marittimi	82.226	
uffici MTC	19.831	
totale parco nautico		618.157

Fonte: elaborazioni su dati UCINA

Se si concentra l'analisi sulle unità immatricolate presso gli uffici marittimi, è immediatamente percepibile il trend ascendente dalle poco meno di 70.000 unità del 2001 alle oltre 82.000 del 2010.

Grafico 4 Parco nautico immatricolato presso uffici marittimi



Fonte: elaborazioni su dati Ministero Infrastrutture "Il diporto nautico" anno 2010

Tra le regioni dell'Alto e Medio Tirreno la Toscana mostra una crescita, tra 2001 e 2010, più che doppia rispetto alla media nazionale per le unità immatricolate: 43,4% contro 18,7%, mentre in Liguria (+11,5%) e Campania (+6,8%) l'incremento è assai più contenuto.

**Tabella 7 Imbarcazioni immatricolate presso uffici marittimi
Alto e Medio Tirreno 2001 e 2010**

	2001	2010	variazioni 2010/2001
Liguria	18.044	20.113	11,5%
Toscana	7.885	11.304	43,4%
Lazio	7.635	9.576	25,4%
Campania	8.990	9.597	6,8%
Sardegna	3.157	4.082	29,3%
Italia	69.246	82.226	18,7%

Fonte: Elaborazioni su dati Ministero Infrastrutture "Il diporto nautico" anno 2010

In Toscana si contano 2.600 unità a vela e 8.600 a motore, con 557 unità (vela e motore) sopra i 18 metri e 86 superyacht (oltre 24 metri).

**Tabella 8 Unità da diporto iscritte negli uffici marittimi
per classi di lunghezza e per regione - 2010**

	a vela (con o senza motore ausiliario)					a motore					navi (oltre 24 m)	totale
	fino a 10 metri	da 10,01 a 12 metri	da 12,01 a 18 m	da 18,01 a 24 metri	totale	fino a 10 metri	da 10,01 a 12 metri	da 12,01 a 18 m	da 18,01 a 24 metri	totale		
Liguria	674	2.259	1.770	176	4.879	6.897	3.673	3.899	695	15.164	70	20.113
Toscana	344	1.166	1.025	81	2.616	4.035	1.909	2.182	476	8.602	86	11.304
Lazio	464	975	698	27	2.164	3.895	1.538	1.552	381	7.366	46	9.576
Campania	102	289	274	18	683	5.168	2.057	1.537	134	8.896	18	9.597
Sardegna	114	331	286	25	756	1.749	734	718	121	3.322	4	4.082
Italia	2.840	8.805	6.695	449	18.789	33.713	13.814	13.351	2.311	63.189	248	82.226

Fonte: elaborazioni su dati Ministero Infrastrutture "Il diporto nautico" anno 2010

La Toscana mostra una propensione alla vela in linea con la media nazionale, ma leggermente inferiore a quella della Liguria; Sardegna e, soprattutto, Campania invece mostrano una vocazione alla vela nettamente inferiore.

Le unità a motore superiori a 18 metri e i superyacht sono il 5% del totale contro una media nazionale del 3,1%: il Lazio segue a poca distanza la Toscana con il 4,5%.

**Tabella 9 Unità da diporto iscritte negli uffici marittimi
per classi di lunghezza e per regione - 2010**

	a vela (con o senza motore ausiliario)					a motore					navi (oltre 24 m)	totale
	fino a 10 metri	da 10,01 a 12 metri	da 12,01 a 18 m	da 18,01 a 24 metri	totale	fino a 10 metri	da 10,01 a 12 metri	da 12,01 a 18 m	da 18,01 a 24 metri	totale		
Liguria	3,4%	11,2%	8,8%	0,9%	24,3%	34,3%	18,3%	19,4%	3,5%	75,4%	0,3%	100%
Toscana	3%	10,3%	9,1%	0,7%	23,1%	35,7%	16,9%	19,3%	4,2%	76,1%	0,8%	100%
Lazio	4,8%	10,2%	7,3%	0,3%	22,6%	40,7%	16,1%	16,2%	4%	76,9%	0,5%	100%
Campania	1,1%	3%	2,9%	0,2%	7,1%	53,9%	21,4%	16%	1,4%	92,7%	0,2%	100%
Sardegna	2,8%	8,1%	7%	0,6%	18,5%	42,8%	18%	17,6%	3%	81,4%	0,1%	100%
Italia	3,5%	10,7%	8,1%	0,5%	22,9%	41%	16,8%	16,2%	2,8%	76,8%	0,3%	100%

Fonte: elaborazioni su dati Ministero Infrastrutture "Il diporto nautico" anno 2010

Il maggior numero di unità da diporto è iscritto nel compartimento marittimo di Livorno (4.900) seguito da Viareggio (4.200 circa), dove tuttavia si concentrano le imbarcazioni più grandi (sopra 18 metri e superyacht), 363 contro 168 di Livorno.

Tabella 10 Unità da diporto iscritte negli uffici marittimi della Toscana per classi di lunghezza e per compartimento - 2010

compartimento marittimo	a vela (con o senza motore ausiliario)					a motore					navi (oltre 24 m)	totale
	fino a 10 metri	da 10,01 a 12,0 metri	da 12,01 a 18 m	da 18,01 a 24 metri	totale	fino a 10 metri	da 10,01 a 12,0 metri	da 12,01 a 18 m	da 18,01 a 24 metri	totale		
Marina di Carrara	42	121	79	8	250	334	93	158	47	632	5	887
Viareggio	101	296	328	48	773	1.126	850	1.178	252	3.406	63	4.242
Livorno	157	598	476	22	1.253	2.057	793	651	129	3.630	17	4.900
Portoferraio	44	151	142	3	340	518	173	195	48	934	1	1.275
Toscana	344	1.166	1.025	81	2.616	40.35	1.909	2.182	476	8.602	86	11.304

Fonte: elaborazioni su dati Ministero Infrastrutture "Il diporto nautico" anno 2010

3. I diportisti

Quanti sono i diportisti? Una indicazione può venire intanto dalle patenti nautiche attive (di nuovo rilascio e rinnovate alla scadenza): al 2009 sono quasi 620.000 in Italia e poco meno di 50.000 in Toscana, dato in crescita a differenza di Liguria e Lazio che segnano il passo e vedono contrarsi lo stock di patenti nautiche.

Uno stock quasi coincidente, a livello nazionale, con quello del parco nautico complessivo e quindi un proxy utile per stimare il fabbisogno di infrastrutture portuali e di servizio.

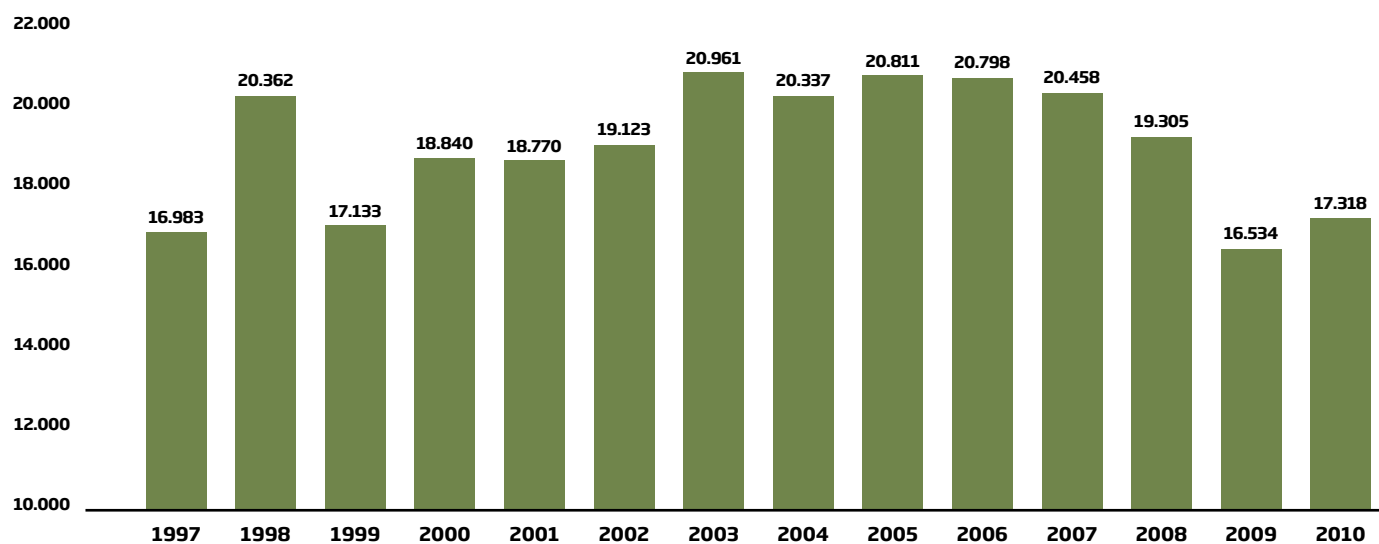
Tabella 11 Totali patenti - rilasci e rinnovi per regione

regione	2007	2008	2009
Liguria	98.542	99.027	94.018
Toscana	48.283	49.212	49.467
Lazio	68.419	68.094	67.305
Campania	74.183	76.442	77.427
Sardegna	27.871	29.358	29.874
Italia	603.144	620.039	619.940

Fonte: elaborazioni su dati UCINA

Uno sguardo alle dinamiche delle nuove patenti nautiche rilasciate mostra un evidente calo dal 2008, segno che la crisi economica rallenta la propensione ad andar per mare ed induce alla rinuncia alla patente quando non espressamente richiesta.

Grafico 5 Patenti rilasciate per la prima volta dagli uffici marittimi



Fonte: elaborazioni su dati Ministero Infrastrutture "Il diporto nautico" anno 2010

Ma chi è il diportista? Il CENSIS qualche anno fa, subito prima della crisi, ne aveva tracciato le caratteristiche salienti: generalmente maschio, di età piuttosto avanzata, ricopre una posizione professionale di livello intermedio, ha un livello di istruzione medio-alto, abita in una casa di sua proprietà, appartiene a un livello socioeconomico medio-alto.

Tabella 12 Profilo del diportista

caratteristiche	val%	caratteristiche	val. %
sex		livello di istruzione	
maschio	82	diploma	41,8
femmina	18	laurea o superiore	45,7
età		altro titolo	12,5
fino a 35 anni	9,2	abitazione di proprietà	91,9
36-45 anni	16,9	figli	85,5
46-55 anni	26,8	di cui senza figli	31,4
56-65 anni	28,1	di cui con figli	54,1
oltre 65	19	livello socio-economico	
posizione professionale		alto	27,5
dirigente	6,5	medio	56,2
impiegato	16,7	basso	16,3
libero professionista	31		
pensionato/ritirato dal lavoro	24,9		

Fonte: Indagine Ami-Censis, 2008

4. Le infrastrutture portuali esistenti: consistenza , servizi, costi

La portualità per il diportismo nautico conta in Italia 534 infrastrutture: solo il 13% sono marina, mentre due terzi circa sono porti polifunzionali e il residuo 21% punti di ormeggio. Le infrastrutture in grado di accogliere i superyacht sono 22.

Tabella 13 Le infrastrutture portuali 2010

regioni	totale infrastrutture	marina	porti polifunzionali	punti di ormeggio	per navi oltre 24 metri
Liguria	53	13	35	5	27
Toscana	43	6	31	6	18
Lazio	29	3	26		12
Campania	46	4	32	10	21
Basilicata	3	2	1		3
Calabria	15	1	8	6	6
Sicilia	86	3	47	36	44
Sardegna	78	11	41	26	42
Puglia	47	2	38	7	13
Molise	2		2		2
Abruzzo	8	1	7		3
Marche	12	3	9		7
Emilia Romagna	23	7	14	2	6
Veneto	47	7	33	7	12
Friuli Venezia Giulia	42	10	24	8	10
Italia	534	73	348	113	226

Fonte: ONN "Rapporto sul Turismo Nautico"

Nelle regioni dell'Alto e Medio Tirreno si trova circa il 50% dei posti barca totale e il 56% di quelli nelle marina: in Toscana ci sono oltre 17.000 posti barca, l'11% del totale, ma quelli nelle marina sono solo il 9,4%.

Tabella 14 Posti barca per tipologia di struttura

regioni	totale	numero infrastrutture	porti turistici	porti polifunzionali					approdo	punti d'ormeggio		
			marina	porto	porto industriale/Commerciale	porto canale	darsena	totale porti polifunzionali		spiaggia attrezzata	rada	totale punti di ormeggio
Liguria	21.850	53	7.698	10.838	742	2.000	305	13.885	147	60	60	267
Toscana	17.187	43	3.647	6.083		4.847	1.174	12.104	266		1.170	1.436
Lazio	8.999	29	2.978	2.370		2.395	1.256	6.021				
Campania	11.327	46	2.359	6.570	1.175	300		8.045	923			923
Sardegna	19.415	78	5.049	9.720	2	730	730	11.182	3.184			3.184
totale Alto Medio Tirreno	78.778	249	21.731	35.581	1.919	10.272	3.465	51.237	4.520	60	1.230	5.810
Italia	153.161	534	38.731	61.701	4.390	19.249	11.726	97.066	14.802	982	1.580	17.364
dimensione media		287	531					279				154

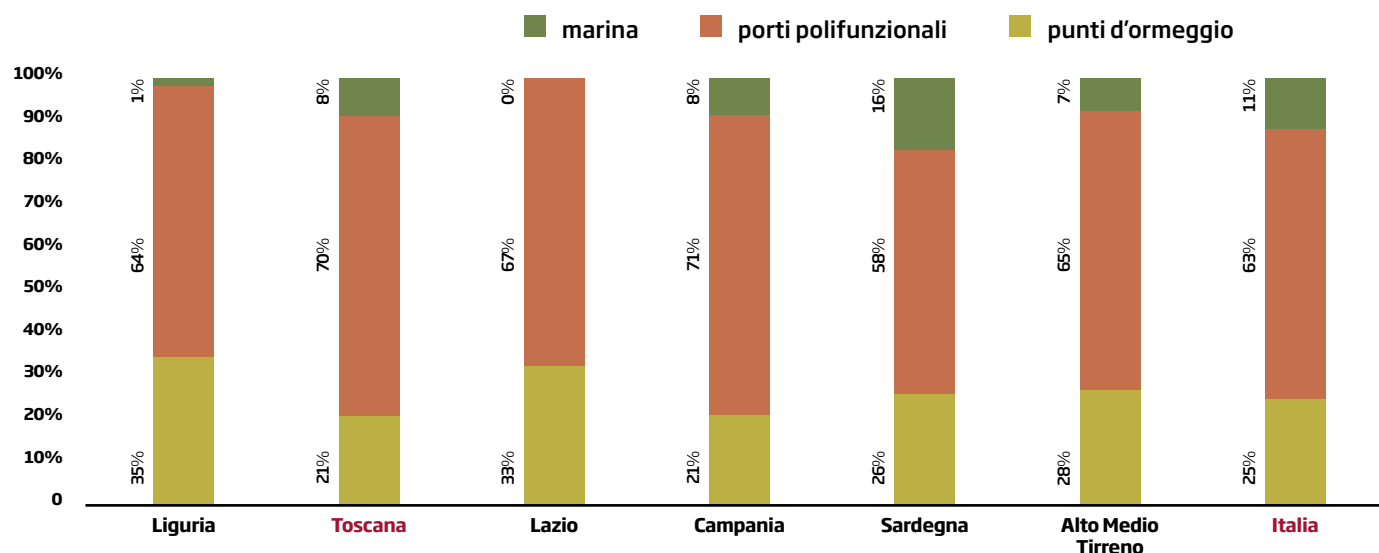
Fonte: ONN "Rapporto sul Turismo Nautico"

NB esistono leggere differenze con i dati del Ministero delle Infrastrutture

La distribuzione dei posti barca tra le diverse tipologie mostra una insufficiente quota di posti barca nelle marina in Toscana – il 21% contro il 29% medio delle regioni considerate – mentre in Liguria e Lazio sono rispettivamente il 35% e il 33%.

È più alta in Toscana la quota di posti barca nei porti polifunzionali, il 70% contro un 65% medio delle regioni del Tirreno: di fatto la struttura della portualità della Toscana è allineata a quella della Campania e lontana da quella ligure.

Grafico 6 Distribuzione dei posti barca per tipologia di infrastruttura



Fonte: elaborazione su ONN "Rapporto sul Turismo Nautico"

Tra il 2001 e 2010 i posti barca in Italia sono passati da 116.800 a quasi 150.000, con un incremento del 28%, superiore al 20% delle regioni dell'alto e medio Tirreno.

La Toscana ha visto aumentare i posti barca da oltre 15.300 a quasi 17.700, con un incremento modesto pari solo alla metà – 15% del dato nazionale – in linea con quello della Liguria, ma ben inferiore al +20% del Lazio e della Campania e ben lontano dal 33% della Sardegna.

Tabella 15 Dinamiche dei posti barca

regione	2001	2010	variazione 2010/2001
Liguria	22.837	26.230	14,9%
Toscana	15.375	17.668	14,9%
Lazio	7.047	8.472	20,2%
Campania	12.002	14.681	22,3%
Sardegna	14.201	18.909	33,2%
Alto Medio Tirreno	71.462	85.960	20,3%
Italia	116.873	149.605	28%

Fonte: Elaborazioni su dati Ministero Infrastrutture "Il diporto nautico" anno 2010

NB: i dati per il Lazio si riferiscono al 2009

La competizione tra regioni passa non solo attraverso la crescita dell'offerta di posti barca ma anche dall'innalzamento del livello qualitativo del servizio.

La dotazione dei servizi delle infrastrutture portuali della Toscana non appare all'altezza: si è sotto la media nazionale per acqua, luce, vigilanza, servizi igienici, parcheggi, alaggio e rifiuti.

Tabella 16 Dotazione di servizi dei posti barca

regione	attracco	acqua	luce	carburante	vigilanza	informazioni turistiche	servizi igienici	parcheggio	alaggio	rifiuti
Liguria	92%	92%	83%	35%	48%	38%	83%	60%	78%	69%
Toscana	97%	88%	84%	44%	54%	54%	55%	57%	61%	71%
Lazio	100%	97%	98%	61%	45%	43%	64%	63%	66%	52%
Campania	98%	94%	90%	41%	94%	57%	76%	60%	77%	79%
Sardegna	100%	99%	96%	67%	90%	83%	82%	79%	75%	87%
Italia	97%	92%	88%	43%	69%	54%	75%	66%	71%	74%

Fonte: elaborazioni su dati Ministero Infrastrutture "Il diporto nautico" anno 2010

Purtuttavia l'indice globale di qualità (massimo punteggio 12) mostra una Toscana mediamente in linea con Liguria e Sardegna a 9,6: c'è comunque da lavorare per migliorare la qualità (e quantità) delle marina da un lato e dall'altro dei punti d'ormeggio, punto dolente della portualità toscana.

Tabella 17 Indice di qualità delle infrastrutture portuali

regioni	indice globale	marina	porti polifunzionali	punti di ormeggio
Liguria	9,6	11,0	9,0	4,1
Toscana	9,6	10,7	9,8	4,8
Lazio	9,0	10,5	8,3	n. p.
Campania	8,8	10,9	8,5	6,4
Sardegna	9,6	10,3	8,8	7,4
Italia	9,1	10,7	8,9	7,7

Fonte: ONN "Rapporto sul Turismo Nautico"

Ma per cosa si lamentano in sintesi i diportisti? Nel Tirreno protestano più che altrove per la carenza di posti barca, per la difficoltà di ingresso nei porti e poi per l'insufficienza degli scivoli: appena meglio fa il litorale ligure, ma si è ben lontani dalla quasi completa soddisfazione offerta dai porti esteri.

Tabella 18 Giudizio sui servizi dei litorali

val.% degli intervistati che giudicano il servizio insufficiente

	ligure	tirrenico	sardo	estero
ingresso nei porti	18,8	25,6	16,2	6,5
posti barca	34,4	50	29,9	11,8
scivoli	15,6	23,1	16,2	3,9
carburante	17,2	20,6	20,8	7,2
acqua	12,5	16,3	15,6	5,2
energia elettrica	10,9	15	12,3	7,8
servizi igienici	29,7	35,6	28,6	14,4
servizio meteo	7,8	20	13	8,5
riparazioni	12,5	17,5	15,6	6,5
servizi alimentari	10,9	15	18,2	4,6

Fonte: indagine Ami-Censis, 2008

Una condizione, quella della Toscana, che è in buona parte assimilabile a quella della Liguria, regione di più antica vocazione al diportismo nautico: servono investimenti per stare al passo della competizione nazionale (non si affronta qui quella internazionale di Corsica, Costa Azzurra o Baleari) sia in termini quantitativi che qualitativi, di tipologia di strutture e di servizi. In fondo erano gli obiettivi che si prefiggeva il Master plan della Regione Toscana del 2007 e che rimangono tutt'oggi validi.

Il quadro a livello comunale della Toscana mostra le province di Massa Carrara e Lucca sprovviste di porti turistici, così come l'Isola d'Elba e Orbetello.

Tabella 19 Posti barca per comune e tipologia di infrastruttura anno 2010

comune	n° posti barca	di cui situati in		
	totale posti barca	porto turistico	approdo turistico	punto di ormeggio
Carrara	436			436
Massa	595			595
Montignoso	370	65		305
Viareggio	1.822		642	1.180
Capraia Isola	200			200
Castiglione Pescaia	1.194		1.194	
Cecina	568	568		
Grosseto	561	561		
Livorno	3.299	710		2.589
Monte Argentario	1.964	996	611	357
Orbetello	1.116			1.116
Piombino	1.338	568	700	70
Rosignano M.mo	547			547
Castiglione Cello	830	830		
Quercianella	157	142		15
San Vincenzo	350	350		
Scarlino	966	966		
Campo nell'Elba	205		70	135
Marciana	122			122
Marciana Marina	493		260	233
Porto Azzurro	299	299		
Portoferraio	70		70	
Rio Marina	166		166	
totale	17668	6055	3713	7900

Fonte: elaborazioni su dati Ministero Infrastrutture "Il diporto nautico" - anno 2010

Quanto costano i servizi portuali? Il Rapporto sul Turismo nautico ha elaborato stime per i diversi tipi di natanti e imbarcazioni: si va dai 300 € annui per una unità fino a 5 metri ai 7.145 € delle imbarcazioni da 17 a 24 metri.

I costi sono differenziati anche per la tipologia di infrastruttura: per una unità da 7,5 a 10 m si va dai 1.300 € annui della spiaggia attrezzata, ai 2.100 € del marina o porto turistico, dove per una barca tra 17 e 24 metri i servizi portuali costano quasi 8.000 €.

Tabella 20 Costo medio annuale dei servizi portuali per natanti

tipologie di strutture	natanti			imbarcazioni	
	2,5 - 5 m	5 - 7,5 m	7,5 - 10 m	10,1 - 17 m	17,1 - 24 m
marina (porto turistico)			2.104	4.597	7.875
approdo		1.049	1.732	4.091	7.009
porto		1.120	1.631	4.063	6.961
darsena		988	1.550	3.930	6.733
porto canale		841	1.390	3.309	
spiaggia attrezzata		732	1.298	2.988	
valore medio pesato	300	827	1.375	4.011	7.145

Fonte: elaborazione su ONN "Rapporto sul Turismo Nautico"

Si tratta di medie nazionali, rispetto alle quali i costi si differenziano con la geografia: se per la Toscana e la Liguria il differenziale in più è del 15% (verrebbe da dire, in linea con l'indice medio di costo della vita) un costo ancor maggiore grava sui diportisti di Lazio e Campania.

Tabella 21 Differenziazioni territoriali del costo medio dei servizi portuali

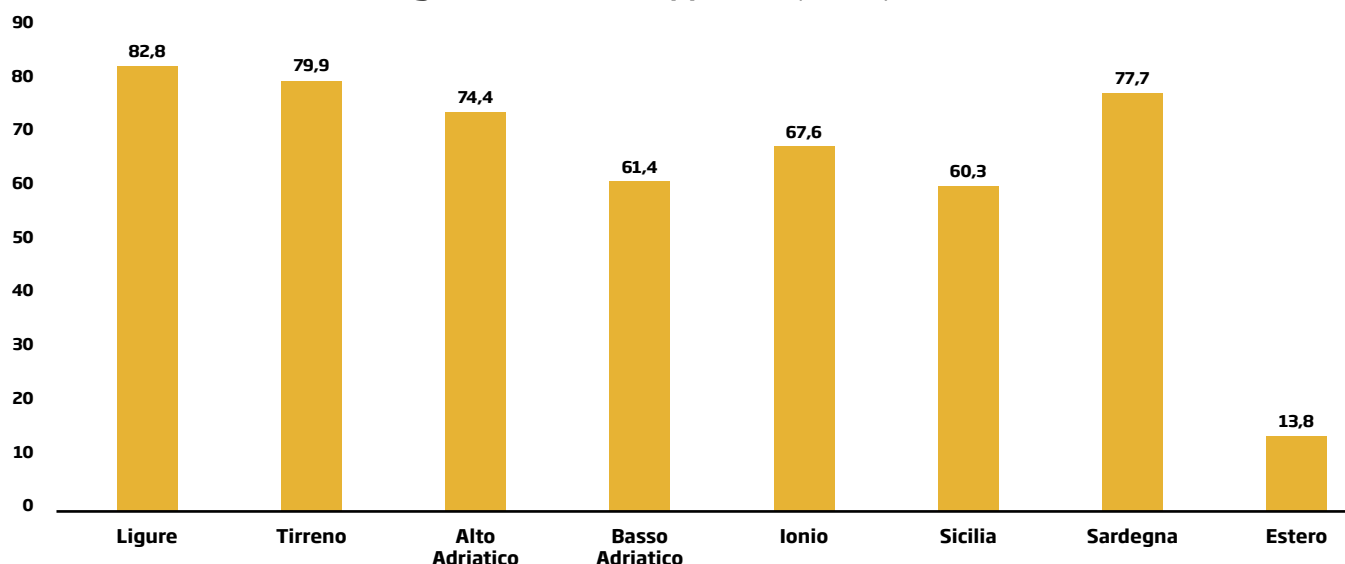
regioni	natanti	imbarcazioni	navi da diporto
Lombardia (laghi), Liguria, Toscana	115%	112%	105%
Lazio, Campania	120%	117%	115%
Friuli, Veneto, Emilia, Marche	89%	90%	87%
Sardegna, Sicilia	93%	94%	80%
Abruzzo, Calabria, Puglia, Basilicata	82%	75%	77%
media nazionale	100%	100%	100%

Fonte: elaborazione su ONN "Rapporto sul Turismo Nautico"

Ovviamente i diportisti piangono: più di tutti – e probabilmente a ragione – piangono in Liguria, seguiti dai diportisti del Tirreno e poi da quelli della Sardegna e dell'Alto Adriatico: mentre minori proteste vengono dal basso Adriatico e dalla Sicilia.

La prima risposta per contenere i prezzi è ovviamente un incremento dell'offerta, nelle diverse tipologie richieste dalla diversa configurazione dell'appassionato dell'andar per mare, dal surfista al tycoon che viaggia sul suo panfilo.

Grafico 7 Intervistati che ritengono le tariffe troppo alte (val. %)



Fonte: indagine Ami-Censis, 2008

Ma quanto spende un diportista? Intanto per tenere la barca al riparo e per la gestione spende annualmente 5.000 € se si tratta di un natante, una spesa che lievita al crescere delle dimensioni fino ai quasi 60.000 € del superyacht.

Ma i 5.000 € del natante e i 12.000 € dell'imbarcazione minore – importi pur modesti – sconsigliano dall'applicare alla nautica da diporto l'aggettivo "sociale", sorta di *passepourtout* con il quale si tenta un'operazione di mimesi che non è necessaria: si usi il termine "minore" o "popolare" oppure "low cost" e si lasci l'aggettivo "sociale" dove davvero è indispensabile.

Si prenda la nautica per quel che davvero vale, uno stile di vita, una ricerca di libertà, un importante segmento del turismo che genera ricchezza e lavoro e che per questi motivi deve essere considerato e adeguatamente valorizzato.

Ovviamente la crisi ha sollecitato la riduzione delle spese di tutti i generi, da quelle di gestione con minori uscite in mare e alla ristorazione, ma soprattutto allo shopping e all'intrattenimento... i diportisti come tutti condividono la crisi e la risposta in termini di contenimento e rinvio ai consumi e spese.

Tabella 22 Stima della spesa complessiva dei diportisti per l'anno 2010 (in euro)

tipologia di unità	servizi portuali + spese di gestione (spesa annua)	ristorazione (pro capite pro die)	shopping (pro capite pro die)	intrattenimento (pro capite pro die)
imbarcazione minore	12.024	55,91	14,44	2,07
imbarcazione maggiore	22.665	82,66	36,69	2,71
nave da diporto	57.266	226,31	86,43	4,17
variazioni su 2009				
natante	-13%	-8,9%	-19,5%	-41,7%
imbarcazione minore	-16%	-15%	-39,6%	-44,1%
imbarcazione maggiore	-19%	-18%	-35%	-44,7%
nave da diporto	-22%	-19%	-30,7%	-55,6%

Fonte: elaborazione su ONN "Rapporto sul Turismo Nautico"

5. Nuove infrastrutture per il turismo nautico

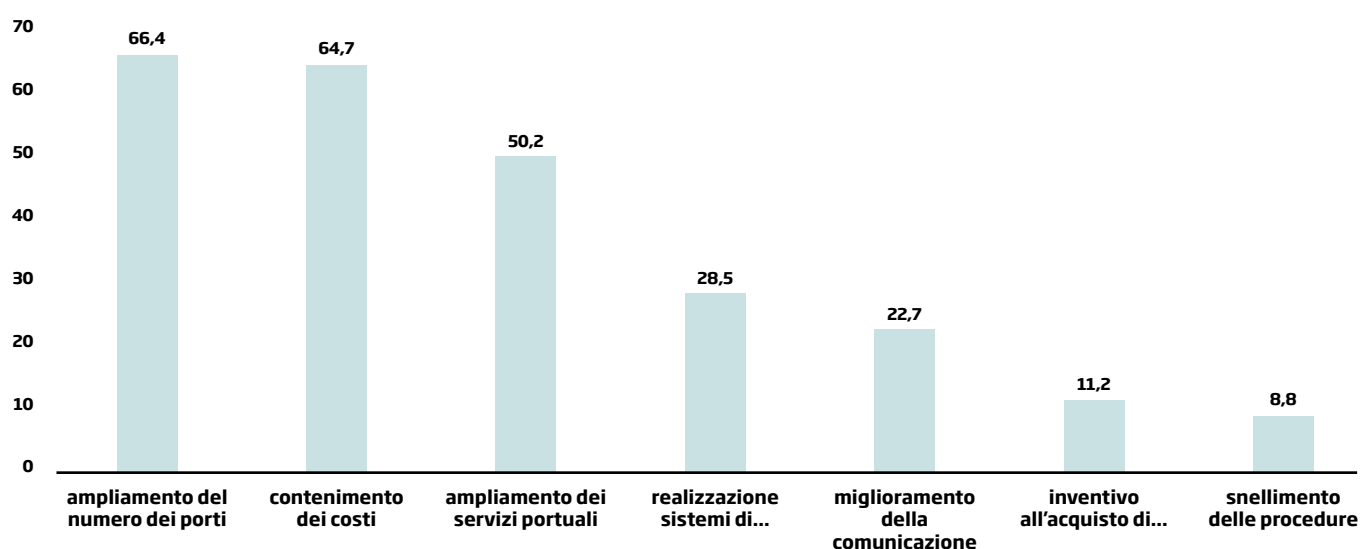
Le richieste dei diportisti per lo sviluppo del turismo nautico riflettono le carenze segnalate: più posti barca ed a costi più contenuti, insieme a maggiori e più qualificati servizi portuali, tutto il resto viene dopo.

La risposta sta solo nell'aumentare e qualificare i posti barca, in Toscana come in Italia, per rispondere ad esigenze di sicurezza, di riordino di attuali precarie sistemazioni, di sostegno alla crescita di una imprenditorialità diffusa nel settore dei servizi nella quale accanto alle imprese del settore ci siano le cooperative ed il terzo settore, l'associazionismo dei diportisti e tutti i soggetti.

Il settore, ancorché in difficoltà oggi, riprenderà a crescere una volta passata la crisi e per questo occorre misurarsi con i nuovi scenari competitivi che si vanno delineando.

È sempre difficile ricostruire il quadro di progetti spesso solo annunciati o a volte improvvisati.

Grafico 8 Interventi necessari per agevolare il turismo nautico



Fonte: indagine Ami-Censis, 2008

Una ricerca dell'ottobre 2010 ha cercato di raccogliere queste informazioni che meritano qualche riflessione. Tra 2005 e 2009 in Italia sono entrati sul mercato quasi 8.000 posti barca, nessuno dei quali in Toscana. A fine 2009 risultavano in costruzione in Italia 17.000 posti barca, (1.200 soltanto nella nostra regione, ovvero il 7% mentre) circa 30.000 posti barca risultavano pianificati a 5-10 anni, 3.500 dei quali in Toscana.

Tabella 24 Offerta di portualità turistica nel Medio Alto Tirreno: nuovi porti e progetti

	entrati in funzione 2005-2009	in costruzione al 2009	pianificati a 5/10 anni	totale
Liguria	500	3.800	2.150	6.450
Toscana	0	1.200	3.500	4.700
Lazio	0	1.800	5.580	7.380
Campania	2.340	3.050	600	5.990
Sardegna	1.370	0	600	1.970
Italia	7.950	17.000	29.460	54.410
Sicilia	780	2.800	8.350	11.930

Fonte: Antonio Di Monte, La difesa costiera e lo sviluppo della portualità turistica come strategia per il rilancio della Sicilia nel Mediterraneo, Distretto Produttivo della Nautica da Diporto in Sicilia - Taormina, Palazzo dei Congressi, 22-23 ottobre 2010

È evidente che la Toscana perde peso nel contesto competitivo e non appare in grado di offrire risposte adeguate alla domanda attuale insoddisfatta.

L'innalzamento quantitativo e qualitativo dell'offerta di posti barca in Toscana ispirava il Masterplan del 2007 che si prefiggeva:

- a) il mantenimento e la qualificazione dei porti e approdi turistici esistenti;
- b) la riqualificazione di quegli ormeggi esistenti trasformandoli in porti o approdi turistici con la dotazione dei servizi necessari;
- c) la localizzazione dei porti e approdi turistici già previsti dal Piano di coordinamento dei porti e approdi turistici del 1992;
- d) la localizzazione di ulteriori nuovi porti esclusivamente al fine di completare il sistema di servizi per la nautica da diporto organicamente distribuito lungo la costa toscana in coerenza con la filiera produttiva legata ai poli nautici toscani e sostenibile per le risorse territoriali.

Correttamente la Regione ha ribadito, nei suoi obiettivi per 2011 e 2012, l'obiettivo di mantenere la posizione di leadership occupata a livello nazionale attraverso la semplificazione delle procedure amministrative per l'approvazione di provvedimenti relativi allo sviluppo dei porti turistici, soprattutto rivolti alla riqualificazione degli esistenti secondo le direttive del Masterplan.

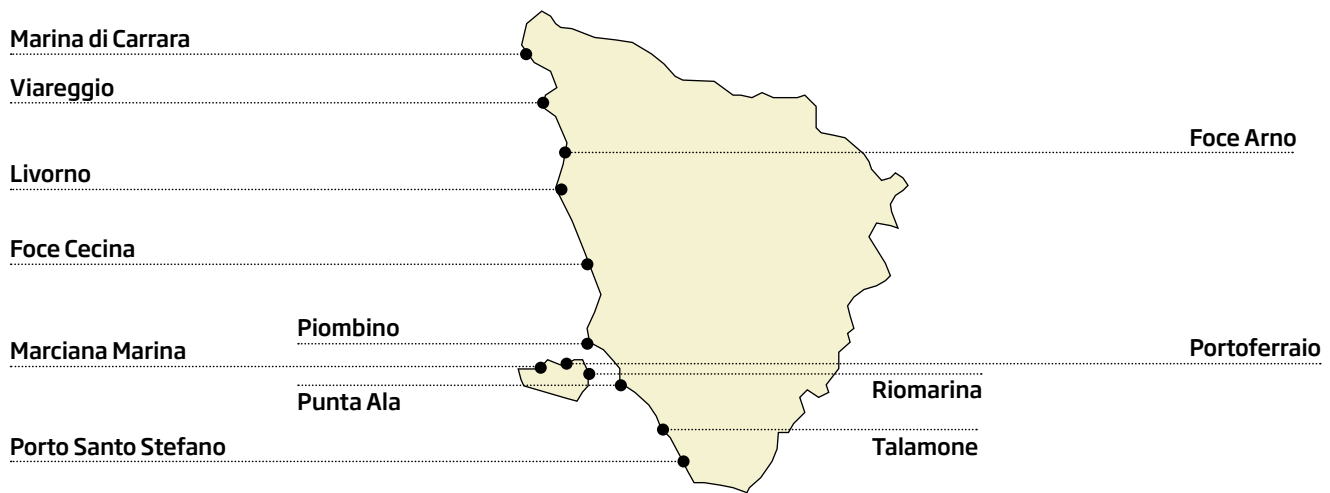
“Si prevede per tale esigenza l'avvio delle procedure per la ridefinizione del procedimento amministrativo concernente il rilascio delle concessioni demaniali finalizzate alla realizzazione di nuove strutture per la nautica da diporto. Il procedimento in questione, oggi disciplinato dal DPR 509/97 (cosiddetto Burlando), necessita di opportuni adeguamenti da parte dell'ente regionale, sia in ordine ad esigenze di coerenza con il Titolo IV, Capo III bis della L.r. 1/2005, sia in progettuali dichiarate ammissibili. A questo si aggiunge la necessità di aggiornare, nel quadro delle azioni strategiche a sostegno della riqualificazione della rete dei porti turistici quale 'risorsa unitaria di interesse regionale', gli obiettivi e le modalità operative di intervento per lo sviluppo dei punti di ormeggio che hanno le condizioni per essere trasformati in porti turistici e che svolgono una funzione pubblica e sociale, anche mediante interventi di adeguamento delle infrastrutture a terra e a mare, nonché di riqualificazione funzionale e miglioramento dei servizi.

L'istituzione dell'Autorità Portuale Regionale potrà inoltre svolgere un ruolo di maggiore efficacia nell'attuazione delle previsioni urbanistiche dei piani regolatori portuali per i porti di interesse regionale di rilevanza commerciale all'interno dei quali sono localizzate anche le funzioni correlate al diportismo nautico.

Per il Porto di Viareggio, porto commerciale di interesse regionale interessato dall'istituzione dell'Autorità Portuale Regionale, è prevista la definizione degli interventi per la riduzione del rischio di insabbiamento dell'imboccatura. Infine un ulteriore impulso allo sviluppo della portualità turistica potrà essere ottenuto in particolare con la definizione del Piano Regolatore Portuale di Marina di Carrara, il quale, nell'ambito del Protocollo di intesa siglato nel 2008 dalle Istituzioni prevede, oltre al potenziamento del porto commerciale, anche la realizzazione del nuovo porto turistico e lo sviluppo dei servizi al diportismo nautico e della cantieristica da diporto con riferimento alla necessità di una più agevole ed efficace comparabilità delle istanze” (DPEF 2012).

Questi obiettivi debbono trovare piena attuazione nello sviluppo dei procedimenti in corso per nuovi porti turistici, a partire dalla priorità da assegnare agli interventi che recuperano aree destinate alla cantieristica, per porti turistici ma anche per “porti a secco”, attraverso attenti sistemi di gestione ambientale come emerso ad esempio nel progetto TPE.

Porti turistici: procedimenti in corso



La necessità di rivedere la c.d. legge Burlando – frutto felice di una Italia che almeno fingere di credere nelle liberalizzazioni, compito a casa per entrare allora nell’euro – non deve riprecipitare la portualità turistica nella perversa complessità delle procedure urbanistiche, in quella *matrioska* di piani che richiedono ulteriori piani con il rischio di non arrivare mai alla fine. Solo i tempi certi e definiti, ragionevolmente brevi assicurano l’efficacia dell’urbanistica, la sua capacità di essere vero strumento di governo dei processi di cambiamento del territorio: più deregulation e meno e migliore pianificazione per una efficace salvaguardia del territorio e delle risorse naturali e ambientali.

La tipologia di porto deve essere ripensata in funzione della domanda del mercato, sempre più attenta ai temi della sostenibilità, ma non si può imporre un modello unico: è il rischio Trabant, si offriva quell’auto e quella toccava al consumatore della DDR. Una cosa in comune con i posti barca? I tempi per averla, dai 10 ai 15 anni.

Semplificazione è parola ambigua, diversamente interpretabile a seconda da che parte ci si trovi: di solito, per eterogenesi dei fini, tutto si complica e allora occorre andare verso la deregolamentazione.

E anche sulle competenze occorre intendersi: se giustamente si tutelano le proprie prerogative – ricorrendo spesso e volentieri alla Corte Costituzionale – non si può poi rischiare di invadere le competenze dei comuni, unica istituzione – scrivevano nell’Ottocento – che trae origine dal diritto naturale.

E poi le opposizioni, i mille ed un interprete delle volontà dei cittadini: chi rappresenta chi, nei processi partecipativi e esistono problemi di misurare la rappresentatività delle organizzazioni sindacali perché non parlare di quella di tante legittime e meritorie associazioni che dovrebbero parlare per i propri associati e non in nome del popolo sovrano.

Guardiamo il caso di Santa Margherita Ligure dove un sondaggio – strumento imperfetto e certo manipolabile – ha visto una larga parte dei cittadini, il popolo sovrano, pronunciarsi a favore del nuovo porto a dispetto delle resistenze che tanto spazio trovano sui mezzi di informazione: il consenso non fa notizia.

Alla crisi già grave per le pesanti difficoltà economiche e finanziarie nazionali ed europee si aggiunge per il diporto nautico una crisi indotta da misure amministrative e fiscali (la retroattività dei canoni, la tassa di stazionamento che allontana armatori e diportisti nazionali e stranieri), “l’invidia sociale” che impazza in tutti i momenti della vita, dalle retribuzioni ai consumi agli stili di vita, i “circenses antievasione” che si svolgono in mare, il dilagante neo-pauperismo che dimentica che l’alveare che consuma per i suoi “vizi privati” è un alveare ricco perché quei consumi rappresentano una “pubblica virtù” e alimentano produzione e lavoro.✱

atti presentati al convegno del 24.2.2012

Pianificazione urbanistica e sistema dei porti turistici in Toscana: tra sviluppo e tutela del territorio

Auditorium Confindustria Livorno



Promosso da **ANCE Toscana** e **Confindustria Livorno**

Aspetti pianificatori della portualità turistica in Toscana

*Arch. **Stefania Maria Remia***

Assessorato all'Urbanistica, Pianificazione del Territorio e Paesaggio della Regione Toscana

Direzione Generale Politiche Ambientali Territoriali e per la Mobilità

Settore Pianificazione del Territorio

1. Il Master Plan

L'atto fondamentale regionale di riferimento per la pianificazione dei porti turistici è il Master Plan allegato al piano di indirizzo territoriale approvato nel 2007.

Il Master plan si compone di:

- Quadro conoscitivo quale scenario di riferimento e stato attuale dei porti commerciali e turistici;
- Documento di piano che contiene, sulla base del quadro conoscitivo, gli indirizzi ed obiettivi per lo sviluppo della portualità toscana;
- Disciplina che costituisce parte integrante del PIT.

Uno dei principali obiettivi del Master plan è quello di privilegiare il riassetto, la riqualificazione funzionale e l'ampliamento dei porti ed approdi turistici esistenti piuttosto che la realizzazione di nuovi insediamenti portuali. Di norma è anche esclusa la realizzazione di nuovi porti ed approdi turistici su coste basse e sabbiose.

L'eventuale previsione di nuovi porti turistici e gli interventi di ampliamento degli esistenti devono rispondere ad una serie di scelte strategiche a monte quali lo sviluppo della filiera produttiva, l'accessibilità e servizi, la valorizzazione dei waterfront con interventi di riqualificazione funzionale città-mare.

La qualificazione del sistema della portualità esistente dovrebbe concorrere alla creazione di una rete fondata sulle piccole dimensioni a basso impatto ambientale e con un forte legame con il livello locale ed assicurare la permanenza di attività di pesca ed altri servizi aggiuntivi legati alla diportistica ed alla crescita di attività connesse alla nautica (rimessaggio e piccola cantieristica, dotazione di strutture per alaggio e varo, posti barca per il charter e noleggio natanti da diporto).

Viene confermata a più riprese la necessità di promuovere azioni di sviluppo volte a integrare la rete regionale della nautica con il più ampio sistema diportistico dell'alto mediterraneo allineando l'offerta regionale ai più elevati standard delle regioni marittime europee in termini di qualità ambientale, architettonica e funzionale.

Tali obiettivi sono riassunti nella disciplina del Master plan all'art. 3:

- qualificazione del sistema della portualità esistente al fine di creare una rete fondata sulle piccole dimensioni a basso impatto ambientale, con un forte legame con il livello locale attraverso il miglioramento dell'accessibilità e dotazione di standard per il diporto al fine di raggiungere livelli qualitativi e di servizi definiti dal presente piano per i porti e gli approdi turistici;
- sviluppo delle potenzialità e rilancio di alcuni porti turistici con un elevato potenziale di eccellenza quali risorse capaci di presentare il sistema portuale toscano attraverso la valorizzazione dei waterfront, l'integrazione città-mare e la cantieristica;
- completamento della rete dei porti e approdi turistici al fine di garantire un sistema di servizi per la nautica da diporto organicamente distribuito lungo la costa toscana coerente con la filiera produttiva legata ai poli nautici toscani e sostenibile per le risorse territoriali ed ambientali.

Gli indirizzi, direttive e prescrizioni per la portualità commerciale e turistica prevedono che:

- gli strumenti di pianificazione territoriale e gli atti di governo del territorio riguardo gli interventi e le opere di trasformazione e di riqualificazione del sistema portuale, sentiti i soggetti interessati e nel rispetto delle disposizioni del PIT, vengono attuati mediante specifici piani regolatori portuali che costituiscono atti di governo del territorio;
- gli strumenti di pianificazione territoriale e gli atti di governo del territorio prevedono ambiti di tutela del sistema portuale e della sua eventuale espansione e individuano le relative vie di accesso; eventuali modifiche agli strumenti di pianificazione devono verificare la compatibilità degli interventi rispetto alla funzionalità delle vie di accesso, tendendo a separare

i traffici urbani da quelli commerciali e turistici, promuovendo l'uso del mezzo ferroviario per il trasporto delle merci e delle persone.

Le azioni strategiche riguardano i seguenti aspetti:

- mantenimento e la qualificazione dei porti e approdi turistici esistenti e riqualificazione degli ormeggi esistenti che hanno le condizioni per essere trasformati in porti o approdi turistici al fine di dotarli dei servizi necessari per la loro trasformazioni in porti e approdi turistici;
- localizzazione di ulteriori nuovi porti esclusivamente al fine di completare il sistema di servizi per la nautica da diporto organicamente distribuito lungo la costa toscana in coerenza con la filiera produttiva legata ai poli nautici toscani e sostenibile per le risorse territoriali ed ambientali e nel rispetto delle condizioni di ammissibilità.

Sono confermate ai sensi dell'art. 8 della disciplina del Master plan le localizzazioni dei porti ed approdi turistici già previste dal piano di coordinamento dei porti ed approdi turistici di cui alla DCR 258/92 rappresentati nella tabella riassuntiva di cui alla seguente figura:

n.	prov.	comune	località	class.	posti barca	totale	note
14	Gr	Castiglione Pescaia	Punta Ala	porto	900	1.650	esistenti antecedenti il piano 1985-90
20	Gr	Monte Argentario	Cala Galera	porto	750		
9	Li	Rosignano	Creatura	porto	650	750	approvati dalla Regione con il piano 1985-90
27	Li	Capraia Isola	Capraia Porto	approdo	100		
2	Lu	Montignoso	Cinquale	approdo	250	9.415	da adeguare alle norme del vigente piano attraverso: ristrutturazione, ampliamento, sez. specializzate
3	Lu	Viareggio	Viareggio Porto	porto	2.000		
5	Li	Livorno	Comp. Medic. Bell.	porto	1.350		
6	Li	Livorno	Ardenza	approdo	395		
7	Li	Livorno	Antignano	approdo	290		
8	Li	Livorno	Quercianella	approdo	180		
10	Li	Cecina	Fonte Cecina	porto	650		
11	Li	San Vincenzo	San Vincenzo Porto	porto	350		
15	Gr	Castiglione Pescaia	Porto Canale	approdo	500		
17	Gr	Orbetello	Talamone	approdo	600		
18	Gr	Monte Argentario	Valle	approdo	500		
19	Gr	Monte Argentario	Porto Ercole	approdo	500		
21	Gr	Giglio	Giglio Isola	approdo	150		
23	Li	Porto Azzurro	Porto Azzurro	approdo	150		
24	Li	Campo nell'Elba	Marina di Campo	approdo	150		
25	Li	Marciana Marina	Marciana Marina	approdo	350		
26	Li	Porto Ferraio	2. Portuale e S.G.	approdo	1.050		
1	Ms	Massa Carrara	Lavello	porto	900	4.250	di nuova realizzazione
4	Pi	Pisa	Foce Arno	porto	500		
12	Li	Piombino	Salivoli	approdo	400		
13	Gr	Scarlino	Foce Puntone	porto	1.000		
18	Gr	Grosseto	Canale San Rocco	porto	500		
22	Li	Rio Marina	Cavo	porto	650		
28	Li	Capoliveri	Cala di Mola	approdo	200		
totale a regime						16.065	

N.B. per il dimensionamento dei posti barca si procede a valutazione integrata/ambientale strategica negli atti di governo del territorio ai sensi dell'art. 9 comma 3° della disciplina del Master plan

Per i porti e approdi turistici la Regione Toscana privilegia l'obiettivo del riassetto, della riqualificazione funzionale e ampliamento dei porti e degli approdi turistici esistenti piuttosto che quello della realizzazione di nuovi insediamenti portuali. Di norma è esclusa la realizzazione di nuovi porti o approdi turistici su coste basse sabbiose.

Gli strumenti di pianificazione territoriale prevedono nuovi porti o approdi turistici, esclusivamente per esigenze di sviluppo della filiera produttiva legata ai poli nautici toscani alle seguenti condizioni:

- non incidano negativamente sull'equilibrio costiero; ove questo avvenga vi è l'obbligo di ripascimento e di ricostituzione periodica della linea originaria di costa;
- garantiscano un sistema di servizi per la nautica da diporto organicamente distribuito lungo la costa toscana e sono evitate le concentrazioni;
- siano realizzate contestualmente le opere funzionali all'accessibilità e collegamenti alla viabilità principale, servizi, qualificazione del fronte a mare e del paesaggio costiero;
- vengano progettati in coerenza ai criteri di cui all'allegato I e alle direttive e standard di cui all'allegato II della disciplina del Master plan e costituiscano valorizzazione territoriale e ambientale per aumentare l'attrattività del sistema costiero.

Il Master plan detta prescrizioni volte agli strumenti di pianificazione territoriale che sottopongono le previsioni di ampliamento delle infrastrutture portuali esistenti alle seguenti condizioni:

- concorrano al riequilibrio del fenomeno erosivo della costa;
- siano sostenute da esigenze di sviluppo della filiera produttiva legata ai poli nautici toscani;
- concorrano alla qualificazione dell'assetto organizzativo e funzionale dell'area portuale e delle aree di interferenza città-porto, attraverso la valorizzazione dei waterfront, la garanzia di una adeguata offerta di parcheggi, il miglioramento dell'accessibilità al porto e i collegamenti con la viabilità principale;
- vengano progettate in coerenza ai criteri di cui all'allegato I della disciplina "Criteri per la qualificazione della portualità turistica" e alle direttive e standard di cui all'allegato II della disciplina "Direttive e standard per la pianificazione e progettazione dei porti ed approdi turistici".

Gli interventi dovranno essere coerenti con gli obiettivi di qualità definiti dalle discipline di valorizzazione dei paesaggi e con gli indirizzi di tutela per i beni paesaggistici stabiliti dalla disciplina del PIT.

Riguardo la qualità del sistema dei porti e degli approdi turistici della Toscana gli strumenti della pianificazione e gli atti del governo del territorio devono individuare, nell'ambito dei grandi poli cantieristici toscani, le aree e gli spazi urbani marginali liberi potenzialmente idonei per lo sviluppo di attività di produzione e di servizio alla nautica e dovranno definire specifiche discipline d'uso finalizzate a tale scopo. Dovranno altresì essere individuate le aree del tessuto urbano di diretta o indiretta interferenza con le aree cantieristiche, caratterizzate da degrado urbanistico e funzionale da sottoporre a specifiche discipline di riqualificazione anche attraverso riconversioni e sostituzioni funzionali dando priorità alle attività di servizio alla nautica o alla pesca.

Gli strumenti della pianificazione e gli atti del governo del territorio dei comuni costieri prevedono anche ad individuare aree libere connesse o da connettere con le aree portuali o con le zone di approdo, ovvero aree da riconvertire funzionalmente, da riservare allo sviluppo di attività di servizio o complementari al settore della portualità turistica: piccola cantieristica, attività di manutenzione e riparazione natanti, depositi attrezzature per la pesca, spazi per la lavorazione e conservazione del pescato, centri diving.

2. Le disposizioni vigenti in materia di portualità turistica

L'art. 47 bis della L.R. 1/05 definisce di interesse regionale i porti ed approdi turistici e che sono individuati dal PIT. Le previsioni di nuovi porti, ampliamento o riqualificazione di quelli esistenti, qualora non inserite nel PIT, costituiscono variazione dello stesso e sono approvate mediante accordo di pianificazione di cui all'art. 21 della L.R. 1/05.

L'art. 9 del Master plan del PIT specifica che le previsioni di riqualificazione e ampliamento di porti ed approdi turistici esistenti o localizzazione di nuovi, qualora non contenute negli strumenti di pianificazione territoriale sono approvate mediante accordo di pianificazione di cui all'art. 21 della L.R. 1/05 e costituiscono definizione o variazione del PIT.

Nell'ambito dell'accordo di pianificazione il Comune, proponente:

- predispone gli elaborati contenenti l'individuazione degli ambiti territoriali per la localizzazione ed i relativi livelli prestazionali da garantire con i necessari servizi e da valutare rispetto all'entità degli interventi programmati, alla differenziazione dell'offerta in relazione alla tipologia dei natanti;
- definisce gli indirizzi rivolti al regolamento urbanistico o al piano regolatore portuale affinché esso garantisca la piena funzionalità e la sicurezza delle infrastrutture a terra e a mare, la qualità degli spazi pubblici, la disponibilità dei servizi, la corretta distribuzione delle funzioni, un idoneo livello di integrazione tra ambiti urbani e aree portuali anche in riferimento al sistema della mobilità, la differenziazione dell'offerta riservando una quota per il charter nautico ovvero per il noleggio e la locazione di natanti da diporto;
- definisce la programmazione delle azioni sinergiche tra sistema portuale e sistema produttivo locale con particolare riferimento allo sviluppo dell'attività cantieristica e di rimessaggio.

Il piano regolatore portuale ai sensi dell'art. 47 ter della L.R. 1/05 costituisce atto di governo del territorio ai sensi dell'articolo 10, comma 1, di competenza del comune e attua le previsioni degli strumenti della pianificazione territoriale per ognuno dei porti di interesse regionale.

Il piano regolatore portuale definisce l'assetto complessivo del porto, individuando le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica, di servizio passeggeri, alla pesca, e le aree dedicate alla nautica da diporto, ai relativi servizi commerciali e turistici e la relativa destinazione funzionale. Il piano regolatore portuale prevede la localizzazione degli interventi da realizzare per lo svolgimento delle funzioni dello scalo marittimo, compresi i servizi connessi.

La disciplina del Master plan del PIT specifica in tal senso che gli interventi per la realizzazione delle opere a terra e a mare, ai fini della riqualificazione, adeguamento funzionale e ampliamento dei porti e degli approdi turistici esistenti, sono attuati mediante piani regolatori portuali che costituiscono atti del governo del territorio.

Per quanto concerne il rapporto tra la disciplina regionale del PRP e le disposizioni nazionali, l'art. 5 della Legge 28 gennaio 1994 n. 84 "Riordino della legislazione in materia portuale" al comma secondo recita che "le previsioni del piano regolatore portuale non possono contrastare con gli strumenti vigenti".

Poi ai sensi dell'art. 5 del DPR 2 dicembre 1997 n. 509 i progetti preliminari a corredo delle istanze di concessione demaniale sono esaminati dalla conferenza dei servizi promossa dal Sindaco del comune interessato ove la Regione partecipa per quanto concerne l'ammissibilità sotto il profilo urbanistico e pianificatorio ed il Comune, per l'ammissibilità sotto il profilo urbanistico edilizio.

Recentemente con l'emanazione della legge regionale n. 66 del 27 dicembre 2011 "Legge finanziaria 2012" è stata integrata la L.R. 1/05 introducendo l'art. 47 quater "Attuazione del piano regolatore portuale" che prevede in sintesi:

- i progetti ed opere dei porti di interesse regionale sono conformi al PRP e sono approvati dal Comune;

-
- i progetti delle opere dedicate alla nautica da diporto sono realizzati in attuazione del piano regolatore portuale, in coerenza e conformità con il piano strutturale ed in conformità con il regolamento urbanistico;
 - per i porti ed approdi di esclusiva competenza regionale, ivi compresi quelli comunali, i relativi progetti potranno essere realizzati in diretta attuazione del regolamento urbanistico ove questo abbia assunto al suo interno i contenuti del PRP per quanto di competenza.

Inoltre ai sensi dell'art. 106 "Interventi in materia di edilizia sostenibile, rigenerazione urbana e portualità minore" il comma 1 lett. c) recita che "la Giunta Regionale promuove azioni ed interventi volti, per quanto concerne la portualità minore, a favorire la realizzazione di interventi a basso impatto ambientale e paesaggistico integrati con i caratteri dell'area di costa ed accessibili ad ampie fasce di popolazione.

Con la legge regionale n. 6/12 pubblicata sul BURT n. 7 del 22/02/2012 sono state apportate modifiche alla L.R. 1/05 e alla L.R.10/10 anche in materia di VAS e Valutazione integrata.

La valutazione integrata di cui all'art. 11 della L.R. 1/05 viene abrogata e sostituita con la Valutazione Ambientale Strategica cui sono assoggettati gli atti di pianificazione territoriale e governo del territorio secondo le disposizioni della stessa L.R. 10/10 in materia di VAS-VIA.

Gli atti della pianificazione territoriale e governo del territorio devono contenere comunque:

- la coerenza interna ed esterna delle previsioni;
- la valutazione effetti paesaggistici, territoriali, economici, sociali e sulla salute umana.

Per quanto concerne le modifiche alla L.R. 10/10 in materia di VAS assume rilevanza l'art. 5 comma 4 ter ove per la valutazione ambientale dei PRP, modifiche o progetti di opere da realizzarsi nell'ambito del PRP si applica l'art. 6 comma 3 ter del Dlgs 152/2006.

Un ultimo cenno alla Proposta di legge "Istituzione dell'Autorità Portuale Regionale" in itinere presso il Consiglio Regionale nella quale si stabilisce che sono considerati porti sottoposti ad Authority regionale per le loro caratteristiche e funzioni, i porti di Viareggio, Giglio, Porto Santo Stefano e Marina di Campo. Per essi saranno definite le specifiche procedure di approvazione.

Conclusioni

Emerge uno stretto legame tra pianificazione territoriale regolamento urbanistico e piano regolatore portuale. Il ricorso all'accordo di pianificazione compone le varie sinergie tecniche e politiche dei tre Enti, Regione, Provincia e Comune.

Si procede difatti mediante il ricorso all'accordo di pianificazione per la localizzazione della previsione portuale nel piano strutturale e nei casi previsti dalle disposizioni regionali per la variazione o implementazione del PIT e PTC.

Il PRP è atto di governo del territorio e può essere approvato se previsto dal PS attraverso le seguenti procedure della L.R. 1/05:

- art. 16 e 17 - nel caso si proceda contestualmente all'adozione ed approvazione del RU e del PRP;
- art. 69 (piano attuativo) nel caso il PRP del porto turistico sia conforme e discenda direttamente dalle previsioni del regolamento urbanistico.

Sarebbe opportuno, anche attraverso apposite disposizioni regionali, procedere ad una definizione di maggior dettaglio dei contenuti del PRP per i porti ed approdi turistici sul disegno dell'assetto urbanistico delle aree a terra ed a mare nonché del programma/progetto delle opere portuali. Ciò consentirebbe di valutare e definire con maggiore certezza le modalità di assoggettabilità a Valutazione Ambientale Strategica (VAS) oppure a Valutazione di impatto ambientale (VIA).

Resta complessa la procedura per la definizione del PRP turistico qualora lo stesso sia inserito in un più ampio contesto territoriale e cioè all'interno di un porto commerciale di competenza dell'Autorità Portuale quali ad esempio i porti turistici di Rio Marina, Marina di Carrara, Livorno e Piombino.

In questo caso, ai sensi dell'art. 21 comma 4 della L.R. 1/05, è necessario procedere mediante accordo di pianificazione, anche per la definizione del piano del porto commerciale

Ai fini dello snellimento procedure ed riduzione della tempistica nonché di valutazioni nel merito più appropriate ed approfondite di sostenibilità dell'intervento sarebbe opportuno procedere contestualmente, all'interno dell'accordo di pianificazione relativo alla variazione degli strumenti della pianificazione territoriale, anche alla definizione ed approvazione del Regolamento urbanistico e del Piano regolatore portuale. ✱

atti presentati al convegno del 24.2.2012

Pianificazione urbanistica e sistema dei porti turistici in Toscana: tra sviluppo e tutela del territorio

Auditorium Confindustria Livorno



Promosso da **ANCE Toscana** e **Confindustria Livorno**

Economie locali e filiera della nautica da diporto

Riccardo Perugi *Responsabile Ufficio Studi Unioncamere Toscana*

Introduzione

La crescente affermazione della nautica ha fatto sì che, nel corso degli ultimi anni, studi ed analisi sul settore si siano succeduti con maggiore frequenza, come riflesso di un'attenzione da parte di economisti e decisori politici che oggi appare – per certi versi – quasi scontata. Occorre tuttavia riconoscere come fino a non molti anni fa la riflessione sui temi dello sviluppo locale lasciasse di fatto l'«economia del mare» – e le attività ad essa collegate – ampiamente al di fuori del dibattito corrente. La teorizzazione del fenomeno dei distretti industriali, ad esempio, poneva al centro del proprio ragionamento la “campagna urbanizzata”, quale contenitore di relazioni socio-economiche (sedimentate nel tempo) in grado di generare esternalità positive, e di favorire quel processo di imprenditorialità diffusa e di “industrializzazione dal basso” che è stato alla base del modello di sviluppo delle regioni della cosiddetta “Terza Italia”.

Il recupero di attenzione sullo sviluppo delle zone costiere e delle regioni marittime, così come delle attività economiche in esse localizzate, è avvenuto all'interno di un contesto in cui, soprattutto a partire dagli anni Novanta (ed ancor più nell'ultimo decennio), anche il modello distrettuale per così dire “tradizionale” ha evidenziato crescenti difficoltà di tenuta. La profonda trasformazione dello scenario competitivo, con l'emersione di nuovi e potenti *competitors* internazionali¹, ha progressivamente messo in crisi molti sistemi di piccola impresa la cui affermazione aveva in precedenza garantito sviluppo e benessere al Paese, spingendo all'individuazione e valorizzazione di nuove dinamiche economiche sia a livello settoriale che sotto il profilo territoriale.

Il settore della nautica ha appunto rappresentato, nel corso degli ultimi anni, una delle realtà più vitali dell'economia italiana (e toscana), ed è pertanto a partire da tali premesse che il presente contributo si propone di delineare brevemente alcuni elementi conoscitivi riguardanti il complesso delle attività economiche riconducibili alla relativa filiera. In particolare, l'analisi di seguito proposta² si divide in tre parti:

- la prima (par. 1) prende a riferimento l'intero territorio nazionale, e focalizza l'attenzione su quegli ambiti economici che, in base alle classificazioni ufficiali delle attività economiche in vigore (ateco 2007), identificano in modo univoco le iniziative imprenditoriali direttamente riconducibili alla nautica da diporto;
- la seconda sezione (par. 2) si concentra invece sul territorio toscano, nel tentativo di fornire una ricostruzione della complessa articolazione che la filiera della nautica assume all'interno della regione;
- la terza parte (par. 3) si propone infine di evidenziare, tanto a livello regionale come a quello nazionale, le più recenti tendenze riguardanti l'evoluzione strutturale del tessuto imprenditoriale riconducibile al settore in esame.

La presente relazione si propone pertanto: a) di offrire un quadro strutturale delle attività connesse alla nautica da diporto, individuandone l'articolazione settoriale, le tipologie di impresa operanti, la relativa localizzazione e distribuzione territoriale; b) di ricostruire per la Toscana l'intera filiera economica connessa alle attività diportistiche; c) di aggiornare alcune informazioni riguardanti le più recenti dinamiche evolutive del settore.

¹ Ed altri rilevanti cambiamenti del quadro di riferimento che, tuttavia, non costituiscono l'obiettivo della presente analisi: a titolo soltanto esemplificativo si ricorda, fra gli altri, il rapido diffondersi delle tecnologie ICT o, in Europa, l'avvento dell'area valutaria comune.

² Si precisa che il presente contributo riprende, aggiorna ed integra alcuni elementi informativi già contenuti in un lavoro realizzato nel 2011 in collaborazione con Confindustria Toscana, Ance Toscana e Banca Monte dei Paschi di Siena: si tratta del rapporto dal titolo “La nautica da diporto: produzione, portualità e imprese. Dalla Toscana per il mondo” (presentato nell'ambito dell'Italian Superyacht Forum 2011 - Viareggio, 30-31 marzo 2011), ed in particolare della sezione più direttamente curata dall'Ufficio Studi di Unioncamere Toscana (Riccardo Perugi e Silvia Rettori) dal titolo “La nautica da diporto in Italia. Imprese e territori”.

Per perseguire tali finalità conoscitive, l'analisi realizzata si è basata:

- per quanto riguarda la prima e la terza parte, sui dati resi disponibili dalla banca dati Infocamere-StockView (aggiornati al 31 dicembre del 2010 per quanto riguarda il par. 1, al 31 dicembre del 2011 relativamente al par. 3), che consente di derivare un set predefinito di informazioni dal Registro delle Imprese;
- per quanto riguarda invece la seconda parte, sulle informazioni direttamente desumibili dagli archivi camerali (aggiornate in questo caso al 31 dicembre 2009), ed in particolare su quelle estraibili tramite libere interrogazioni dell'oggetto sociale e della descrizione dell'attività svolta dalle imprese registrate.

Preliminarmente, si ritiene tuttavia opportuno procedere ad una prima individuazione e delimitazione dell'insieme di attività riconducibili alla filiera in esame, partendo da quelle che le classificazioni ufficiali consentono di identificare come appartenenti con certezza alla stessa. Sulla base dei codici di attività economica selezionati³, l'insieme delle iniziative imprenditoriali direttamente riconducibili al settore della nautica da diporto è composto in Italia da circa 8.600 imprese e da quasi 11 mila unità locali, per un totale di oltre 30 mila addetti (tav. 1).

Solo il 37% di tali unità locali riguarda direttamente le attività di costruzione di imbarcazioni (che contribuiscono per il 53% all'occupazione complessiva del settore), mentre per quasi due terzi (per poco meno della metà in termini di occupati) si tratta di attività a valle della stessa. Fra queste, le attività di riparazione e manutenzione – ancora ricomprese nell'ambito manifatturiero – incidono per il 21% sulle unità locali totali (per il 27% sulla relativa occupazione), mentre per la restante parte (il 42% in termini di unità locali, il 12% in termini occupazionali) siamo in presenza di attività imprenditoriali classificabili nell'ambito del terziario, legate in particolare al commercio ed al noleggio di imbarcazioni.

In Toscana, gli aggregati settoriali presi in esame comprendono quasi 1.300 imprese ed oltre 1.600 unità locali, per un totale di circa 4.600 addetti: la regione incide pertanto sul complessivo dato nazionale per circa il 15% per ognuno degli indicatori considerati (imprese, unità locali, addetti). Approfondendo l'articolazione settoriale di tale dato, tuttavia, la Toscana presenta una più marcata specializzazione manifatturiera tanto nel segmento della costruzione di imbarcazioni (il 18% sul totale nazionale in termini sia di imprese che di unità locali, il 16% in termini di addetti) che in quello delle riparazioni e manutenzione (imprese 20%, unità locali e addetti 19%), ed invece una consistenza relativamente minore nelle attività di servizi (incidenza sul totale nazionale pari al 9% per tutti e tre gli indicatori considerati).

Tavola 1 Nautica da diporto: indicatori strutturali

	imprese		unità locali		addetti	
	v. ass.	%	v. ass.	%	v. ass.	%
Italia						
costruzione imbarcazioni da diporto e sportive	3.188	37,1	4.038	36,8	16.145	53,2
riparazione e manutenzione di imbarcazioni	1.935	22,5	2.304	21	8.329	27,4
commercio e noleggio di natanti e accessori	3.481	40,5	4.640	42,3	5.896	19,4
totale	8.604	100	10.982	100	30.370	100
Toscana						
costruzione imbarcazioni da diporto e sportive	586	45,5	734	45,5	2.552	54,9
riparazione e manutenzione di imbarcazioni	390	30,3	447	27,7	1.544	33,2
commercio e noleggio di natanti e accessori	312	24,2	432	26,8	551	11,9
totale	1.288	100	1.613	100	4.647	100

Fonte: Infocamere-StockView

³ Si tratta dei seguenti codici ateco 2007: costruzione di imbarcazioni da diporto e sportive (ateco 30.12.00); manutenzione e riparazione di navi commerciali e imbarcazioni da diporto (ateco 33.15.00); commercio all'ingrosso di imbarcazioni (ateco 46.69.11); commercio al dettaglio di natanti ed accessori (ateco 47.64.20); noleggio di imbarcazioni da diporto (ateco 77.21.02).

La Toscana, già da questi primi dati, evidenzia dunque – rispetto al contesto nazionale – una consistenza imprenditoriale ed occupazionale nelle attività della nautica superiore al proprio più generale peso economico. Al tempo stesso, fin da questo momento si delinea piuttosto chiaramente la forte connotazione produttiva che la filiera della nautica assume sul territorio regionale, aspetto su cui torneremo in seguito per le diverse implicazioni che da ciò discendono.

1. I sistemi territoriali della nautica da diporto

È a partire dai dati precedentemente esposti, di primo inquadramento del fenomeno in esame, che prende le mosse l'analisi dei principali sistemi territoriali della nautica presenti a livello nazionale, con l'obiettivo non soltanto di individuare tali sistemi e di differenziarli in base al maggiore o al minor grado di specializzazione nelle attività considerate, ma anche di delinearne i diversi *pattern* di sviluppo, in funzione del prevalere di alcune tipologie di attività rispetto ad altre⁴. Prima di entrare nel merito di questo secondo aspetto, è tuttavia opportuno partire da una panoramica generale sul fenomeno considerato, per tracciarne alcune rilevanti caratteristiche. A tal proposito si osserva, in primo luogo, come la distribuzione territoriale delle attività legate alla nautica da diporto mostri un elevato grado di concentrazione spaziale: le prime cinque province italiane (per numerosità di unità locali appartenenti ai codici di attività economica selezionati) coprono infatti il 31% delle unità locali complessivamente registrate a livello nazionale, e le prime venti il 66% (tav. 2). Da tale graduatoria emerge non soltanto lo scontato

Tavola 2 Nautica da diporto: graduatoria delle province italiane per numero di unità locali (valori al 31.12.2010)

		valori assoluti	valori %
1	Napoli	839	7,7
2	Genova	795	7,3
3	Roma	633	5,8
4	Sassari	560	5,2
5	Lucca	508	4,7
6	Livorno	403	3,7
7	Venezia	388	3,6
8	La Spezia	284	2,6
9	Messina	280	2,6
10	Salerno	264	2,4
11	Latina	261	2,4
12	Grosseto	257	2,4
13	Milano	247	2,3
14	Cagliari	237	2,2
15	Massa Carrara	221	2
16	Brescia	220	2
17	Pesaro-Urbino	212	2
18	Udine	207	1,9
19	Savona	200	1,8
20	Palermo	196	1,8
	altre province	3.652	33,6
	totale	10.864	100

Fonte: Infocamere-StockView

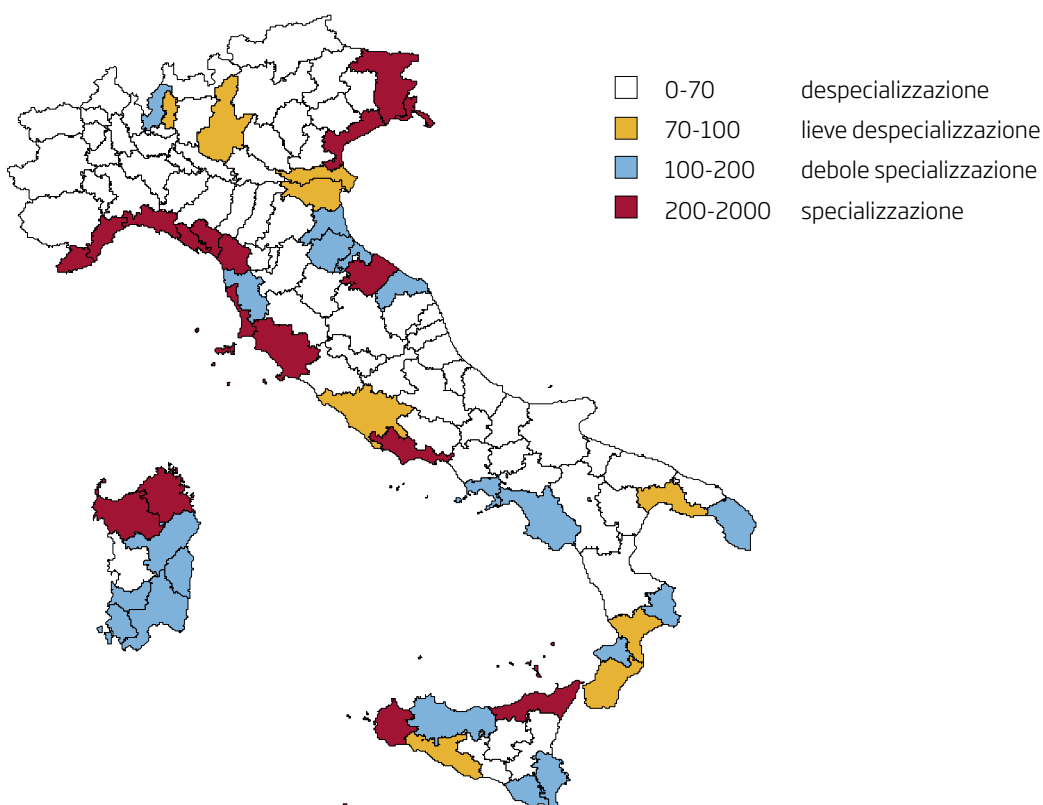
⁴ Come già anticipato, l'analisi contenuta in questo paragrafo fa riferimento alla situazione registrata alla fine del 2010: vi saranno pertanto alcune differenze numeriche rispetto ai dati contenuti in tav. 1 che tuttavia, per la natura strutturale dell'analisi di seguito svolta, non modificano le considerazioni e le valutazioni di ordine generale che se ne ricavano.

addensamento delle attività prese in esame nelle realtà territoriali che si affacciano lungo la costa (o che si situano in corrispondenza dei maggiori specchi d'acqua interni) ed il ruolo che le grandi infrastrutture portuali (in primis, quelle di Napoli e Genova) occupano quali attrattori di iniziative imprenditoriali, ma anche l'importanza assunta da alcuni grandi centri urbani/metropolitani (sette delle prime 20 province sono infatti anche capoluoghi regionali⁵).

In secondo luogo, il 38% delle localizzazioni d'impresa si trova nelle regioni del Nord Italia, il 27% in quelle del Centro ed il 36% nel Sud-Isole, una distribuzione che – a livello di macro-ripartizione – appare dunque più equilibrata rispetto a quanto osservato per le unità locali complessivamente registrate agli archivi camerali (i corrispondenti valori sono infatti del 47% per il Nord, del 21% per il Centro e del 32% per il Sud), in conseguenza di una maggiore dotazione di “risorse naturali” rilevanti nelle regioni centro-meridionali. La Toscana è la regione in cui si addensa il maggior numero di localizzazioni d'impresa (1.607), seguita da Liguria (1.408), Campania (1.182), Sicilia (983), Lazio (933), Sardegna (896), Lombardia (891), Veneto (625) ed Emilia-Romagna (793).

In Italia sono 33 le province che presentano un indice di specializzazione imprenditoriale⁶ nelle attività considerate superiore alla media italiana (17 con valori pari ad oltre il doppio rispetto al benchmark nazionale). A tal proposito la mappa territoriale che se ne ricava consente di individuare le principali aree nelle quali si sviluppano le relative attività. Si tratta in particolare (fig. 3):

Figura 3 Nautica da diporto: sistemi locali specializzati
indice di specializzazione imprenditoriale (al 31.12.2010)



Fonte: Infocamere-StockView

⁵ Sebbene ciò non sempre si accompagni a maggiori livelli di specializzazione nei settori in questione, come avviene nel caso di Roma e di Milano.

⁶ L'indice di specializzazione imprenditoriale è calcolato – per ciascuna provincia – come rapporto (moltiplicato per cento) fra quota delle unità locali operanti nel settore considerato sul totale delle unità locali della provincia a numeratore, ed analoga quota nazionale a denominatore: un valore superiore (inferiore) a 100 indica che la provincia ha una quota di unità locali operanti nel settore preso in esame superiore (inferiore) alla media nazionale, e che è dunque più (meno) specializzata in tali attività rispetto al resto del territorio italiano.

- sul versante tirrenico, di tutto l'arco costiero compreso fra la provincia di Imperia da un lato e quella di Grosseto dall'altro, con indicatori particolarmente elevati a La Spezia, Livorno, Lucca e Massa Carrara;
- sul versante adriatico, dell'arco settentrionale che da Trieste va fino a Venezia (passando per Gorizia e Udine) e dell'alto-medio adriatico, includendo le province di Ravenna, Forlì-Cesena, Rimini, Pesaro-Urbino e Ancona;

– nell'Italia insulare, sia della Sardegna (province di Sassari, Cagliari e Nuoro), soprattutto nella parte settentrionale, che della Sicilia (Messina, Trapani, Siracusa, Palermo e Ragusa). Altri addensamenti, sebbene di entità meno rilevante rispetto ai precedenti, sono inoltre presenti in Campania (Napoli e Salerno) e Sicilia (Vibo Valentia e Crotone), ed altre più isolate realtà si trovano nell'Italia centro-meridionale (Latina e Lecce) e settentrionale (Como).

Se questo è il quadro generale, entrando nello specifico dei diversi segmenti imprenditoriali di cui tale quadro si compone e considerando – per cominciare – i codici di attività che identificano la costruzione di imbarcazioni, si osserva come l'industria della nautica conti in tale ambito, in Italia, oltre 4 mila unità locali. La relativa distribuzione territoriale sottolinea, in particolare, un asse produttivo decisamente spostato nelle regioni centro-settentrionali del Paese: il 42% delle relative localizzazioni d'impresa, infatti, è situato nel Nord Italia, ed un ulteriore 31% nel Centro, mentre il contributo del Sud e delle Isole si limita al 27%.

La province che presentano indici di specializzazione imprenditoriale superiori alla media nazionale sono in questo caso 28, un numero inferiore rispetto al dato visto in precedenza con riferimento al quadro generale, ad indicare un maggior grado di concentrazione territoriale del fenomeno in tale segmento di attività. A questo proposito è interessante notare, soprattutto, come emerga la forte specializzazione non soltanto di tutta la fascia costiera ligure e toscana, dell'alto e del medio-alto adriatico, della Sardegna, di alcune aree della costa tirrenica centro-meridionale (Latina, Napoli, Salerno e Messina), ma anche di alcune realtà territoriali senza affaccio al mare – sebbene collocate lungo importanti specchi d'acqua interni – situate appunto nella parte settentrionale della penisola (in particolare, in Lombardia: si tratta di Como, Lecco e Brescia).

Tavola 4 Costruzione di imbarcazioni da diporto:
le prime dieci province per grado di specializzazione imprenditoriale
(numero di imprese registrate al 31.12.2010)

		valori assoluti	valori %
1	Massa Carrara	144	3,4
2	Lucca	268	6,4
3	La Spezia	112	2,7
4	Livorno	157	3,8
5	Genova	328	7,9
6	Grosseto	105	2,5
7	Pesaro e Urbino	119	2,8
8	Savona	96	2,3
9	Sassari	153	3,7
10	Latina	111	2,7
	altre province	2.584	61,9
	totale	4.177	100

Fonte: Infocamere-StockView

A livello regionale, Toscana e Liguria si contendono la *leadership* nazionale con, rispettivamente, 764 e 579 unità locali, seguite da Lombardia (447), Campania (370) e Lazio (341). Si tratta di una configurazione che è sottolineata – nuovamente – anche dall’analisi dei valori assunti dall’indice di specializzazione imprenditoriale (tav. 4): considerando le prime dieci province italiane in base a tale indicatore, per un numero complessivo di unità locali operanti nella costruzione di imbarcazioni pari al 38% sul totale nazionale, quattro sono infatti toscane (Massa-Carrara, Lucca, Livorno e Grosseto) e tre sono liguri (La Spezia, Genova e Savona)⁷.

Strettamente collegata all’attività di costruzione è poi quella di riparazione e manutenzione di imbarcazioni da diporto, costituita a livello nazionale da circa 2.300 unità locali. Queste evidenziano, rispetto alle precedenti attività, un livello di concentrazione territoriale ancora più spiccato: le prime cinque province in valore assoluto contribuiscono infatti per il 38% al relativo totale nazionale, e le prime venti per il 74%. Rispetto alla distribuzione della costruzione di imbarcazioni, in questo caso risulta inoltre più accentuata la localizzazione di tali attività in corrispondenza delle province costiere⁸.

Ancora una volta, comunque, gli insediamenti imprenditoriali di maggior rilievo si trovano principalmente al Nord (40%) e al Centro (31%), con solo un leggero spostamento del baricentro verso il Meridione (28%). La Liguria presenta il maggior numero di unità locali (439) e su livelli analoghi si colloca la Toscana (417), mentre distanziate si trovano Campania (198), Sicilia (163) e Sardegna (133). Le province toscane della costa si riconfermano ai vertici nazionali: Lucca, in particolare, rafforza il proprio posizionamento rispetto all’attività di costruzione, riportando il più elevato indice di specializzazione imprenditoriale a livello nazionale (tav. 5).

Tavola 5 Riparazione e manutenzione di imbarcazioni da diporto:
le prime dieci province per grado di specializzazione imprenditoriale
(numero di imprese registrate al 31.12.2010)

		valori assoluti	valori %
1	Lucca	197	9,4
2	La Spezia	92	4,4
3	Genova	255	12,1
4	Livorno	90	4,3
5	Massa Carrara	58	2,8
6	Savona	63	3
7	Sassari	91	4,3
8	Grosseto	45	2,1
9	Pesaro e Urbino	57	2,7
10	Imperia	29	1,4
	altre province	1.129	53,6
	totale	2.106	100

Fonte: Infocamere-StockView

⁷ Le rimanenti tre sono Pesaro-Urbino (Marche), Sassari (Sardegna) e Latina (Lazio). A proposito dell’indicatore considerato, è opportuno sottolineare come un elevato valore possa essere influenzato non soltanto dalla consistenza del numeratore (riportato, per ogni singola provincia, nella colonna “valori assoluti” della tavola), ma anche da valori relativamente bassi del denominatore (il numero totale di unità locali di ciascuna provincia): elevati valori dell’indice di specializzazione possono dunque dipendere – oltre che da un effettivo addensamento territoriale delle attività prese in esame – anche da uno scarso sviluppo imprenditoriale, a livello locale, delle restanti attività economiche.

⁸ Considerando le prime 20 province italiane per numero assoluto di unità locali di riparazione e manutenzione di imbarcazioni, Brescia – al diciannovesimo posto di tale graduatoria – rappresenta in effetti l’unica eccezione sotto il profilo considerato.

In conseguenza del maggior grado di concentrazione territoriale, i cluster di specializzazione risultano più circoscritti rispetto alle attività di costruzione, e sono costituiti: sul versante occidentale, dall'alto Tirreno (costa ligure e costa settentrionale toscana) e dalla costa centro-meridionale della Toscana (Livorno e Grosseto); su quello orientale, dall'arco settentrionale dell'Adriatico (da Trieste a Rovigo), da parte della costa romagnola (Ravenna e Forlì-Cesena) e dalla costa nord marchigiana (Ancona e Pesaro-Urbino); nell'Italia insulare, dalla Sardegna e dalla Sicilia (costa settentrionale e punta meridionale), con ulteriori insediamenti di rilievo nel meridione – anche se isolati – nel Lazio (Latina), nella Campania (Napoli) e nella Puglia (Taranto).

Caratteristiche analoghe a quelle fin qui descritte per le attività di costruzione e di riparazione sono poi riscontrabili anche per le 264 unità locali che compongono il commercio all'ingrosso di imbarcazioni da diporto. Gli aspetti che in questo caso emergono con maggiore forza sono, in particolare:

- una concentrazione territoriale ancora più spiccata rispetto ai casi precedenti, con le prime 5 province che (in valore assoluto) coprono il 43% dell'intero comparto;
- un maggior rilievo assunto dai centri urbani, dal momento che fra le prime venti province – sempre in valore assoluto – troviamo 11 capoluoghi regionali;
- il preponderante peso assunto dalle aree centro-settentrionali (solo 3 province fra le prime venti sono del Sud-Isole).

Tavola 6 Noleggio di imbarcazioni da diporto:
le prime dieci province per grado di specializzazione imprenditoriale
(numero di imprese registrate al 31.12.2010)

		valori assoluti	valori %
1	Sassari	253	8,9
2	Livorno	106	3,7
3	Trapani	102	3,6
4	La Spezia	48	1,7
5	Cagliari	129	4,5
6	Messina	107	3,8
7	Venezia	150	5,3
8	Latina	82	2,9
9	Grosseto	44	1,5
10	Nuoro	38	1,3
	altre province	1.793	62,9
	totale	2.852	100

Fonte: Infocamere-StockView

Caratteristiche localizzative in parte diverse da quelle dei precedenti segmenti di attività si osservano invece nel commercio al dettaglio e nel noleggio di imbarcazioni. Nel caso delle 1.462 unità locali del commercio al dettaglio di natanti ed accessori, ad esempio, si osserva una riduzione del peso delle province del Centro-Nord a beneficio di quelle meridionali: il contributo delle regioni settentrionali, in termini di localizzazioni d'impresa, scende infatti al 36% e quello del Centro al 25%, mentre l'insieme del Sud-Isole si porta al 39%. Lazio (192 unità locali), Campania (170), Liguria (163) e Sicilia (144) guidano la graduatoria regionale, mentre la Toscana perde posizioni collocandosi al quinto posto (135)⁹.

Nel caso delle 2.852 unità locali che svolgono attività di noleggio di imbarcazioni da diporto, infine, si rafforzano ulteriormente alcuni tratti già evidenziati per il commercio al dettaglio,

⁹ Malgrado ciò, è da sottolineare il fatto come Livorno e Grosseto realizzino i più elevati indici di specializzazione imprenditoriale a livello nazionale.

con una ulteriore contrazione del peso del Nord (29%) e del Centro (19%) ed un parallelo incremento della ripartizione meridionale, che sale al 52%. Sardegna (429 unità locali) e Sicilia (401) si collocano in testa a questa graduatoria, seguite da Campania (398), Toscana (261) e Lazio (240). In Toscana, come già nelle attività di noleggio, emergono inoltre con maggiore forza i sistemi locali della costa centro-meridionale, con Livorno e Grosseto che si situano ai vertici della graduatoria nazionale per grado di specializzazione imprenditoriale (tav. 6).

In conclusione, l'analisi sviluppata nel presente paragrafo – pur limitandosi ai codici di attività economica direttamente riconducibili alla filiera della nautica da diporto – evidenzia alcuni tratti che riteniamo qui opportuno sintetizzare. Si tratta:

- dell'elevata concentrazione del fenomeno sotto il profilo territoriale, con un numero relativamente ristretto di province specializzate nelle attività considerate;
- di una distribuzione delle unità locali per macro-ripartizione meno squilibrata rispetto a quanto si osserva per l'intera popolazione delle imprese, con un peso relativamente meno accentuato del Nord a favore del Centro-Sud;
- del ruolo svolto dalle grandi infrastrutture portuali, così come dalle principali conurbazioni metropolitane, quali fattori di sviluppo ed attrazione di iniziative imprenditoriali, evidenziando l'importanza di elementi “di contesto” che non si esauriscono in fattori “naturalisti” (vale a dire, nella presenza di territorio costiero);
- di un *pattern* di specializzazione differenziato fra le aree centro-settentrionali del Paese da un lato, dove una cultura imprenditoriale di matrice industriale sembra aver favorito anche in questo campo lo sviluppo di attività più direttamente produttive (costruzione e riparazione di imbarcazioni), e le aree meridionali-insulari dall'altro, dove la prossimità alla “risorsa-mare” (ed a quella paesaggistica ad essa collegata) ha determinato un maggior sviluppo delle attività più a valle della filiera (commercio al dettaglio e noleggio di imbarcazioni), di tipo più spiccatamente terziario e turistico;
- del ruolo di *leadership* occupato dalla Toscana – ed in particolar modo dai suoi territori costieri – a livello nazionale, particolarmente marcato nelle attività più direttamente produttive;
- di un “profilo” di specializzazione nelle attività della nautica che, anche in Toscana, differenzia i territori della costa settentrionale, ai vertici delle graduatorie italiane sotto il profilo della concentrazione di attività “a monte” della filiera, da quelli della costa centro-meridionale, dove appare più spiccata la presenza di attività legate allo sviluppo del turismo nautico.

2. La rappresentazione della filiera: una ricostruzione per la Toscana

Le classificazioni ufficiali delle attività economiche fin qui utilizzate consentono, come visto, di effettuare comparazioni omogenee fra territori, ma non permettono di definire compiutamente i contorni di una filiera – come quella della nautica da diporto – particolarmente complessa ed articolata: tale complessità, in particolare, è funzione di un prodotto la cui realizzazione richiede l'apporto di una molteplicità di competenze diversificate ed il contributo di un insieme di imprese spesso appartenenti a “settori” diversi. Inoltre, la filiera si snoda in una serie di attività “a valle” di quella strettamente produttiva, che solo in parte sono colte dall'analisi delle attività di rimessaggio, di noleggio e del commercio in precedenza prese in esame.

Per superare i limiti insiti nelle classificazioni ufficiali si è pertanto tentato di ricostruire – per la sola Toscana – la filiera della nautica da diporto, utilizzando una serie di ulteriori informazioni derivabili dal Registro delle Imprese. In particolare, oltre ai codici di attività economica che identificano in maniera univoca le imprese della nautica, sono state selezionate anche quelle imprese che, pur appartenendo a settori diversi da quelli in precedenza considerati, contengo-

no o nell'oggetto sociale o nella descrizione dell'attività alcune "parole chiave" che, di per sé, sono in grado di segnalare realtà organizzative operanti nella filiera presa in esame¹⁰.

I risultati di questo tentativo di ricostruzione della filiera sono proposti nella tavola seguente (tav. 7)¹¹, che consente di evidenziare i seguenti aspetti:

– solo una quota relativamente limitata (pari al 28,2%) appartiene alla costruzione e ripara-

Tavola 7 La filiera della nautica da diporto in Toscana
numero di unità locali (valori al 31.12.2009) e composizione %

	valori assoluti	%
Industria manifatturiera	1.735	40,8
Costruzione e riparazione di imbarcazioni da diporto	1.200	28,2
di cui costruzione di imbarcazioni da diporto (stima)	746	17,5
Fabbricazione di macchine e apparecchi meccanici	88	2,1
Fabbricazione e lavorazione dei prodotti in metallo	79	1,9
Fabbricazione di macchine elettriche, elettroniche e ottiche	31	0,7
Fabbricazione di mobili	123	2,9
Industria del legno e dei prodotti in legno	44	1
Fabbricazione di articoli in gomma e materie plastiche	31	0,7
Industrie tessili	43	1
Altre industrie manifatturiere	96	2,3
Servizi alle imprese	278	6,5
Servizi avanzati alle imprese	48	6,5
Informatica e altri servizi alle imprese	129	3
Richiesta certificati e disbrigo pratiche	101	2,4
Servizi alla persona	647	15,2
Autoscuole, scuole di pilotaggio e nautiche	107	2,5
Trasporti e relative attività di supporto e ausiliarie	306	7,2
Attività ricreative, sportive e turistiche	234	5,5
Commercio al dettaglio e riparazioni elettro-meccaniche	583	13,7
Commercio al dettaglio di natanti e accessori	131	3,1
Commercio al dettaglio di altro materiale per la nautica	245	5,8
Riparazioni elettro-meccaniche	207	4,9
Noleggio di imbarcazioni e attrezzature per la nautica	396	9,3
Noleggio senza equipaggio di imbarcazioni da diporto	260	6,1
Noleggio di altri macchinari e attrezzature per la nautica	136	3,2
Costruzioni e attività immobiliari	234	5,5
Costruzioni	99	2,3
Attività immobiliari	135	3,2
Altre attività e attività non classificate	382	9
totale	4.255	100

Fonte: elaborazioni su dati Registro Imprese

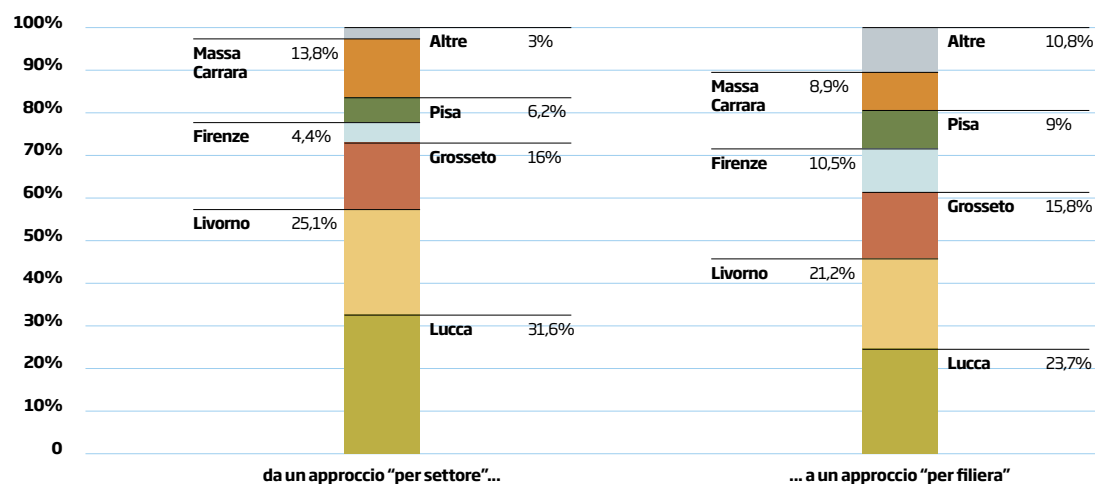
10 In particolare, si è proceduto a selezionare tutte le unità locali con almeno una *key-word* fra "di-port", "imbarcaz" e "nautic" in almeno uno dei campi "Oggsoc" (oggetto sociale) e "Descatt" (descrizione dell'attività svolta) del Registro Imprese. Queste sono andate ad integrare l'elenco delle unità locali appartenenti ai settori con codici di attività economica relativi alla: costruzione, riparazione e manutenzione di imbarcazioni da diporto e sportive, compresa l'attività impiantistica (ateco 35.12); al commercio al dettaglio di natanti, compresi parti ed accessori (ateco 52.48.8); al noleggio (senza equipaggio) di imbarcazioni da diporto (ateco 71.40.22). Si ricorda inoltre che, in questo caso, i dati sono riferiti al 31-12-2009 e che la classificazione utilizzata è la Ateco 2002 (invece della Ateco 2007 di cui al paragrafo precedente): per tali motivi, alcuni dati proposti possono differire dalle analisi svolte in precedenza.

11 Si precisa che l'Ateco 2002 non distingue fra l'attività di costruzione e quella di riparazione di imbarcazioni: tenuto conto che il valore complessivo delle unità locali riconducibili a tali due comparti era nel 2009 del tutto coerente con quanto osservato nel 2011 sulla base dell'Ateco 2007 (1.200 vs. 1.187 unità locali), si è pertanto proceduto a stimare in maniera distinta tali due componenti al 2009 sulla base dei rapporti osservati nel 2011.

- zione di imbarcazioni da diporto (il 17,5% se consideriamo la sola attività di costruzione), mentre un ulteriore 12,6% realizza altre attività manifatturiere: fra queste emergono, in particolare, quelle riconducibili alla meccanica, all'elettronica, alla gomma e materie plastiche, al legno-mobili ed al tessile, con una rappresentazione più puntuale delle diverse competenze "tecniche" che entrano in gioco nella realizzazione di una imbarcazione;
- il 21,7% svolge invece attività di servizi alle imprese o alla persona: queste comprendono un ampio ed articolato insieme di attività che vanno dalla fornitura di servizi avanzati (es., le attività degli studi tecnici), all'informatica, alle scuole nautiche, alle attività turistico-ricreative, rivolgendosi dunque – in parte – direttamente al segmento manifatturiero di cui al punto precedente, in parte alla domanda finale proveniente dai fruitori delle attività diportistiche;
 - il 37,5% comprende infine un insieme eterogeneo di attività economiche che includono non soltanto quelle commerciali e di noleggio (già considerate, almeno in parte, nel paragrafo precedente), ma anche imprese dell'edilizia e del segmento immobiliare (oltre ad un 9,0% di attività non classificate).

Si osserva in tal modo che, dalle circa 700 unità locali operanti nella costruzione di imbarcazioni (1.200 considerando anche quelle che svolgono attività di riparazione e manutenzione), si passa – in Toscana – alle oltre 4 mila dell'intera filiera, un valore decisamente superiore rispetto a quanto in precedenza evidenziato sulla base dei codici di attività più direttamente riferibili alla nautica da diporto. Il rapporto che si ottiene comparando le unità locali dell'intera filiera e quelle delle sole attività di costruzione è pertanto pari a 5,7 (3,5 considerando al denominatore anche le attività di riparazione): un valore non dissimile da quell'"effetto moltiplicativo" che altri studi hanno stimato, utilizzando procedure e metodologie diverse, con riferimento alla filiera in questione¹².

Grafico 8 La filiera della nautica da diporto in Toscana: la rappresentazione territoriale (valori al 31.12.2009)



Fonte: elaborazioni su dati Registro Imprese

¹² UCINA, ad esempio, stima che a livello nazionale il valore aggiunto dei comparti ricompresi nel settore della nautica (cantieristica, refit/riparazione/rimessaggio, accessori e componenti nautici, motori marini) contribuiscano per il 29% al valore della produzione complessiva (ai prezzi di mercato), mentre i costi intermedi degli stessi sottosettori (al netto delle duplicazioni) contribuiscono per il 59% ed i margini di intermediazione per la collocazione della produzione sul mercato per un ulteriore 12% [cfr. UCINA (2011), *La nautica in cifre. L'analisi del mercato per l'anno 2010*, p. 52]. Solo a titolo indicativo si segnala che, nella ricostruzione della filiera qui proposta per la Toscana, le unità locali che afferiscono alla costruzione di imbarcazioni contribuiscono per il 35% all'insieme delle attività più direttamente riconducibili a quelle individuate da UCINA (manifatturiero, servizi alle imprese, commercio al dettaglio di natanti). Il CENSIS, invece, stima per la nautica da diporto un moltiplicatore della produzione pari a 4,03 includendo la spesa dei diportisti, ed a 2,28 al netto di tale spesa [cfr. CENSIS, Federazione del Mare (2011), *IV Rapporto sull'economia del mare. Cluster marittimo e sviluppo in Italia e nelle regioni*, pp. 27-28 della sintesi]. Anche in questo caso, la scala di grandezza dei rapporti ottenuti attraverso la ricostruzione della filiera per la Toscana non sono distanti dal valore del moltiplicatore proposto da Censis qualora si includa la spesa dei diportisti (rispetto al quale appaiono maggiormente omogenei).

Il passaggio da un approccio “per settori” (quello alla base delle classificazioni ufficiali) a uno “per filiera” modifica in modo sostanziale la percezione del fenomeno non soltanto sotto il profilo delle attività che vi sono ricomprese, ma anche da un punto di vista territoriale (graf. 8), facendo emergere maggiormente le aree più interne del territorio toscano che – in virtù di particolari specializzazioni locali a monte o a valle della filiera stessa – svolgono attività che contribuiscono in maniera più o meno diretta alla realizzazione del prodotto/servizio finale. In particolare, la diversa distribuzione delle unità locali a livello provinciale mostra che:

- Lucca e Livorno continuano a ospitare la quota più consistente di iniziative imprenditoriali riconducibili alla filiera della nautica, ma vedono ridurre la propria incidenza sul totale regionale dal 57% al 45%: nel caso di Lucca tale incidenza si attesta su valori particolarmente elevati nelle attività manifatturiere (35%, soprattutto nella costruzione di imbarcazioni e nel legno-mobili), mentre nel caso di Livorno i valori più elevati si raggiungono nel noleggio di imbarcazioni e nelle attività ricreative, sportive e turistiche (40% in entrambi i casi);

Tavola 9 Unità locali della filiera nautica e posti barca per comune

Primi 25 comuni per numero di unità locali (valori al 31.12.2009)

	comune	provincia	unità locali	posti barca (1)	posti barca standard (2)
1	Viareggio	Lu	665	1.822	738
2	Livorno	Li	273	3.395	1.192
3	Monte Argentario	Gr	255	1.964	1.530
4	Firenze	Fi	228	0	0
5	Carrara	Ms	161	730	305,87
6	Pisa	Pi	160	0	0
7	Massa	Ms	159	440	307,56
8	Rosignano Marittimo	Li	107	1.371	930
9	Prato	Po	104	0	0
10	Piombino	Li	97	1.340	1.124
11	Orbetello	Gr	96	476	200,872
12	Portoferraio	Li	96	65	58,5
13	Camaiole	Lu	89	0	0
14	Castiglione della Pescaia	Gr	88	1.195	1.064
15	Grosseto	Gr	86	561	561
16	Massarosa	Lu	80	0	0
17	Lucca	Lu	76	0	0
18	Cecina	Li	60	568	568
19	Follonica	Gr	51	0	0
20	Pistoia	Pt	49	0	0
21	San Giuliano Terme	Pi	38	0	0
22	Arezzo	Ar	34	0	0
23	Campo nell'Elba	Li	34	183	33,306
24	San Vincenzo	Li	34	181	181
25	Scarlino	Gr	34	966	966
26	Capoliveri	Li	31	0	0
27	Castagneto Carducci	Li	30	0	0
28	Isola del Giglio	Gr	30	0	0
29	Pietrasanta	Lu	30	0	0
30	Campi Bisenzio	Fi	29	0	0
	altri comuni	Fi	951	1.633	796
	Toscana		4.255	16.890	10.554

(1) posti barca in porti o approdi turistici e punti di ormeggio

(2) posti barca standard: indicatore sintetico quali-quantitativo che tiene conto, congiuntamente, del numero dei posti barca disponibili (inclusi i punti di ormeggio) e dei servizi di cui questi dispongono (si veda anche nota 13).

Fonte: elaborazioni su dati Registro Imprese

- fra le altre province maggiormente specializzate, Grosseto mantiene sostanzialmente invariato il proprio peso (16%), mentre una più consistente riduzione si osserva per Massa Carrara (dal 14% al 9%): nel caso di Grosseto un contributo al totale regionale particolarmente rilevante viene raggiunto nel commercio al dettaglio di natanti e accessori (41%), nelle attività di trasporto e nella meccanica (31% in entrambi i casi), nel caso di Massa Carrara nelle attività manifatturiere (14%);
- tutte le altre province vedono un incremento della relativa quota sul totale, particolarmente significativa per Firenze (da 4% all'11%) e per Pisa (dal 6% al 9%): a Pisa, rilevanti addensamenti si osservano soprattutto nelle attività manifatturiere (10%), a Firenze nei servizi alle imprese (17%), nelle riparazioni elettro-meccaniche (22%), nelle costruzioni e nelle attività immobiliari (21%).

L'utilizzo di una "maglia" territoriale più fine, rispetto a quella provinciale, consente inoltre di apprezzare maggiormente l'esistenza di cluster locali dove si addensano le attività legate alla nautica (tav. 9). A questo proposito si osserva che:

- la concentrazione cui si è fatto riferimento nel primo paragrafo con riferimento al contesto nazionale è osservabile ancora più chiaramente su scala regionale, nella misura in cui i 9 comuni toscani con almeno 100 unità locali appartenenti alla filiera contribuiscono per il 50% al totale regionale (i primi 30 al 78%);
- anche il ruolo dei maggiori centri urbani resta significativo: sei dei nove comuni cui si è fatto riferimento al punto precedente sono infatti capoluoghi provinciali (Livorno, Massa e Carrara, Firenze, Pisa e Prato), mentre fra i primi 30 solo Siena non compare nella graduatoria;
- l'elevata specializzazione della provincia di Lucca dipende in via esclusiva dall'addensamento che tali attività raggiungono a Viareggio e nei comuni limitrofi (Camaione, Massarosa e Pietrasanta);
- l'importanza di Viareggio emerge – in particolare – per il contributo offerto al totale regionale nelle attività di costruzione e riparazione di imbarcazioni da diporto (27%): le attività manifatturiere incidono per il 62% sul totale delle unità locali di Viareggio, ed incidenze altrettanto elevate si riscontrano a Carrara (67%) e Massa (63%), consentendo di circoscrivere maggiormente l'ambito territoriale che si caratterizza per una più marcata specializzazione produttiva;
- l'incidenza dell'insieme riconducibile ad attività di servizi alle imprese, servizi alla persona e noleggio è invece relativamente elevata a Livorno (40%), Monte Argentario (39%), Firenze (43%), Pisa (35%), Rosignano Marittimo (33%) e Prato (38%): si tratta – in alcuni casi – di comuni la cui prossimità alla risorsa-mare favorisce lo sviluppo di attività diportistiche, ed in altri casi di comuni "interni" che sviluppano competenze in ambito terziario di supporto alla filiera regionale della nautica complessivamente considerata.

A livello locale, il collegamento fra consistenza della filiera nautica (in termini di unità locali presenti in ciascun territorio comunale) e delle infrastrutture per il diporto disponibili (considerate qui in termini di posti barca "standard"¹³) consente inoltre di evidenziare alcuni interessanti aspetti riguardanti la correlazione esistente fra i due indicatori (graf. 10). Si tratta di una correlazione che va letta con una certa cautela, dal momento che la dispersione delle coppie di valori considerate attorno alla linea di tendenza è molto elevata, ciò che segnala come – sul fenomeno in questione – incidano ovviamente anche altri rilevanti fattori (oltre, appunto, a quello delle infrastrutture e dei servizi per il diporto). Il grafico in questione evidenzia inoltre il caso apparentemente "anomalo" di Viareggio, escludendo il quale l'adattamento della retta interpolante (la cui funzione diventerebbe $y_i = 0,0731x_i + 68,266$) aumenta in maniera significativa (l' R^2 passerebbe da 0,164 a 0,243).

13 Posti barca "standard": indicatore sintetico quali-quantitativo che tiene conto congiuntamente del numero dei posti barca disponibili (inclusi i punti di ormeggio) e dei servizi di cui questi dispongono. Un "posto barca standard" è costituito da un posto barca che dispone di attracco, acqua, luce, carburante, vigilanza, informazioni turistiche, servizi igienici, parcheggio, allaggio e rifiuti.

Si è inoltre testata una regressione multipla dove la variabile “unità locali della nautica da diporto” dipende sia dalle infrastrutture dedicate al diportismo nautico (numero di posti barca “standard”) che dalla dotazione “naturale” legata alla morfologia del territorio (km di coste di ciascun comune). In questo caso, la regressione effettuata sui primi 30 comuni per numero di unità locali nella nautica (sempre con l’esclusione di Viareggio) restituisce la seguente funzione:

$$y_i = 0,3766z_i + 0,0629x_i + 62,984$$

dove

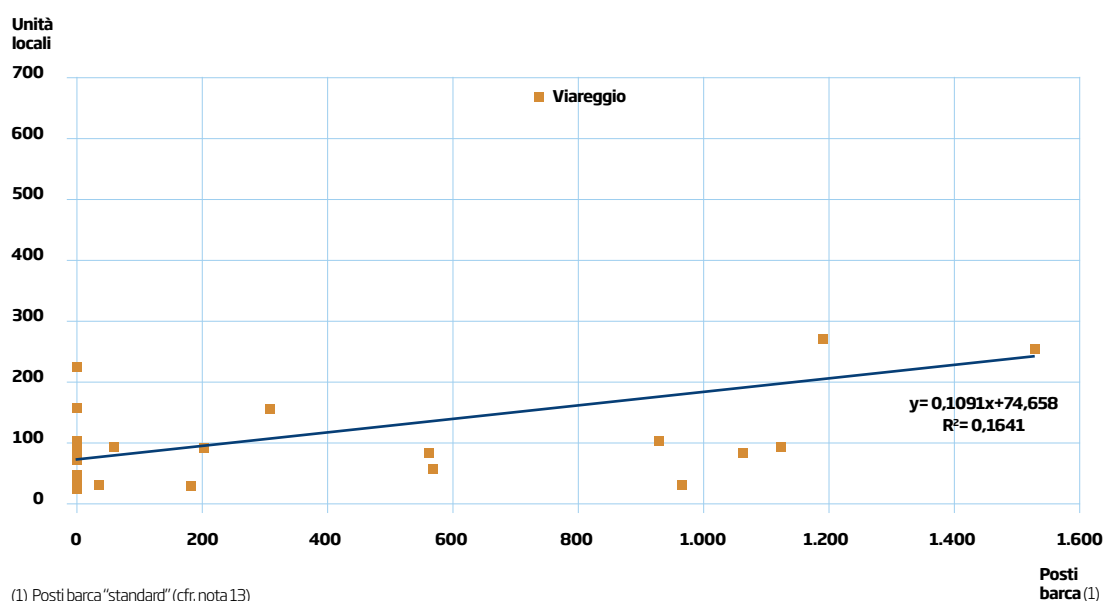
y_i = unità locali della nautica da diporto del comune i-esimo

z_i = km di costa del comune i-esimo

x_i = posti barca “standard” del comune i-esimo

Grafico 10 Infrastrutture per il diporto e sviluppo della filiera nautica

N.B.: sono stati considerati i trenta comuni con il maggior numero di unità locali della filiera nautica



(1) Posti barca “standard” (cfr. nota 13)

Fonte: elaborazioni su dati Registro Imprese

Malgrado la mancanza di significatività dei coefficienti stimati dal modello per la variabile z_i “km di costa” (e malgrado un R^2 che scende nuovamente a 0,197), i risultati ottenuti sembrano comunque suggerire – almeno in prima approssimazione – come la presenza di infrastrutture portuali dedicate, insieme ovviamente ad altre condizioni di contesto favorevoli allo sviluppo di attività economiche per il diporto, siano in grado di esercitare un impatto non trascurabile in termini di attivazione e di attrazione di iniziative imprenditoriali nell’ambito della filiera considerata. Il miglior adattamento della funzione stimata nel caso in cui venga escluso il Comune di Viareggio, le cui attività della nautica si caratterizzano soprattutto in senso manifatturiero, sembra inoltre evidenziare possibili miglioramenti sotto il profilo in esame qualora la variabile dipendente (“unità locali della filiera nautica”) venga specificata con riferimento alle sole attività di rimessaggio ed a quelle terziarie, con l’esclusione dunque dei cantieri in senso stretto. Tale ipotesi appare plausibile soprattutto qualora si consideri che le infrastrutture per il diportismo (posti barca attrezzati), così come una favorevole dotazione paesaggistico-ambientale (km di coste), sembra poter impattare positivamente soprattutto sulle attività a valle della filiera, in funzione della domanda di servizi generata dai flussi legati al turismo nautico.

3. La recente evoluzione della struttura imprenditoriale

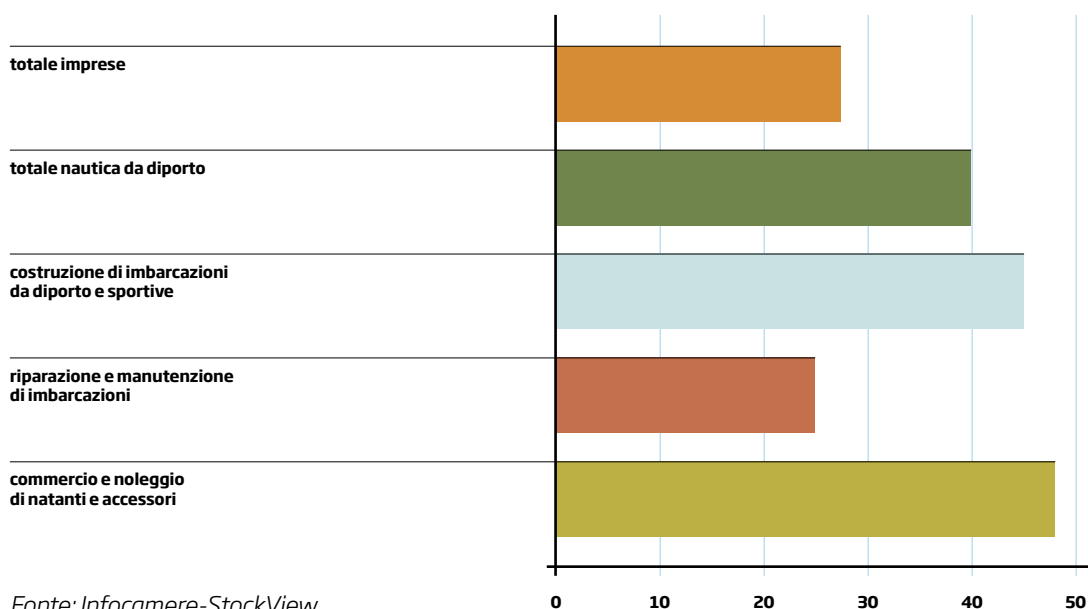
L'ultima sezione del presente contributo è infine dedicata all'analisi della struttura imprenditoriale del settore, e – in particolare – alla sua più recente evoluzione. Come già anticipato, in questo paragrafo torneremo a identificare le imprese che appartengono alla filiera della nautica sulla base delle classificazioni “ufficiali” delle attività economiche, e dunque in base ai criteri di selezione definiti nel par. 1.

Preliminarmente è tuttavia opportuno sottolineare come l'insieme considerato sia costituito da realtà organizzative mediamente più strutturate rispetto a quelle operanti in altri settori economici. In Toscana, ad esempio, l'incidenza sul totale delle società di capitali (qui utilizzata come *proxy* del grado di dimensionamento aziendale), pari al 27% per il complesso delle imprese registrate agli archivi camerali regionali, sale al 44% per quelle operanti nella nautica (graf. 11), con valori più elevati nella costruzione di imbarcazioni da diporto e sportive (46%) e nel commercio e noleggio di imbarcazioni da diporto (47%), ed invece più contenuti nella riparazione e manutenzione di imbarcazioni (24%).

Malgrado tale maggior strutturazione, la componente artigiana resta comunque di grande importanza tanto nella costruzione di imbarcazioni (331 unità locali, pari al 45% del relativo totale) che nella collegata attività di riparazione e manutenzione (278 unità locali, pari al 62%), confermando il rilievo tuttora assunto – all'interno della filiera – da competenze di tipo “tradizionale”, sedimentatesi nel tempo nei diversi contesti locali. Il “tasso di artigianalità” della nautica toscana (38%) è inoltre nettamente superiore alla media nazionale (28%), delineando i contorni di un settore che in Toscana – più che altrove – appare caratterizzato da una maggiore varietà di formule imprenditoriali in esso operanti.

Grafico 11 Nautica da diporto: incidenza delle società di capitali - Toscana

Incidenza % sul totale al 31.12.2011



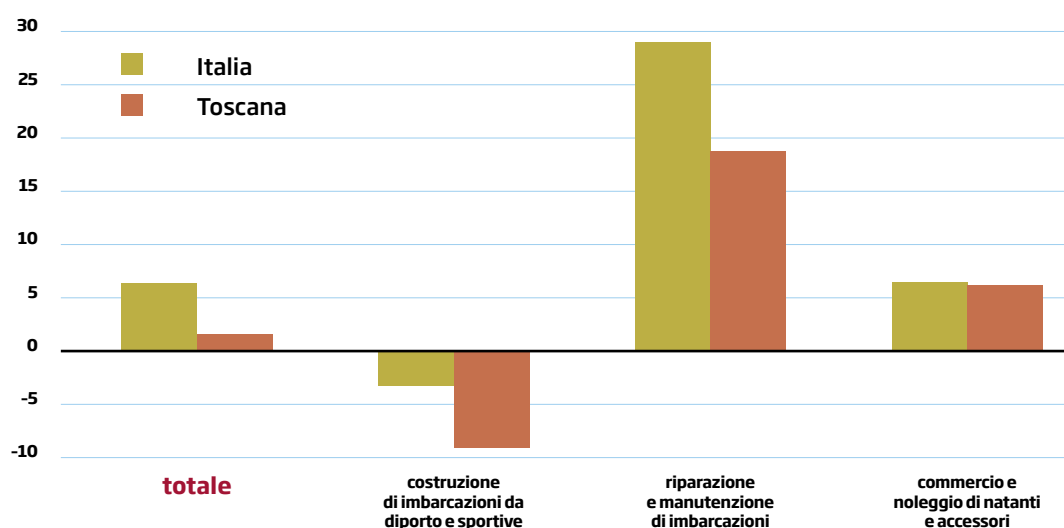
Ciò premesso, a livello nazionale il periodo post-crisi (biennio 2009-2011) ha rappresentato un periodo di ulteriore incremento delle iniziative imprenditoriali legate alla nautica da diporto (unità locali +6,2%), contro un incremento ben più modesto registrato per l'insieme delle attività produttive (+1%). Non altrettanto è invece accaduto in Toscana, dove la vitalità del tessuto economico-produttivo riferito alla nautica appare decisamente inferiore (+1,3%) rispetto a quanto osservato a livello nazionale (graf. 12)¹⁴.

L'evoluzione del tessuto imprenditoriale regionale ha peraltro mostrato performance fortemente eterogenee sotto il profilo territoriale. Considerando le cinque province toscane che si affacciano sulla costa, infatti, la consistenza delle imprese registrate agli archivi camerali spazia dal rilevante incremento registrato a Livorno (+6,3%) e dalla contenuta crescita di Grosseto e Pisa (rispettivamente +1,2% e +1%) alla contrazione di Lucca (-1,8%) e di Massa Carrara (-3%).

I divergenti andamenti osservati a livello territoriale sono spiegati, almeno in parte, dalle performance anche fortemente differenziate rilevate a livello dei singoli comparti considerati (graf. 13). Il leggero incremento registrato a livello regionale per l'intero settore è infatti la sintesi di una decisa flessione nella costruzione di imbarcazioni da diporto e sportive (-9,2%) e di un aumento nelle restanti attività, più consistente per quelle di riparazione e manutenzione di imbarcazioni (+18,6%) e più contenuto, ma ancora di significativa entità, per quelle del commercio e del noleggio di natanti e accessori (+6,1%).

Il biennio preso in esame testimonia pertanto come la filiera della nautica sia stata interessata da una ulteriore accentuazione del processo di terziarizzazione che ha condotto ad uno sviluppo e ad un crescente rilievo dei segmenti imprenditoriali che si collocano "a valle" dell'attività di costruzione. Tale processo – come anticipato – è inoltre alla base dello sviluppo imprenditoriale delle province della costa centro-meridionale della Toscana, maggiormente orientate alle attività terziarie, e dell'arretramento di quelle della costa nord, di cui già in precedenza si è sottolineata la specializzazione nelle attività più direttamente manifatturiere.

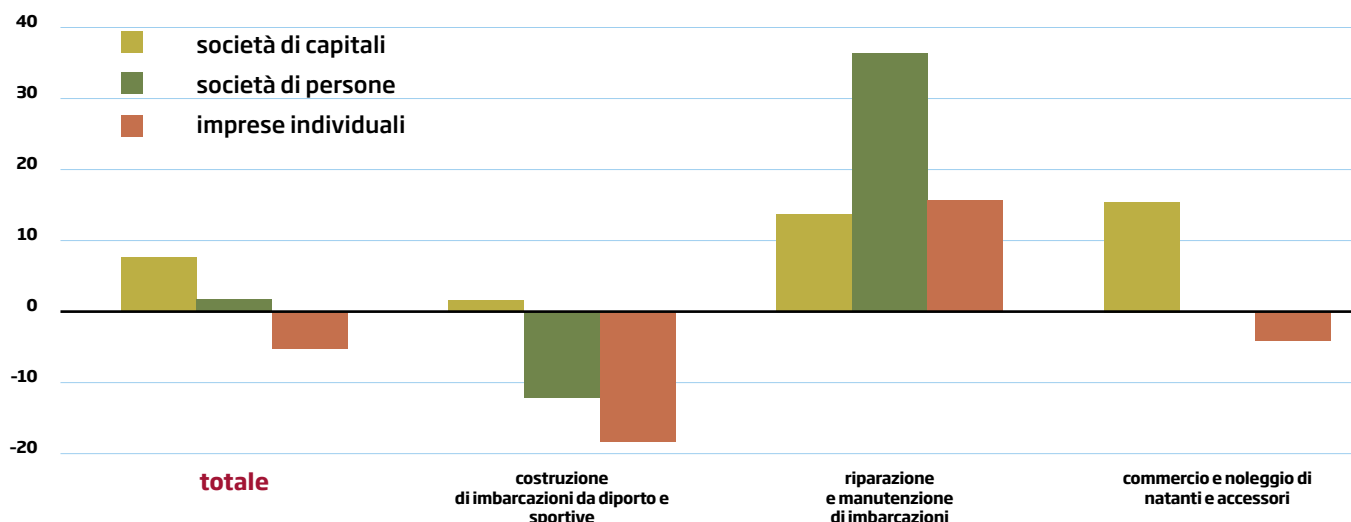
Grafico 13 Nautica da diporto: andamento delle unità locali per comparto di attività (variazioni % 2009-2011)



Fonte: Infocamere-StockView

¹⁴ Occorre del resto evidenziare che, per lo meno a livello regionale, il contesto post-recessione 2008-2009 ha rappresentato un periodo di difficoltà per il settore: la produzione della nautica – in base all'indagine congiunturale Unioncamere Toscana-Confindustria Toscana sulle imprese con almeno 10 addetti – è infatti diminuita a Lucca (-3,7% nel 2010, -0,9% nel 2011) e, soprattutto, a Massa Carrara (rispettivamente -18% e -12,1%), mentre a Livorno, dopo il recupero del 2010 (+5,9%), il 2011 ha fatto registrare un netto calo (-7%).

Grafico 14 Nautica da diporto: andamento delle unità locali per forma giuridica (variazioni % 2009-2011 - Toscana)



Fonte: Infocamere-StockView

La debole dinamica imprenditoriale evidenzia infine differenze rilevanti anche per tipologia giuridica (graf. 14). A fronte di una crescita delle forme societarie, con un incremento più marcato per le società di capitali (+7,6%) rispetto alle società di persone (+1,7%), si osserva infatti una diminuzione delle imprese individuali (-5%), con tassi negativi a due cifre proprio nelle attività di costruzione di imbarcazioni, cui si ricollega una contrazione anche della componente artigiana (-4,9% nel complesso¹⁵).

Questi dati testimoniano, da un lato, un processo di rafforzamento del tessuto imprenditoriale che si traduce in forme organizzative maggiormente moderne ed articolate, fenomeno peraltro comune all'intero sistema imprenditoriale regionale e nazionale. Dall'altro lato, si tratta di un processo che, soprattutto per quanto riguarda la componente artigiana, sembra mettere in discussione quella stessa "varietà" di tipologie imprenditoriali cui si è fatto riferimento in apertura del paragrafo: un segnale che genera senza dubbio interrogativi circa la capacità di mantenere quelle competenze altamente specializzate che, fin qui, hanno costituito un indubbio punto di forza e di capacità competitiva per l'intero settore.

4. Considerazioni conclusive

Il settore della nautica ha rappresentato, nel corso degli ultimi due decenni, una delle storie di maggior successo nel panorama manifatturiero nazionale e regionale. Fondata su competenze "tradizionali", che affondano le proprie radici in abilità e conoscenze sedimentatesi nel tempo all'interno di alcuni contesti territoriali, l'industria della nautica ha visto rapidamente evolvere il proprio status da quello di fenomeno prevalentemente circoscritto ad alcuni ambiti locali a quello di sistema integrato di natura complessa di rilievo nazionale ed internazionale.

L'articolazione della filiera produttiva costituisce oggi un esempio fra i più interessanti di sistema "a rete", in cui la ricombinazione di un mix eterogeneo di diversi *skills* danno luogo ad un prodotto in cui convergono saper fare artigiano, processi tecnologicamente avanzati, stile e design del *Made in Italy* più evoluto. Negli anni più recenti è inoltre cresciuta la consapevo-

¹⁵ Si osservi tuttavia come anche in questo ambito le traiettorie siano simmetriche fra le imprese artigiane operanti nel comparto della costruzione di imbarcazioni (-18,9%) e quelle di riparazione e manutenzione (+19,8%). La negativa dinamica regionale delle imprese artigiane della nautica è inoltre in controtendenza rispetto a quella, positiva, dell'Italia (+3,6%).

lezza di come la filiera della nautica tenga insieme non soltanto gli aspetti più direttamente connessi alla realizzazione di imbarcazioni, ma prolunghi la propria articolazione verso tutte le attività “a valle” di quelle più strettamente produttive, che includono l’insieme dei servizi al diportismo ed al turismo nautico.

Nel presente contributo si è cercato di delineare sinteticamente i principali sistemi territoriali, a livello nazionale e regionale, per grado di concentrazione delle attività economiche appartenenti alla filiera in questione; si è inoltre evidenziato come le traiettorie evolutive di tali sistemi siano inquadrabili all’interno di due principali percorsi, a seconda cioè che la specializzazione locale sia caratterizzata da tratti maggiormente orientati alle attività manifatturiere o a quelle terziarie. Si tratta di una distinzione di non trascurabile rilievo anche in prospettiva futura: nel corso degli ultimi anni, ed ancora più dopo lo scoppio della “grande crisi” del 2008, le attività manifatturiere hanno conosciuto un rallentamento – quando non un arresto – della propria crescita, mentre non altrettanto è avvenuto per l’insieme delle attività terziarie.

Seppur a costo di schematizzazioni, è prevedibile che nel corso dei prossimi anni il sub-sistema manifatturiero debba affrontare nuovi processi di riorganizzazione e di ristrutturazione al proprio interno, che consentano di affrontare i sempre più accentuati livelli di competizione che caratterizzano il contesto globale. La principale incognita, in questo caso, riguarda se e in quale misura tali processi metteranno in discussione assetti produttivi fin qui relativamente consolidati anche sotto il profilo territoriale, incidendo ad esempio sulla tenuta delle relazioni esistenti fra i diversi “attori” della filiera presenti nei cluster locali (in particolare, fra le imprese *leader* del settore e la vasta rete di sub-fornitori che a queste fanno capo).

Dall’altro lato, le attività a carattere terziario sembrano non aver ancora esaurito il proprio potenziale di crescita, presentando pertanto opportunità in grado di generare nuove dinamiche di sviluppo soprattutto nei territori che presentano una più elevata dotazione di risorse naturali e di infrastrutture di servizio al turismo nautico. In questo senso, le evidenze empiriche presentate in precedenza con riferimento alla Toscana – seppur suscettibili di maggiori approfondimenti – sembrano confermare il significativo impatto che lo sviluppo quali-quantitativo dei porti turistici è in grado di esercitare sulla creazione ed attrazione di iniziative imprenditoriali collegate a tali infrastrutture, con un non trascurabile effetto moltiplicativo legato alle molteplici interdipendenze presenti all’interno della filiera. ✱

atti presentati al convegno del 24.2.2012

Pianificazione urbanistica e sistema dei porti turistici in Toscana: tra sviluppo e tutela del territorio

Auditorium Confindustria Livorno



Promosso da **ANCE Toscana** e **Confindustria Livorno**

Appunti sui principali progetti per il potenziamento e la qualificazione di porti turistici in Toscana

Fonti: documenti ufficiali di comuni, articoli vari sulla stampa locale, siti web delle strutture

1. Nuovo Porto turistico Marina di Carrara

Nel 2001 l'Autorità portuale aveva proceduto alla redazione del PRP, quale variante a quello vigente che risale al 1981: sul progetto si era tuttavia espresso negativamente, sotto il profilo della compatibilità ambientale, il ministro dell'Ambiente, con decreto del 20/12/2002.

Successivamente la Regione toscana, la provincia di Massa Carrara, i comuni di Massa e di Carrara e l'Autorità Portuale, hanno sottoscritto in data 10 luglio 2008 il "Protocollo di Intesa per il PRP del porto di Marina di Carrara". Il Comune di Massa e quello di Carrara, nel corso del 2009, hanno approvato un altro Protocollo di intesa, con il quale è stato convenuto che la redazione del PRP sarà effettuata dall'Autorità portuale e potrà essere articolato nei due ambiti del "porto commerciale" e del "porto turistico".

Il Comune di Carrara, con delibera in data 9 agosto 2010, ha da ultimo promosso l'avvio del procedimento per l'Accordo di pianificazione di cui all'art. 21, comma 4, della legge regionale toscana n.1/2005, ed ha altresì definito gli obiettivi e gli indirizzi del piano, nonché il quadro conoscitivo di riferimento. Con la medesima deliberazione sono stati individuati gli enti tenuti a fornire gli apporti tecnici e conoscitivi idonei ad incrementare il quadro conoscitivo di riferimento, nonché gli enti competenti all'emanazione di pareri, nullaosta o assensi comunque denominati.

L'Autorità Portuale ha comunicato di avere individuato, in linea con gli indirizzi definiti nei suddetti atti, gli ulteriori indirizzi per la definizione del PRP (delibera del Comitato portuale del 30 settembre 2010) e di avere approvato il bando di gara per l'affidamento del servizio di redazione del PRP.

Per arrivare al porto turistico era stata attivata, in alternativa all'accordo di pianificazione, la procedura prevista dal decreto Burlando, attraverso la Conferenza dei servizi per valutare, giudicare ed eventualmente approvare il progetto vincitore della procedura. Vi prendono parte tutti gli enti pubblici coinvolti nella realizzazione del porto turistico, nonché gli enti preposti alle attività di vigilanza e controllo

Le ipotesi formulate dall'autorità portuale di Massa Carrara prevedevano tra 1.000 e 1.500 posti barca di cui il 60% destinato a imbarcazioni di lunghezza inferiore ai 10 metri, il 30% per imbarcazioni tra 10 e 17 metri, l'8% tra 18 e 24 metri, il 2% ad imbarcazioni oltre 24 metri.

Sono sei i progetti finalizzati alla realizzazione dell'approdo turistico localizzato a levante del torrente Carrione, a cavallo tra i comuni di Massa e Carrara.

Erano stati presentati sei progetti – da distinti soggetti imprenditoriali – cui si era aggiunto successivamente un settimo, con diversa localizzazione.

La conferenza dei servizi, ha dichiarato inammissibili tutti e sette i progetti di porto turistico. La proceduraex DPR 509 è incompatibile con la legge regionale per cui i progetti che interesseranno il porto turistico dovranno essere in linea con il piano del porto. Da qui la bocciatura non solo delle sei ipotesi per lo scalo nautico a levante del porto, ma anche del progetto dell'atollo sul mare di fronte all'attuale scalo commerciale.

Una eccezione possibile riguarda il rapporto tra procedura del DPR 509 e pianificazione: se è assodato che la procedura non può essere utilizzata in assenza di piano regolatore portuale, non è pacifica l'esclusione in pendenza di difformità del piano, comunque vigente con possibilità di ricorrere all'accordo di programma per la variante.

Intanto è stata presentata una prima bozza del nuovo piano regolatore del porto, cui dovrà seguire il progetto esecutivo si individua l'area e l'estensione che andrà ad occupare, Carrione fino alle spiagge della Partaccia con la foce del torrente che sarà canalizzata per quasi un chilometro funzionale alla riapertura del processo di progettazione del 'porticciolo' fermato dalla conferenza dei servizi.

	1. "Porto turistico di Massa Carrara srl" (proponente)	2. "Porto turistico apuano srl"	3. "Varia Costruzioni" "Carlo Agnese" "Cantieri navali di La Spezia"	4. "Riva dei Marmi srl"	5. Costituendo "Consorzio per lo sviluppo turistico di Massa e Carrara - Porto Marina dei Marmi"	6. "Marina delle Apuane srl"	7. "Michelangiolo srl" (ha avviato seconda procedura ex art. 509)
durata	80 anni	40 anni	65 anni	80 anni	80 anni	60 anni	99 anni
superficie	mq. 500.000 circa	mq 435.507,43, di cui mq. 356.731,69 di specchio acqueo e mq. 78.775,74 di aree a terra	mq 617.657,35	mq 423.657	mq 555.000	mq 226.300	mq. 378.900
localizzazione	dalla foce del torrente Carrione fino a circa 500 metri oltre il fosso Lavello in territorio di Massa	il porto turistico è previsto completamente in mare, con opere viarie su pontili per il raggiungimento del porto dalla costa. È previsto sulla costa, in prossimità del fosso Lavello in territorio di Massa, anche un piccolo porto per barche di terza classe.	dalla foce del torrente Carrione fino a circa 300 metri oltre il fosso Lavello in territorio di Massa	dalla foce del torrente Carrione fino a circa 400 metri oltre il fosso Lavello in territorio di Massa	dalla foce del torrente Carrione fino a circa 350 metri oltre il fosso Lavello in territorio di Massa	a partire da circa 200 metri a levante della foce del torrente Carrione fino a circa 400 metri oltre il fosso Lavello in territorio di Massa	al largo della diga foranea del porto di Marina di Carrara
bacino portuale	unico	due: uno del tipo a isola in mare aperto; l'altro - a terra - a levante del fosso Lavello per la imbarcazioni di terza classe	un bacino suddiviso in due sottobacini, separati dal prolungamento verso mare della foce del A levante, in territorio di Massa, il sottobacino è destinato al circolo nautico di Marina di Carrara e nautica minore e residenti fosso Lavello, ciascuno dei quali ha una propria imboccatura.	unico	un bacino suddiviso in due sottobacini, separati dal prolungamento verso mare della foce del fosso Lavello, ciascuno dei quali ha una propria imboccatura. Il sottobacino a levante del fosso Lavello è destinato alla nautica minore per barche fino a m 16	un bacino suddiviso in due darsene, separati dall'imboccatura centrale prospiciente alla foce del fosso Lavello.	unico
numero posti barca	1.104	708 complessivi di cui 518 nel porto a isola e 190 barche terza classe	1.291, di cui n. 563 destinati al circolo nautico Marina di Carrara e nautica minore e residenti	1.130	905	678	620
lunghezza barche	da 8 m fino a 50 m	da 15 m fino a 50 m nel porto a isola	da 8 m fino a 80 m	da m 6,50 fino a m 54	fino a 65 m	fino a 35 m	da 11 m fino a 110 m
numero parcheggi	1.380	936	1.602	1.551	1.140	981	1.400
nautica	sono previsti un cantiere per la nautica e un'area per travel lift	sono previsti nel porto a isola uno scivolo per alaggio, un'area rimessaggio e un'area per travel lift	è prevista un'area in prossimità del torrente Carrione e un'area per travel lift	è prevista un'area cantieristica e un'area per travel lift, entrambe in prossimità del torrente Carrione	sono previsti un rimessaggio a terra (dry-storage), un'area cantieristica e un'area per travel lift, entrambe in prossimità del torrente Carrione. È prevista anche un'area charter	sono previsti un cantiere navale per piccole riparazioni e rimessaggio e un'area per travel lift, entrambe in prossimità del confine lato ponente del porto turistico. È altresì previsto uno scalo alaggio anche in prossimità del confine lato levante del porto turistico	sono previste un'area per rimessaggio e un'area per travel lift
pesca	è prevista una banchina pescherecci		è prevista una banchina per n. 20 pescherecci		è prevista una darsena pescatori	è prevista una banchina per n. 15 pescherecci	

2. Porto turistico di Viareggio

Il porto di Viareggio è costituito da un avanporto e da 6 darsene:

- **Nuova Darsena**, completamente banchinata con fondali di 3,5 m adibita al traffico commerciale;
- **Darsena della Madonnina**, con fondali di 3,5 m riservata alle imbarcazioni da diporto;
- **Darsena Europa**, completamente banchinata con fondali di 3,5 m destinata anch'essa alle imbarcazioni da diporto;
- **Darsena Italia**, con fondali di 3 m è riservata in parte alle imbarcazioni da diporto e in parte ai cantieri navali;
- **Darsena Toscana**, destinata ai motopescherecci;
- **Darsena Lucca**, per le imbarcazioni piccole.

Il porto oltreché da un limitato numero di posti barca presenta inadeguatezze ancor più evidenti.

- l'agitazione ondosa in avanporto è tale da rendere disagiati, gli ormeggi in esso collocati;
- le strutture a disposizione del diporto, tanto nel bacino della Madonnina quanto nelle altre zone del porto, non sono adeguate per un porto turistico di buon livello, ma piuttosto un insieme di spazi adattati al diporto con mezzi di fortuna;
- particolarmente critico si presenta poi il problema della ricettività per quelle grandi unità, nella fascia dei 30 m e oltre, che rappresenta il punto di forza della produzione cantieristica viareggina.

Il Piano Regolatore del Porto (2007) prevedeva una serie di azioni atte a:

- razionalizzare le destinazioni d'uso delle aree portuali;
- ridurre l'agitazione interna del bacino;
- eliminare l'insabbiamento all'imboccatura.

In particolare era prevista l'espansione della ricettività nautica nelle zone Madonnina Coppino e Triangolino per creare nuovi posti barca.

Il progetto elaborato prevedeva la realizzazione di due darsene separate:

- La prima è destinata a ormeggi per 579 scafi da 6 a 15 metri.
- La seconda, la Madonnina, progettata per 80 yacht di lusso da 25 metri, il progetto di quest'area firmato dall'architetto catalano Joan Busquets.

La ricerca di spazi aggiuntivi per la nautica, indipendentemente dagli interventi di razionalizzazione da attuare nelle darsene storiche, ha portato all'indicazione di utilizzare la zona del Triangolino, da sottoporre ad estesi lavori di escavo, per la collocazione di una serie di nuovi pontili galleggianti. Questa zona potrà essere destinata a ricevere imbarcazioni di dimensione medio-piccola, lasciando il bacino della Madonnina e di Via Coppino alle unità più importanti.

Lo specchio acqueo attrezzato ricavabile al Triangolino ha una superficie di circa 25.000 metri quadrati; anche se la definizione finale del piano degli ormeggi può essere rinviata alla fase di progettazione, una verifica preliminare ha dimostrato che nella zona indicata si potranno ospitare circa 500 unità, con dimensioni dai 6 ai 12 metri.

A oggi tutto è fermo a causa delle vicende della S. p. A. "Viareggio Porto" cui è affidata la gestione del porto turistico "La Madonnina" e avente a oggetto sociale lo sviluppo della nautica da diporto e la prestazione di servizi ad essa connessi.

Nel 2007, il Comune indiceva una licitazione privata per la selezione del soggetto privato a cui alienare n. 58.940 azioni, pari al 48,51% del capitale sociale

Con sentenza del consiglio di Stato del 16 giugno 2009 è stata annullata la gara che l'amministrazione comunale, guidata dall'allora sindaco Marco Marcucci, aggiudicò alla cordata Salpa (oggi Nautor Holdin Spa), Consorzio ravennate della cooperative di produzione e lavoro e Marina Management il 48,51% delle azioni della Viareggio porto.

Il Comune appare impegnato nella risoluzione delle questioni aperte dall'annullamento della gara ed a bandire una nuova gara.

3. Porto turistico Marina di Pisa Bocca d'Arno

Il porto turistico, situato fra il Mar Ligure e l'alto Tirreno, è previsto alla sinistra della foce del fiume Arno. L'intervento di riqualificazione ambientale, che si estende su una superficie di oltre 210.000 mq, nasce come recupero di una fabbrica dismessa, la Motofides, dove la produzione è cessata alla fine degli anni '80.

Il progetto per la sua localizzazione, la foce del fiume all'interno di un Parco naturale e per la sua dimensione è stato attentamente pianificato con gli enti pubblici.

Gli altri obiettivi della trasformazione dell'area – oltre alla riqualificazione urbana di quella porzione di Marina – sono rivolti al miglioramento dell'offerta turistica del litorale pisano e all'ampliamento delle possibilità di fruizione del Parco.

Il progetto, dovuto allo studio Isola di Torino e Capolei di Roma, prevede la realizzazione di un bacino per circa 450 posti barca, strutture ricettive, un consistente sviluppo di nuova edilizia residenziale con aree a verde e viabilità relativa. Il progetto presenta caratteristiche di eco-compatibilità, stante la sua posizione in un contesto ambientale di grande pregio.

Il progetto residenziale, prevedibilmente concluso non prima del 2014, prevede oltre 500 alloggi (da 50 a 150 metri quadrati ciascuno), più fondi commerciali, attività artigianali e di servizio. A cerniera tra il porto e l'edificato ci sarà il fortino (che rievocherà l'antico edificio lorenese presente a Boccadarno) che ospiterà ristorante, club nautico, centro fitness, spa, bar, esercizi commerciali e depositi per diportisti.

Le opere saranno realizzate senza modificare la linea di costa e con il risultato di ottenere un'ampia strada pedonale panoramica che delimiterà il bacino di ormeggio vero e proprio con i posti barca, suddivisi secondo un mix che risponde alle ultime tendenze del mercato.

Lo scavo del bacino è già all'80%, i pontili sono stati già posizionati e si notano già i corpi morti così come il grande molo nord dove si aprirà la passeggiata panoramica lungo la foce dell'Arno : entro il 2013 il porto dovrebbe essere completato.

classe	lunghezza	numero posti
II	fino a 8 m	48
III	fino a 10 m	77
IV	fino a 12 m	92
IVa	fino a 13,5 m	9
V	fino a 15 m	36
Va	fino a 16 m	21
VI	fino a 18 m	17
VIa	fino a 20 m	11
VII	fino a 22 m	1
VIIa	fino a 22 m	15
VIII	fino a 25 m	3
VIIIa	fino a 27 m	5
IX	fino a 30 m	3
X	fino a 35 m	3
XI	fino a 40 m	2
XII	fino a 50 m	1
Totale		344

4. Livorno - Porta a Mare

Il progetto *Porta a Mare* prevede la trasformazione dell'intero comparto urbanistico dello storico Cantiere navale "Luigi Orlando" e del "Porto Mediceo" di Livorno.

Il progetto fu affidato a due soggetti: Azimut-Benetti S.p.A., società leader nella costruzione dei grandi yacht per la parte industriale ed a una società mista pubblico/privata, Porta a Mare S.p.A. (la STU) costituita dal Comune di Livorno e dalla stessa Azimut-Benetti per la parte immobiliare e per il Porto Turistico.

L'intero progetto si sviluppa su area di oltre 300.000 mq.

Parte dell'ex Cantiere Orlando, oggi Cantiere Benetti|Lusben (del gruppo Azimut-Benetti S.p.A.), è operativo dal 2003 con la completa riconversione dalla tradizionale cantieristica navale alla produzione e refit di megayacht maggiori di 50 m.

Le altre aree sono oggetto di una imponente trasformazione urbana con mirata vocazione alla nautica ed al conseguente sviluppo turistico connesso alla realizzazione di un porto turistico da 600-700 posti barca nello storico Porto Mediceo di Livorno.

Per la realizzazione della parte immobiliare e relative urbanizzazioni, nel 2008 è subentrato un nuovo soggetto la Porta Medicea Srl che ha già avviato la costruzione e commercializzazione dei cinque comparti immobiliari costituenti l'opera, ognuno con diverse specificità ed interessi per i futuri utenti:

- "Piazza Mazzini": area dedicata alla realizzazione di residenze fondi commerciali e uffici che si svilupperanno in armonia con l'ambiente circostante, con ampi terrazzi a due passi dal mare;
- "Officine Storiche": un tempo officine del Cantiere, quest'area ospiterà uffici, attività commerciali integrate nella città con alta vocazione al servizio, alla nautica ed alle eccellenze del territorio;
- "Molo Mediceo": sarà l'anima del porto turistico con bar, ristoranti, negozi e diversi servizi per la nautica da diporto che renderanno quest'area unica e particolarmente suggestiva;
- "Arsenale": quest'area ospiterà strutture turistiche e alberghiere;
- "Area ex Lips": sarà un'ampia zona ricettiva dedicata a proposte di svago e tempo libero, oltre che a infrastrutture turistiche alberghiere.

Il soggetto attuatore del nuovo Porto Turistico è Porta a Mare S.p.A.

Ad oggi sussistono ancora problemi e ritardi per l'avvio dei lavori, già approvati ed autorizzati fin dal 2009, legati principalmente alla risoluzione del trasferimento delle imbarcazioni occupanti ancora le aree interessate.

Per superare tale empasse, l'Autorità Portuale e il Comune di Livorno stanno predisponendo nuovi atti per la pianificazione del nuovo approdo nella adiacente zona della Bellana (alcuni anni fa bloccato da un parere negativo della Soprintendenza di Pisa) che servirà a ospitare tutte le imbarcazioni che oggi occupano il Porto Mediceo.

Nell'attesa è stato comunque deciso di far partire i primi lavori per la realizzazione del Porto Turistico ed il rilascio delle concessioni da parte dell'Autorità Portuale.

Nel 2012 sono partite le prime gare per l'infrastrutturazione del Mediceo a carico dell'Autorità Portuale di Livorno, per:

- i lavori di banchinamento dell'area ex Lips (la prima porzione del "marina" ad essere sistemata);
- il prolungamento del Molo Elba;
- i lavori di banchinamento dell'Andana degli Anelli.

Nella prima fase i lavori saranno eseguiti a lotti funzionali, in modo da consentire lo spostamento delle barche attualmente presenti, dalle aree interessate dalle opere a quelle rimaste libere o alla banchina ovest del Molo Mediceo (cosiddetta banchina 75): in prospettiva, tutte queste barche saranno definitivamente riallocate alla Bellana.

5. Nuovo porto turistico di Cecina

Nel luglio 2000 il Circolo Nautico di Cecina ha incaricato la Società Interprogetti Srl di progettare il nuovo porto turistico di Cecina. L'idea era quella di ampliare l'esistente porticciolo dotando la città di un porto con una ricettività fino a 900 posti barca, alcuni dei quali in grado di ospitare superyacht, motopescherecci e imbarcazioni per il turismo nautico.

Dopo un lungo iter è stato recentemente completato l'iter autorizzativo finalizzato alla realizzazione dell'intervento portuale.

Il PRPT prevedeva una struttura di qualità, nel senso dell'attrattività e dell'offerta di servizi, e, nel contempo, intendeva favorire la pesca allocando un numero di posti barca per pescherecci fino a 18 m; riservando spazi alla manutenzione e alla cantieristica locale, favorendo uno sbocco a mare alla "cittadella della nautica" per promuovere l'imprenditoria locale e per favorire il tessuto produttivo finalizzato alla nautica.

È prevista una consistente percentuale di posti barca per la "nautica sociale" (barche con lunghezza inferiore ai 10 m), oltre a spazio per gli sport minori (canoa, scuola di vela, di windsurf o di nuoto, pescasportivi ed attività subacquee) e spazi per le associazioni locali.

L'area portuale è suddivisibile in quattro più uno sub comparti che permettono di evidenziare i cinque obiettivi strategici del Piano:

- A1 sub comparto della darsena, banchine e dei servizi connessi, realizza l'obiettivo cardine dell'intervento: riqualificare e ottimizzare l'approdo esistente in una struttura finalizzata alla portualità turistica, di profilo competitivo sia in termini di posti-barca (massimo previsti in 900) sia di standard qualitativi.
- A2 sub comparto dei servizi tecnici, pescherecci e delle attività veliche e sportive, realizza l'obiettivo strategico di completamento delle attività direttamente connesse alla nautica; in prossimità dell'imboccatura portuale sono proposte le aree per le attività pescherecce e per quelle sportive veliche, affinché le imbarcazioni di queste aree possano guadagnare il mare aperto senza difficoltà e senza trovare intralcio negli attracchi del marina. I pescatori locali dispongono di 17 attracchi attrezzati per la motopesca. In questo ambito sono collocate una piattaforma per atterraggio di elicotteri, sovrastante gli impianti tecnologici del porto oltre a uffici, a servizio dell'elipista e degli enti e autorità locali.
- A3 sub comparto dell'assistenza cantieristica ed esposizione nautica realizza l'obiettivo dell'integrazione con lo sviluppo delle attività imprenditoriali a servizio della Cittadella della Nautica e della imprenditoria gravitante sulla provincia di Livorno con attività di manutenzione e rimessaggio, il porto a secco e laboratori per le attività artigiane e il bricolage nautico, il centro espositivo (anche il centro congressi è a servizio delle iniziative promozionali e culturali).
- A4 sub comparto per strutture ricettive e per attività urbane realizza l'obiettivo dell'integrazione tra i servizi esistenti a livello urbano e di livello superiore; ciò attraverso un'area commerciale integrata con centro benessere, palestra e piscina ritrovi d'ambiente marinaro, oltre a strutture ricettive quali residence e servizi alberghieri strettamente connessi a locali destinati a congressi e convegni.
- A5 sub comparto fiume che viene interessato dall'obiettivo complesso (scomponibile in sottobiettivi) del riequilibrio del rapporto foce Cecina, assetto costiero e trasformazioni urbane per arrivare a definire una configurazione portuale che attui una netta separazione dello specchio acqueo del marina dalle acque del Cecina. Tale impostazione è finalizzata al raggiungimento di sottobiettivi fondamentali sia dal punto di vista della funzionalità portuale, sia dal punto di vista degli equilibri fiume/mare.

Gli studi eseguiti nell'ambito della fase di progetto preliminare del Porto turistico del gennaio 2002 completati nel 2009 in fase di progetto definitivo hanno teso ad assicurare la compatibilità del porto con il nuovo profilo delle spiagge previsto dal progetto di ripascimento della Provincia di Livorno.

6. Il polo nautico di Portoferraio

Il sistema delle attrezzature della portualità turistica e della filiera nautica, secondo l'accordo di pianificazione sottoscritto da Regione Toscana, Provincia e Comune di Portoferraio si articola sulla darsena medicea (con porto d'immagine e di transito turistico), il porto cantieri e turistico (fondato su di un piano industriale e di servizio all'intero sistema portuale elbano), il porto – approdo di S. Giovanni (articolazione turistica e per la nautica minore), il porto commerciale (che gestito dall'Autorità Portuale può offrire comunque spazi per il diportismo crocieristico o di grandi dimensioni).

Il Porto Turistico di Portoferraio è costituito da:

- 1. Porto Turistico Cantieri destinato alle attività di costruzione, riparazione, rimessaggio e complementari delle imbarcazioni e connesso all'ormeggio di imbarcazioni medio grandi;
- 2. Porto Turistico di S. Giovanni destinato alle imbarcazioni medio piccole, complementare e connesso alla riqualificazione e alla fruizione pubblica di S. Giovanni 4.2;
- 3. porto commerciale quale porto di transito delle aree destinate alla nautica da diporto nell'ambito del porto commerciale.

Per l'area del Porto Cantieri è prevista la riqualificazione del quadrilatero attorno alla vecchia centrale ENEL e all'edificio Coppedè, con attrezzature di interesse generale, sia a carattere commerciale che culturale: Museo del mare, Stazione Marittima, Capitaneria di Porto, oltre a parcheggi e verde urbano. La struttura architettonica della imponente centrale Enel è totalmente conservata e recuperata. Le trasformazioni avverranno all'interno. Lo specchio d'acqua del Porto cantieri ospiterà un approdo turistico per imbarcazioni medio grandi, il 10% dei posti barca sarà per imbarcazioni in transito da gestire in convenzione con l'Amministrazione Comunale. A terra vi saranno attrezzature per la produzione, rimessaggio, riparazione e refitting di piccole, medie e grandi imbarcazioni. La realizzazione del porto turistico, come definito dal regolamento urbanistico, e dai conseguenti strumenti attuativi, è subordinata alla presentazione di un progetto complessivo, di sviluppo industriale, produttivo, infrastrutturale, occupazionale. Per San Giovanni è prevista la realizzazione di un porto turistico per imbarcazioni medio piccole, con caratteristiche tali da garantire un basso impatto ambientale; il 10% dei posti barca dovrà essere destinato alle imbarcazioni in transito, la loro gestione dovrà essere coordinata con l'Amministrazione Comunale.

Proposta ESAOM

Per accelerare i tempi della realizzazione dell'intero progetto portuale e quindi avere, di conseguenza, una positiva ricaduta economico-finanziaria e sociale sull'intera comunità, ha a proposto di inserire nella Variante al Regolamento Urbanistico e nel Piano Regolatore Portuale quale onere sociale per il soggetto che intende realizzare il Porto Cantieri la costruzione a proprie spese dei necessari posti barca a San Giovanni, da concedersi gratuitamente al Comune (o a un Ente/Fondazione appositamente costituito e regolamentato dal Comune) al fine di destinarli ad uso unico ed esclusivo delle imbarcazioni dei residenti di Portoferraio che attualmente non hanno un posizionamento stabile. La struttura dovrà essere leggera, non impattante, adeguatamente inserita nel contesto paesaggistico-ambientale-naturalistico, destinata a circa 130 posti barca (che alla conservazione degli attuali 75 porterà a un totale di oltre 200 posti barca) per piccole imbarcazioni di dimensioni fino ad 8 metri di lunghezza; la realizzazione a spese del soggetto attuatore dovrà essere necessariamente ricavata all'interno della sostenibilità dell'intero progetto di sviluppo portuale. In tal modo sarebbero risolte tutte le problematiche legate alla diversa destinazione, funzionalità, complementarietà e caratteristiche dei due porti (Porto Cantieri e San Giovanni), il problema dei posti barca dei residenti, liberando soprattutto i posti barca all'interno della Darsena Medicea destinandoli alle imbarcazioni turistiche in transito, e ridurrebbe i problemi legati all'impatto ambientale, sociale e di riqualificazione della frazione di San Giovanni e al contempo non si dilaterrebbero i tempi per la realizzazione del Porto Cantieri e della riqualificazione del waterfront e alla relativa creazione di posti di lavoro. Il consiglio comunale ha approvato la variante al regolamento urbanistico portuale il 21 agosto 2012.

7. Porto turistico di Rio Marina

L' Accordo di Pianificazione Variante alla Portualità turistica e commerciale del Comune di Rio Marina del 2009 ha individuato gli obiettivi di potenziamento della portualità turistica. È ancora in fase di approvazione il nuovo Piano Regolatore Portuale, che prevede un nuovo porto commerciale in località Vigneria – con due banchine e la previsione anche dell'attracco di navi da crociera – e dei lavori di prolungamento dell'attuale porto per trasformarlo in porto turistico.

Rio Marina proprio per la sua carenza di attrezzature non è all'altezza dei porti del sistema dell'arcipelago e della Costa degli Etruschi. Lo sviluppo del settore nautico dovrà risolvere la domanda del turismo in genere e, soprattutto, le necessità dei residenti di Rio e dell'Elba per i quali sono necessarie valide attrezzature durante tutto l'anno, soprattutto per il settore della pesca.

Dopo i residenti l'attenzione va rivolta a chi possiede una seconda casa nell'Elba o una casa nel continente e vuole tenere la barca a Rio. Molte sono le potenzialità di questa cittadina che grazie alla sua posizione, con un'adeguata politica di riassetto e riorganizzazione della struttura portuale esistente, potrebbe diventare una valida alternativa agli altri porti elbani, sia per il turismo stanziale, sia soprattutto per quello di transito.

L'unico porto della costa orientale dovrà rispondere in modo adeguato alla domanda del settore nautico con un numero di posti barca tale da soddisfare le esigenze e con un nuovo scalo traghetti che permetta anche a chi non ha la barca di raggiungere l'Elba, in alternativa a Portoferraio.

La formazione di un vero e proprio porto turistico con un nuovo waterfront all'altezza di una località turistica, volto a valorizzare le emergenze architettoniche esistenti recuperandole e riorganizzandole, riporterà Rio Marina all'altezza dei porti più organizzati.

Il porticciolo potrà essere realizzato sia da un Ente pubblico come il Comune, che da privati o da una società mista, con una delle tante possibili procedure (dal DPR 509/1997 al project financing); in ogni caso dovrà avere una sezione destinata alla pesca sportiva (non sono manifeste esigenze di pesca professionale) e una (come si è detto una parte cospicua) al libero transito delle imbarcazioni.

L'amministrazione comunale ha lamentato una disparità di trattamento rispetto ai progetti di Portoferraio, che beneficia di un iter più rapido e di una maggior "sensibilità" al merito del progetto.

8. Porto turistico di Marciana

Anche in questo caso è stato avviato nel 2009 il procedimento per l'accordo di pianificazione per il Piano regolatore Portuale.

Un progetto di nuovo porto turistico di Marciana Marina, presentato qualche anno fa, prevedeva invece dei 350 posti barca previsti dal piano regionale dei porti e degli approdi turistici, di realizzarne 585, che farebbero salire i parcheggi necessari a 800.

L'attuale porticciolo invece ospita in tutto circa 360 posti barca, per una lunghezza massima di 30 metri.

Dopo l'individuazione di quattro tipi di progetto il Comune ha proposto i vari modelli in maniera partecipata alla cittadinanza, alle realtà associative e agli operatori economici locali.

9. Il porto turistico di Piombino

Il Complesso Integrato della Nautica di Piombino si propone di:

- fornire un collocamento alle imbarcazioni di ridotte dimensioni (valutate in circa 100 imbarcazioni di lunghezza inferiore a 8 m) diffuse nel territorio comunale in ambiti non idonei (nautica sociale);
- offrire accoglienza a imbarcazioni di lunghezza superiore a 10 m (50÷60% dei posti barca complessivamente disponibili) con una quota residua per i superyacht (lunghezza superiore a 40 m) per i quali attualmente nell'area della Toscana centro meridionale è stata riscontrata la totale carenza di strutture di accoglienza adeguate.

Ai fini del dimensionamento delle strutture di accoglienza i parametri di riferimento sono:

- N° complessivo di posti barca: 1.500 di cui:
- imbarcazioni fino a 10m = 40%
- imbarcazioni tra 10,1 m e 20 m = 55%
- imbarcazioni oltre i 20,1 m = 5%

Il porto turistico localizzato a Molo Batteria (polo del diportismo) potrà accogliere indicativamente una flotta tipo di circa 700÷800 imbarcazioni di dimensioni medio grandi, mentre l'approdo turistico localizzato in località Chiusa di Pontedoro (polo della cantieristica, dei servizi e delle attività ittiche) potrà accogliere indicativamente una flotta tipo di circa 700÷800 imbarcazioni di dimensioni medio piccole tra cui sono incluse anche quelle della nautica sociale.

I parametri del sistema

a) Porto turistico polo del diportismo

- capacità ricettiva indicativa fino a 750 posti barca (100%)

- Flotta tipo:

- a. Imbarcazioni di lunghezza compresa tra 10 m e 20 m = 90% (valore massimo)
- b. Imbarcazioni di lunghezza maggiore di 20,1 m = 10% (valore minimo)

b) Approdo turistico polo della cantieristica

- capacità ricettiva indicativa fino a 750 posti barca = 100%

- Flotta tipo:

- a. Imbarcazioni di lunghezza fino a 7,5 m (nautica sociale) = 15 % (valore minimo)
- b. Imbarcazioni di lunghezza compresa tra 7,6 e 16 m = 75 %
- c. Imbarcazioni di lunghezza compresa tra 16,1 e 20 m = 10 % (valore massimo)

Nel porto turistico del polo del diportismo almeno l'1% dei posti barca dovrà essere riservato alle imbarcazioni di lunghezza maggiore o uguale a 30 m (superyacht).

Nell'approdo turistico del polo della cantieristica dovrà essere comunque garantita l'accoglienza della flotta della nautica sociale corrispondente ad almeno 100 imbarcazioni di lunghezza inferiore a 8 m.

Sui valori sopra indicati è ammessa una tolleranza del +/- 10% sia sulla capacità ricettiva che sulle quote relative alla diverse classi di imbarcazioni che compongono le flotte, comunque il numero complessivo di posti barca dei due poli non può superare le 1.500 unità.

Una quota dei posti barca disponibili deve essere riservata al charter nautico e alle attività turistico/sportive ovvero per il noleggio e la locazione di natanti da diporto, per le imbarcazioni dei diving, delle scuole di vela e patenti nautiche, delle scuole di pesca e alle imbarcazioni in transito.

Nel caso specifico, sia nel porto turistico del polo della nautica che nell'approdo turistico del polo della cantieristica, come indicato nei testi tecnici di riferimento e confermato nei documenti di Piano, dovrà essere riservata una percentuale pari al 10% del numero totale dei posti disponibili al charter ed alle imbarcazioni dei diving e delle scuole (vela, nautica, pesca, etc.), ed una percentuale del 10% alle imbarcazioni in transito, fermo restando la possibilità di allocazione dinamica delle disponibilità di posti barca fra le due tipologie.

Nell'area di Poggio Batteria dovrà essere realizzato un nuovo centro civico con la collocazione di funzioni urbane pregiate quali attività direzionali, culturali, di servizio alla persona, commerciali e servizi di utilità pubblica, preferibilmente a servizio della portualità e della nautica, la cui

presenza possa rafforzare l'effetto "Porta a Mare". Il nuovo complesso si configurerà contemporaneamente come porta a mare e porta di accesso al sistema del Porto turistico e del Porto commerciale. A questo fine nella proposta progettuale, che per quanto possibile dovrà prevedere parcheggi coperti su più livelli (silos), così da limitare l'uso del suolo e creare immagini percettivamente significative e caratterizzanti, dovrà essere prevista la realizzazione di un sistema di collegamento (pedonale e carrabile) con le strutture del nuovo porto turistico e con le aree di accoglienza in esso previsto, indipendente dalla viabilità di accesso al porto commerciale.

Attuazione

Sono stati presentati tre progetti presentati a Poggio Batteria, secondo le procedure delle legge Burlando, che dovranno adeguarsi al piano guida integrato della nautica. Successivamente è convocata una conferenza dei servizi istruttoria per valutare il progetto da ammettere alla fase successiva. Il Comune, al contrario di quanto espresso dai tecnici della Regione, non ritiene necessaria l'approvazione di un piano regolatore portuale.

Sintesi dei tre progetti presentati:

- 1. Berrighi-Coop l'Ormeggio.** Il progetto della Coop l'Ormeggio, che ha già costruito e gestisce il porto turistico Marina di Salivoli, presentato congiuntamente alla ditta Berrighi di Venturina e a cui ha aderito l'armatore Vincenzo Onorato (Moby). Si prevedono 700 posti barca da 12 a 40 metri e 5 punti ormeggio per piccole navi da crociera fino a 80 metri. Il costo è previsto in 90 milioni di euro.
- 2. Pedroni-Marina Tor del Sale.** Il progetto della "Marina di Torre del Sale", con l'imprenditore piombinese Claudio Pedroni, è il più piccolo dei tre. Sono previsti 508 posti barca da 10 a 30 metri, oltre a 30 posti per unità da pesca e un mercato del pesce di circa 720 mq. Il costo si aggira su 60 milioni di euro.
- 3. Porto turistico Arcipelago.** Il progetto più grande è quello proposto dalla società "Porto turistico dell'Arcipelago" di Firenze. I posti barca sono 800 oltre a una struttura coperta per il rimessaggio di circa 40 mila mq. Non si conoscono i costi. La Conferenza dei servizi ha alla fine di febbraio scorso selezionato il progetto "Porto turistico Arcipelago".

Polo della cantieristica, dei servizi e delle attività ittiche

La coop "La Chiusa di Pontedoro" ha presentato a fine maggio 2012 al Comune e all'Autorità portuale, con le procedure della legge Burlando, un progetto per il polo della cantieristica, dei servizi e delle attività ittiche, previsto dalla variante per il "Distretto della nautica" alla foce della Cornia Vecchia.

Complessivamente sono previsti 837 posti barca, suddivisi in 571 nell'approdo turistico, 209 a disposizione della nautica sociale e sportiva, 57 per la pesca professionale. L'approdo turistico è previsto all'imboccatura sul lato Follonica. Nell'approdo turistico potrebbero trovare posto 19 imbarcazioni da 18 a 20 metri, 25 da 16-18 metri, 88 da 14-16 metri, 120 da 14-16 metri, 106 da 12-14 metri, 147 da 10-12 metri, 66 da 8 fino a 10 metri.

In opponendo le Cooperative Mortelliccio Mare e Circolo Nautico Pontedoro hanno presentato il progetto per il porto Augusto, con oltre 800 posti barca. L'area della nautica da diporto si svilupperà su circa 118.000 mq con complessivi 750 posti barca: 230 circa per la nautica sociale e il resto per barche da 9 a 16 metri. A disposizione dei pescherecci ci saranno circa 38.000 mq con una cinquantina di posti barca, ma anche magazzini e un'area destinata al mercato ittico. La cantieristica si svilupperà su circa 93.000 mq in buona parte coperti, sia per il rimessaggio delle imbarcazioni che per gli altri servizi.

10. Il Porto di Punta Ala

Il Porto di Punta Ala con la ricettività di circa 1000 imbarcazioni, uno Yacht Club con piscina e spiaggia riservata, un cantiere navale, ha rappresentato fino a oggi un polo di eccellenza della portualità turistica a livello regionale, nazionale e nel bacino del Mediterraneo.

Ambienti specializzati l'hanno classificato come il migliore porto turistico d'Italia e tra i dieci migliori del Mediterraneo. La gestione ambientale del suo ambito, vede annualmente conferito il riconoscimento della Bandiera Blu della Foundation for Environmental Education (FEE) e l'insieme del comprensorio ottiene il riconoscimento delle Cinque Vele di Legambiente.

L'eccellenza – oltre che per il contesto ambientale del quale costituisce ormai una componente perfettamente integrata e indissolubile e per l'ubicazione che lo vede come approdo di lancio verso l'Arcipelago Toscano, la Corsica e la Sardegna – è rappresentata dall'elevato standard dei servizi portuali offerti.

L'attività nella vela a livello nazionale e mondiale (Coppa America/Luna Rossa) del prestigioso Yacht Club Punta Ala e dalla presenza nel comprensorio adiacente di un campo da golf (18 buche con club aperto tutto l'anno), un galoppatoio, un campo da polo, un maneggio e ricovero cavalli, impianti sportivi, alberghi piccoli ma di grande raffinatezza, 4 km di spiagge bianche libere e attrezzate con strutture all'avanguardia immerse nel verde.

I nuovi scenari competitivi – anche nel diportismo nautico – pongono esigenze di riqualificazione e adeguamento tecnico-funzionale, oggetto di una variante per l'ampliamento del porto il cui iter è stato avviato dal Comune.

Dovrà essere garantita la sicurezza agli ormeggi rispetto alla traversia da grecale e aumentare, per quanto possibile all'interno delle opere di difesa da grecale, la capacità di accogliere agli ormeggi imbarcazioni charter comprese quelle di dimensioni da 20 m e superiori, le regate veliche anche per imbarcazioni d'altura senza limitazioni stagionali, la nautica accessibile, l'ospitalità dei pescherecci durante avverse condizioni meteo invernali.

Le modifiche di carattere diretto sono sintetizzabili in:

- miglioramento dell'efficienza energetica;
- miglioramento della gestione ambientale del porto e specchio acqueo;
- manutenzione del bene demaniale tenuto al necessario livello operativo e funzionale fino al termine della durata della concessione quando ritornerà in possesso dell'Amministrazione;
- concorso alla realizzazione e differenziazione di offerta di posti di ormeggio che risponda alla tipologia dei natanti e del turismo nautico;
- realizzazione in una parte dell'ampliamento di un'area con posti d'ormeggio e zone a terra dedicate alle funzioni portuali pubbliche (ricovero pescherecci in condizioni meteo avverse, posti di ormeggio per charter e turismo nautico, base nautica accessibile per diversamente abili, manifestazioni veliche di livello nazionale e internazionale in tutti i periodi dell'anno, scuola di vela, etc.);
- ampliamento (raddoppio circa) dell'area cantieristica per rispondere alle richieste del mercato della cantieristica navale di manutenzione, refitting, stazionamento, anche di imbarcazioni superiori ai 20 metri. La conseguenza si tradurrà in posti di lavoro con ricaduta sull'indotto.

Il Porto vive tutto l'anno, anche se soffre, come tutto il resto, del problema della stagionalità.

Il cantiere nautico, i servizi portuali, i servizi di charter, le regate, le necessarie manutenzioni, la gestione delle emergenze meteo marine, l'ospitalità offerta ai pescherecci restano sempre operativi.

La modifica dell'avamposto potrebbe prevedere la costruzione di nuovi moli di protezione dalle traversie da N-NE e l'utilizzo di parte dell'attuale scogliera, nel rispetto di Punta del Barbieri e delle sue adiacenze.

Nell'area di ampliamento si prevede la realizzazione di tre zone: una riservata a posti barca di grandi e medie dimensioni rispondenti a indicazioni di mercato e per reperire risorse finanziarie necessarie alla realizzazione delle opere; una riservata alle funzioni di interesse

pubblico quali transiti, turismo nautico dei charter, base nautica accessibile ai diversamente abili con relativa scuola di vela organizzata dallo Yacht Club Punta Ala, eventi nautici/regate di rilevanza nazionale e internazionale collocabili in ogni periodo dell'anno e una destinata ad accogliere l'espansione dell'area cantieristica attualmente presente.

Per ciò che riguarda l'area a terra del porto si prevede una serie d'interventi tra cui:

- ammodernamento degli impianti e dei servizi esistenti;
- incremento dell'efficienza energetica degli impianti portuali e ottimizzazione della gestione ambientale integrata;
- ampliamento dell'area di cantiere della Marina di Punta Ala;
- sistemazione di aree da dedicare alle funzioni d'interesse pubblico quali sala briefing per la nautica accessibile ai diversamente abili, regate e servizio charter;
- redistribuzione dei parcheggi con collegamenti organizzati tra quali interni ed esterni all'area portuale;
- miglioramento della qualità ricettiva, dell'accoglienza e della rappresentanza (sala multifunzionale per convegni e museo di archeologia subacquea a integrazione della rete museale toscana).

11. Il porto di Talamone

Si sviluppa a Est dell'omonimo promontorio e impegna un tratto di costa esteso per circa 1.000 m. Il porto accoglie una media di 700 imbarcazioni, con punte massime di circa 850 imbarcazioni nel periodo estivo, può essere distinto in tre aree: la parte centrale gestita dall'Autorità marittima e due specchi acquei collocati nella parte sud e nella parte nord del Porto, stesi per 43.000 mq circa, gestiti tramite concessioni demaniali marittime (rilasciate da Capitaneria di Porto) da 24 concessionari (privati, circoli, associazioni, cooperative, società).

È costituito da:

- diga frangiflutti che protegge il porto dai venti provenienti dal settore trasversale a principale;
- banchina di riva, articolata in più tratti, gestita dall'Autorità Marittima, dotata di scivolo di alaggio, impianto di rifornimento carburante, area e gru per l'alaggio e il varo;
- sottile striscia di terra che, chiudendo il litorale della baia di Talamone a Ovest, delimita la foce del canale scolmatore occidentale dell'adiacente piana bonificata.

Dalla metà degli anni Settanta del Novecento a oggi, l'ambito diportistico di Talamone si è via via consolidato come un riferimento per la nautica, senza tuttavia che si creassero le dotazioni necessarie per la qualità ambientale, funzionale e della sicurezza.

Imbarcazioni di piccole dimensioni, circa 180, trovano posto nella parte conclusiva del canale collettore. Solo un numero limitato di imbarcazioni, non superiore alle 480 unità, ha disponibilità completa di servizi a terra (acqua, smaltimento rifiuti, corrente elettrica).

Il Quadro conoscitivo del Masterplan "La rete dei porti toscani", nel Piano di indirizzo territoriale regionale, individua la capacità ricettiva esistente del porto di Talamone in 885 posti barca e classifica il sito tra gli ormeggi "che hanno le condizioni per essere trasformati in porti o approdi turistici".

Il Piano Strutturale comunale e le varianti adottate nel 2009 tramite procedura di Accordo di Pianificazione ai sensi della LRT 1/2005 contengono il nuovo scenario, aggiornato alla legislazione nazionale e regionale, al nuovo Piano di indirizzo territoriale regionale (Pitr) approvato con DCR 72/2007 e al Masterplan "La rete dei porti toscani", contenuto nel Pitr. Dal Piano strutturale alle Varianti adottate nel 2009, la pianificazione del porto di Talamone passa attraverso un apposito tavolo tecnico fra Regione Toscana, Provincia di Grosseto, Comune di Orbetello e Comune di Monte Argentario.

Il tavolo tecnico conclude i lavori il 22 aprile 2008 con un verbale firmato da tutti i partecipanti, concordando un ampliamento del numero di posti barca fino a 1000, convenendo che il numero effettivo dei posti barca è compito degli atti urbanistici operativi (regolamento urbanistico o piano regolatore portuale); che è opportuno procedere con accordo di pianificazione ai sensi dell'art. 21 della Lr 1/2005.

Dopo l'avvio dell'accordo:

- la Conferenza dei servizi tra le strutture tecniche regionali, provinciali e comunali è stata chiusa il 25 maggio 2009;
- l'intesa preliminare fra Regione Toscana, Provincia di Grosseto e Comune di Orbetello, ai sensi dell'art. 22 della Lrt 1/2005, è stata firmata in data 10 agosto 2009;
- il Consiglio comunale ha adottato le varianti al Piano strutturale al Piano regolatore generale comunale in data 2 settembre 2009.

Le varianti al PRG e al PS individuano l'ambito "Porto turistico di Talamone" che comprende aree, fabbricati, impianti, attrezzature, servizi pertinenti all'esercizio dell'attività portuale, con le seguenti finalità:

- in relazione al fronte mare: garantire una migliore messa in sicurezza dei fattori di rischio che potrebbero portare al degrado di parti dell'importante prateria di posidonia presente nel golfo;
- in relazione al fronte mare-terra: favorire i processi di rinaturalizzazione a valle del porto, quali la formazione di spiagge derivanti dai processi naturali di erosione e salvaguardia degli habitat naturali, e quelli idraulici di assorbimento e deflusso connessi agli scoli delle acque piovane;

-
- in relazione al fronte territorio: realizzare un equilibrio funzionale nell'uso e fruizione tra le aree destinate al costruito e alle infrastrutture di servizio e le aree naturali, quelle coltivate e quelle a verde pubblico;
 - in relazione allo sviluppo sociale ed economico: trasformare l'attuale ormeggio, privo di servizi e di strutture, in porto turistico, quale struttura produttiva sul territorio, e rivitalizzare il centro abitato di Talamone, attualmente quasi abbandonato nei periodi invernali.

Si intende così garantire una soluzione integrata, che consenta di identificare in maniera unitaria il centro abitato di Talamone, il Porto e tutta l'area naturale retrostante.

In ordine alla specializzazione dello scalo, le funzioni ammissibili nell'ambito portuale sono:

- turistico e diportismo nautico (ormeggio e rimessaggio delle imbarcazioni da diporto, servizi per il charter nautico, noleggio e locazione natanti da diporto con riserva di posti barca);
- servizi di assistenza, cantieristica, manutenzioni e riparazioni;
- attrezzature e servizi per la pesca (di rilievo locale).

Le osservazioni, in particolare da parte delle Associazioni Ambientaliste, criticano i contenuti dell'intervento ritenuto di grande impatto dal punto di vista ambientale e paesaggistico interpretando i contenuti e le dimensioni massime ammesse dalla variante come un "progetto di porto" che sarà, invece, oggetto del Piano Regolatore Portuale.

Il Comune ha deciso di procedere allo studio delle alternative progettuali, anticipando le riflessioni e le determinazioni operative proprie di un Piano Regolatore Portuale, in modo da integrare e correggere le varianti in corso, alla luce degli approfondimenti progettuali.

È stato predisposto uno studio di tre alternative, sul quale è stato avviato un confronto pubblico, mediante la pubblicazione sul sito e l'invio degli elaborati a Regione Toscana e Provincia di Grosseto, nell'ambito della collaborazione fra istituzioni prevista dalla LR 1/2005 e in vista della Conferenza dei servizi per chiudere l'accordo.

Con l'insediamento della nuova amministrazione prende campo l'ipotesi di un Porto Verde, e interventi limitati a standard, viabilità e servizi igienici obbligatori ai sensi di legge, con stralcio delle previsioni di attività integrate commerciali e produttive, della creazione di una nuova diga foranea, della deviazione del canale e con la definizione di un dimensionamento di circa 600 posti barca (inferiore all'attuale configurazione, di circa 850 posti barca, derivante dalle concessioni rilasciate nel tempo dall'organo allora competente).

12. Porto Santo Stefano

Il problema dei pontili ha portato al centro dell'attenzione la carenza di PRP approvato o del tutto assente come a Porto Ercole: i pontili tutti non hanno una regolarità urbanistica. Per quanto riguarda il bacino portuale del Valle è ancora in vigore il Piano Regolatore redatto nel 1958 dal Genio Civile - Opere Marittime di Roma e approvato con decreto ministeriale il 22 dicembre 1958. Ad esso si ispirano i lavori di prolungamento del Molo Garibaldi tuttora in corso.

Lo sviluppo vertiginoso del diporto nautico e l'evolversi della situazione industriale dell'entroterra maremmano imposero la redazione di un nuovo piano regolatore del porto. Il Comune trasmise il piano all'Ufficio circondariale marittimo di Porto Santo Stefano nell'agosto del 2006 dopo numerosi incontri con enti e istituzioni, dopo i dovuti passaggi in consiglio comunale, dopo aver ottenuto i necessari pareri favorevoli di Enti e istituzioni.

Raggiunta, la prescritta "intesa" con l'Autorità marittima. Il Piano Regolatore portuale fu adottato dall'Ufficio Circondariale Marittimo di Porto Santo Stefano in data 24 agosto 2006. Dopo l'adozione il PRP arriva al Consiglio superiore dei lavori pubblici che nel marzo 2007 dà parere favorevole, ma con prescrizioni circa la Valutazione di impatto ambientale (circa 100 quesiti). Dopo la risposta del Comune ne vengono ulteriormente posti 32.

L'amministrazione comunale risponde alle domande il 19 marzo 2008.

Il 1° Aprile 2010 il Piano Regolatore Portuale ottiene il parere favorevole della Regione sulla VIA ministeriale.

Anche il Porto di Porto Ercole ha bisogno di essere sviluppato con un Piano regolatore e Cala Galera non può rimanere senza strutture e servizi. Anche per il rinnovo della concessione (in scadenza nel 2020) serve il Piano regolatore portuale (Prp) regolarmente approvato, il cui iter è stato avviato dall'amministrazione comunale.

Nel «protocollo d'intesa per il rilancio dell'attività edilizia nella provincia di Grosseto» esiste l'impegno a definire entro 12 mesi dalla sottoscrizione le procedure di eventuali accordi di pianificazione (Regione, Provincia, Comune) per le varianti ai regolamenti urbanistici e per i piani regolatori portuali finalizzati alla riqualificazione e potenziamento dei porti della provincia di Grosseto, nonché le procedure di eventuali piani attuativi (particolareggiati) per gli approdi turistici e punti di ormeggio previsti dagli strumenti della pianificazione. Ma anche a definire tra le parti pubbliche e private interessate gli accordi di programma per la fase operativa successivi alle procedure di assegnazione delle concessioni demaniali marittime.

atti presentati al convegno del 24.2.2012

Pianificazione urbanistica e sistema dei porti turistici in Toscana: tra sviluppo e tutela del territorio

Auditorium Confindustria Livorno



Promosso da **ANCE Toscana** e **Confindustria Livorno**

Directory della portualità turistica toscana

Ambiti costieri e porti, approdi e ormeggi e altre strutture portuali *(es. semplici pontili)*

Fonte: Regione Toscana - Master Plan "La rete dei porti toscani"

La costa apuano-versiliese da Bocca di Magra a Viareggio

1. Marina di Carrara
2. Marina di Massa
3. Porto del Cinquale
4. Approdo del Cinquale
5. Forte dei Marmi
6. Porto di Viareggio

La costa da Torre del Lago al Calambrone, da Torre del Lago a Bocca d'Arno, da Bocca d'Arno al Calambrone

7. Bocca d'Arno

La costa livornese

8. Molo mediceo
9. Nazario Sauro
10. Ardenza
11. Antignano
12. Castel Sonnino
13. Quercianella
14. Foce del Chioma
15. Porticciolo Rossana
16. Castiglioncello Nord
17. Castiglioncello Sud

Da Rosignano al Golfo di Baratti, da Rosignano a Bonaposta, da Bonaposta a Bocca di Cecina, da Bocca di Cecina a San Vincenzo, il Golfo di Baratti

18. Marina di Cala de' Medici
19. Rosignano Solvay
20. Marina di Vada
21. Marina di Cecina
22. San Vincenzo
23. Baratti

Piombino e il Golfo di Follonica, il promontorio di Piombino, il golfo di Follonica, il litorale di Punta Ala

24. Marina di Salivoli
25. Terre Rosse
26. Carbonifera
27. Follonica
28. Fiumara del Puntone
29. Etrusca Marina
30. Punta Ala

La costa grossetana da Punta Ala ai Monti dell'Uccellina, da Talamone all'Argentario (Tombolo della Giannella)

- 31. Castiglione della Pescaia
- 32. Marina di Grosseto
- 33. Talamone
- 34. Talamonaccio
- 35. Foce Albegna

L'Argentario e la costa toscano-laziale, il promontorio dell'Argentario (tombolo della Feniglia), il litorale di Ansedonia

- 36. Santa Liberata
- 37. Porto del Valle
- 38. Porto Vecchio
- 39. Porto Ercole
- 40. Cala Galera

L'Elba e l'arcipelago minore Elba, Capraia, Gorgonia, Pianosa, Giglio, Giannutri

- 41. Capraia
- 42. Cavo (Elba)
- 43. Magazzini (Elba)
- 44. Esaom Cesa (Elba)
- 45. Portoferraio (Elba)
- 46. Marciana Marina (Elba)
- 47. Sant'Andrea (Elba)
- 48. Punta Polveraia (Elba)
- 49. Marina di Campo (Elba)
- 50. Golfo Stella (Elba)
- 51. Cala di Mola (Elba)
- 52. Porto Azzurro (Elba)
- 53. Rio Marina (Elba)
- 54. Cala San Giovanni (Pianosa)
- 55. Cala Maestra (Montecristo)
- 56. Giglio Campese
- 57. Giglio Porto
- 58. Cala Spalmatolo (Giannutri)

Marina di Carrara

Porto/porticciolo

Il porto, particolarmente attrezzato per il traffico dei marmi, è protetto a ovest dal molo di ponente e dalla diga foranea e a est dal molo di levante. Nell'angolo nord del porto ci sono gli scali d'alaggio e un bacino di carenaggio lungo 207 m dei Nuovi Cantieri Apuania. Dalla radice del molo di levante, ortogonalmente a essa, si sviluppa verso ovest un'ampia banchina di riva (banchina Buscaioli), lunga circa 300 m. Subito a levante di cantieri navali esiste un approdo per unità da diporto, costituito da alcuni pontili su palancole, gestito dal Club Nautico.

Servizi presenti

N. posti barca	190
Lunghezza max m.	30
Acqua	sì
Energia elettrica	sì
Scivolo	sì
Scalo di alaggio	sì
Gru	sì
Travel lift	no
Servizi igienici	sì
Servizio antincendio	no
Servizio meteo	sì
Riparazione motori	sì
Riparazioni elettriche	sì

Marina di Massa

Banchina/pontile

Di fronte all'abitato esiste un pontile lungo circa 200 m, adibito unicamente a passeggiata, non è previsto l'attracco per nessuna imbarcazione. A ponente del pontile troviamo la foce del fiume Brugiano, al cui interno – per il periodo 1° maggio/31 ottobre – viene allestito un campo gavitelli per l'ormeggio di piccoli natanti; è presente anche uno scalo di alaggio pubblico a cui si accede direttamente dal viale litoraneo.

Servizi presenti

N. posti barca	66
Lunghezza max m.	7
Acqua	no
Energia elettrica	no
Scivolo	no
Scalo di alaggio	no
Gru	no
Travel lift	no
Servizi igienici	no
Servizio antincendio	no
Servizio meteo	no
Riparazione motori	no
Riparazioni elettriche	no

Cinquale - Porto Cinquale

Darsena

Alla foce del fiume Cinquale è stata realizzata una darsena privata gestita dalla società Auto-mare 84 srl a carattere prevalentemente stagionale e rivolta alle sole imbarcazioni a motore. Durante la stagione balneare è anche agibile un tratto di fiume banchinato.

Servizi presenti

N. posti barca	67
Lunghezza max m.	14
Acqua	sì
Energia elettrica	sì
Scivolo	no
Scalo di alaggio	no
Gru	sì
Travel lift	no
Servizi igienici	sì
Servizio antincendio	sì
Servizio meteo	sì
Riparazione motori	sì
Riparazioni elettriche	sì

Cinquale - Approdo turistico del Cinquale

Darsena

L'approdo turistico del Cinquale si trova all'interno del fiume Versilia sulla riva destra, ed è composto da una darsena e da 15 pontili perpendicolari alla banchina. La diga fissa che divide il letto del fiume dall'approdo turistico è in fase di ultimazione.

Servizi presenti

N. posti barca	240
Lunghezza max m.	8,5
Acqua	sì
Energia elettrica	sì
Scivolo	no
Scalo di alaggio	sì
Gru	sì
Travel lift	no
Servizi igienici	sì
Servizio antincendio	sì
Servizio meteo	sì
Riparazione motori	sì
Riparazioni elettriche	sì

Viareggio

Porto/porticciolo

Il porto di Viareggio, situato nell'ultimo tratto del Canale Burlamacca, è costituito da un avamporto e da 6 darsene.

Servizi presenti

N. posti barca	2000
Lunghezza max m.	80
Acqua	sì
Energia elettrica	sì
Scivolo	sì
Scalo di alaggio	sì
Gru	sì
Travel lift	sì
Servizi igienici	sì
Servizio antincendio	sì
Servizio meteo	sì
Riparazione motori	sì
Riparazioni elettriche	sì

Bocca d'Arno

Porto canale

È un porto canale sul fiume Arno. Alla foce sono state costruite due gettate che delimitano l'ingresso del canale largo 30 m; è transitabile solo da natanti con pescaggio inferiore a 3 m. Lungo il fiume ci sono alcune darsene gestite da privati, in grado di offrire una completa assistenza nautica.

Servizi presenti

N. posti barca	2000
Lunghezza max m.	27
Acqua	sì
Energia elettrica	sì
Scivolo	sì
Scalo di alaggio	sì
Gru	sì
Travel lift	sì
Servizi igienici	sì
Servizio antincendio	sì
Servizio meteo	sì
Riparazione motori	sì
Riparazioni elettriche	sì

Livorno

Porto/porticciolo

Il porto di Livorno è un porto commerciale di notevole importanza; è composto da 4 bacini: Avamporto, Porto Mediceo, Bacino S. Stefano e Porto Industriale. Ha due imboccature: Bocca Nord e Bocca Sud che è la principale.

Servizi presenti

N. posti barca	120
Lunghezza max m.	30
Acqua	sì
Energia elettrica	sì
Scivolo	sì
Scalo di alaggio	sì
Gru	sì
Travel lift	sì
Servizi igienici	sì
Servizio antincendio	sì
Servizio meteo	sì
Riparazione motori	sì
Riparazioni elettriche	sì

Livorno - Nazario Sauro

Darsena

Il porticciolo turistico “Nazario Sauro” è situato anch’esso all’interno delle dighe che delimitano il porto di Livorno. Dispone di un piccolo scalo d’alaggio e di alcuni servizi. Ma è praticamente impossibile trovarvi posto perché affollato da piccole barche locali.

Servizi presenti

N. posti barca	200
Lunghezza max m.	9
Acqua	sì
Energia elettrica	sì
Scivolo	sì
Scalo di alaggio	sì
Gru	no
Travel lift	no
Servizi igienici	sì
Servizio antincendio	no
Servizio meteo	no
Riparazione motori	no
Riparazioni elettriche	no

Ardenza

Porto/porticciolo

Il porticciolo di Ardenza è situato alla periferia di Livorno, è composto da due darsene ben ridossate e banchinate.

Servizi presenti

N. posti barca	266
Lunghezza max m.	10
Acqua	sì
Energia elettrica	sì
Scivolo	sì
Scalo di alaggio	sì
Gru	sì
Travel lift	no
Servizi igienici	sì
Servizio antincendio	no
Servizio meteo	sì
Riparazione motori	no
Riparazioni elettriche	no

Antignano

Porto/porticciolo

Il porticciolo di Antignano è protetto da due moli banchinati internamente. A causa dei suoi bassi fondali, consente l'ormeggio solo a natanti di piccole dimensioni.

Servizi presenti

N. posti barca	240
Lunghezza max m.	12
Acqua	sì
Energia elettrica	sì
Scivolo	sì
Scalo di alaggio	sì
Gru	sì
Travel lift	no
Servizi igienici	sì
Servizio antincendio	sì
Servizio meteo	no
Riparazione motori	sì
Riparazioni elettriche	sì

Quercianella

Porto/porticciolo

Il porticciolo di Quercianella si trova a SE di Torre del Romito, ed è ben ridossato da una scogliera a gomito lunga circa 150 m. è un approdo esclusivamente estivo da utilizzare con il bel tempo.

Servizi presenti

N. posti barca	100
Lunghezza max m.	6
Acqua	sì
Energia elettrica	no
Scivolo	sì
Scalo di alaggio	no
Gru	sì
Travel lift	no
Servizi igienici	no
Servizio antincendio	no
Servizio meteo	no
Riparazione motori	no
Riparazioni elettriche	no

Foce del Chioma

Porto canale

Il porticciolo di Foce del Chioma è costituito dalla foce del torrente Chioma e offre un buon ridosso. Entrambe le rive del torrente sono banchinate; l'imboccatura è protetta da due scogliere.

Servizi presenti

N. posti barca	42
Lunghezza max m.	14
Acqua	sì
Energia elettrica	sì
Scivolo	sì
Scalo di alaggio	sì
Gru	no
Travel lift	no
Servizi igienici	sì
Servizio antincendio	sì
Servizio meteo	sì
Riparazione motori	sì
Riparazioni elettriche	sì

Castiglioncello Nord

Porto/porticciolo

Si tratta di un approdo in concessione demaniale marittima al Circolo Nautico Castiglioncello riservato ai soli soci, per cui non vi sono tariffe d'ormeggio per terzi. Il porto è protetto da una scogliera artificiale e non vi sono banchine; esistono solo un piccolo barcarizzo in legno in concessione.

Servizi presenti

N. posti barca	87
Lunghezza max m.	12
Acqua	sì
Energia elettrica	no
Scivolo	sì
Scalo di alaggio	no
Gru	no
Travel lift	no
Servizi igienici	sì
Servizio antincendio	no
Servizio meteo	sì
Riparazione motori	sì
Riparazioni elettriche	sì

Castiglioncello Sud

Porto/porticciolo

Il porticciolo è protetto da una diga di scogli sulla quale si è formata all'interno una banchina lunga circa 40 m con un fondale da circa 0,70 a 2,00 m; l'approdo offre un buon ridosso. All'interno vi è un'altra banchina lunga circa 25 m con un fondale medio di 2 m.

Servizi presenti

N. posti barca	90
Lunghezza max m.	12
Acqua	sì
Energia elettrica	no
Scivolo	sì
Scalo di alaggio	no
Gru	no
Travel lift	no
Servizi igienici	sì
Servizio antincendio	no
Servizio meteo	no
Riparazione motori	sì
Riparazioni elettriche	sì

Marina Cala De' Medici

Marina privata

Il Marina Cala De' Medici si trova a sud di Castiglioncello, nel comune di Rosignano Marittimo. Internamente ci sono 9 pontili sistemati perpendicolarmente alle banchine.

Servizi presenti

N. posti barca	650
Lunghezza max m.	40
Acqua	sì
Energia elettrica	sì
Scivolo	sì
Vasca di alaggio	sì
Gru	sì
Travel lift	sì
Servizi igienici	sì
Servizio antincendio	sì
Servizio meteo	sì
Riparazione motori	sì
Riparazioni elettriche	sì

Marina di Vada

Approdo/rada

Immediatamente a Sud del pontile del porto commerciale di Vada, in località Marina di Vada, vi sono tre scogliere sistemate parallelamente alla spiaggia che delimitano una piccola zona di ridosso utilizzata da pescatori locali e parte dal diporto.

Servizi presenti

N. posti barca	270
Lunghezza max m.	8
Acqua	sì
Energia elettrica	no
Scivolo	sì
Scalo di alaggio	sì
Gru	no
Travel lift	no
Servizi igienici	no
Servizio antincendio	no
Servizio meteo	no
Riparazione motori	no
Riparazioni elettriche	no

Marina di Cecina

Darsena

Il porto turistico, si trova alla foce del fiume Cecina ed è costituito da una serie di pontili per un totale di circa 568 posti, dei quali almeno 15 riservati ai natanti in transito di lunghezza non superiore ai 12 metri.

Servizi presenti

N. posti barca	530
Lunghezza max m.	12
Acqua	sì
Energia elettrica	sì
Scivolo	sì
Scalo di alaggio	no
Gru	sì
Travel lift	no
Servizi igienici	sì
Servizio antincendio	sì
Servizio meteo	sì
Riparazione motori	sì
Riparazioni elettriche	sì

Marina di San Vincenzo

Marina privata

La marina di San Vincenzo è il nuovo Porto Turistico del comune di San Vincenzo in provincia di Livorno. è composto da 8 banchine galleggianti dotate di finger e da una darsena con trappe per imbarcazioni più grandi. Il porto è concepito per imbarcazioni da 7 a 27 metri, con fondali dai 4,5 ai 3 metri.

Servizi presenti

N. posti barca	350
Lunghezza max m.	24
Acqua	sì
Energia elettrica	sì
Scivolo	no
Scalo di alaggio	sì
Gru	no
Travel lift	sì
Servizi igienici	sì
Servizio antincendio	sì
Servizio meteo	sì
Riparazione motori	sì
Riparazioni elettriche	sì

Porto Baratti

Approdo/rada

È una rada che si apre tra Punta del Molino e il Colle di Populonia.

Servizi presenti

N. posti barca	700
Lunghezza max m.	
Acqua	sì
Energia elettrica	no
Scivolo	sì
Scalo di alaggio	no
Gru	no
Travel lift	no
Servizi igienici	no
Servizio antincendio	no
Servizio meteo	no
Riparazione motori	sì
Riparazioni elettriche	sì

Marina di Salivoli

Marina privata

Il Marina di Salivoli si trova a Piombino, immediatamente ad Est-Nord-Est di Punta Falcone.

Servizi presenti

N. posti barca	488
Lunghezza max m.	18
Acqua	sì
Energia elettrica	sì
Scivolo	no
Scalo di alaggio	sì
Gru	sì
Travel lift	no
Servizi igienici	sì
Servizio antincendio	sì
Servizio meteo	sì
Riparazione motori	sì
Riparazioni elettriche	sì

Isola d'Elba - Portoferraio

Porto/porticciolo

Nella Darsena di Portoferraio è nato un approdo turistico chiamato "Darsena Medicea di Portoferraio" gestito dalla Soc. Cosimo De' Medici srl.

Servizi presenti

N. posti barca	70
Lunghezza max m.	70
Acqua	sì
Energia elettrica	sì
Scivolo	sì
Scalo di alaggio	sì
Gru	no
Travel lift	no
Servizi igienici	sì
Servizio antincendio	sì
Servizio meteo	sì
Riparazione motori	no
Riparazioni elettriche	no

Isola d'Elba - Esaom Cesa

Porto/porticciolo

La darsena dei cantieri navali Esaom Cesa si trova 0,5 M a Ovest dell'imboccatura di Portoferraio all'interno della rada omonima.

Servizi presenti

N. posti barca	300
Lunghezza max m.	35
Acqua	sì
Energia elettrica	sì
Scivolo	sì
Scalo di alaggio	sì
Gru	sì
Travel lift	sì
Servizi igienici	sì
Servizio antincendio	sì
Servizio meteo	sì
Riparazione motori	sì
Riparazioni elettriche	sì

Isola d'Elba - Magazzini

Banchina/pontile

L'approdo è composto da un pontile banchinato lungo circa 80 m non attraccabile situato nella Rada di Portoferraio con accesso solo ad unità di modeste dimensioni. Non esiste nessun punto di rifornimento nautico.

Servizi presenti

N. posti barca	70
Lunghezza max m.	7,5
Acqua	sì
Energia elettrica	no
Scivolo	no
Scalo di alaggio	no
Gru	no
Travel lift	no
Servizi igienici	sì
Servizio antincendio	sì
Servizio meteo	sì
Riparazione motori	no
Riparazioni elettriche	no

Isola d'Elba - Cavo

Porto/porticciolo

Il porticciolo di Cavo è costituito da un molo a gomito (molo di Levante) lungo circa 245 m, e da una piccola darsena protetta da un altro molo a gomito di 143 m e da un moletto lungo circa 68 m.

Servizi presenti

N. posti barca	230
Lunghezza max m.	15
Acqua	sì
Energia elettrica	sì
Scivolo	sì
Scalo di alaggio	sì
Gru	sì
Travel lift	no
Servizi igienici	sì
Servizio antincendio	no
Servizio meteo	sì
Riparazione motori	sì
Riparazioni elettriche	no

Isola d'Elba - Rio Marina

Porto/porticciolo

Il porto di Rio Marina è costituito da un molo foraneo lungo circa 100 m e da una banchina lunga 250 metri di cui 70 destinati all'attracco della nave di linea.

Servizi presenti

N. posti barca	100
Lunghezza max m.	18
Acqua	sì
Energia elettrica	sì
Scivolo	sì
Scalo di alaggio	sì
Gru	sì
Travel lift	no
Servizi igienici	sì
Servizio antincendio	no
Servizio meteo	no
Riparazione motori	sì
Riparazioni elettriche	sì

Isola d'Elba - Porto Azzurro

Porto/porticciolo

Il porto è costituito da un molo banchinato e da due banchine; banchina IV Novembre e banchina G. Matteotti davanti alle quali sono sistemati alcuni pontili galleggianti con fondali antistanti compresi tra 2,5 e 9 m.

Servizi presenti

N. posti barca	242
Lunghezza max m.	90
Acqua	sì
Energia elettrica	sì
Scivolo	sì
Scalo di alaggio	sì
Gru	sì
Travel lift	sì
Servizi igienici	sì
Servizio antincendio	sì
Servizio meteo	sì
Riparazione motori	sì
Riparazioni elettriche	sì

Isola d'Elba - Cala di Mola

Approdo/rada

È l'insenatura a Ovest di Porto Azzurro; si può ormeggiare alla ruota, a dei campi boa dati in concessione a privati o alla banchina del cantiere navale Golfo di Mola.

Servizi presenti

N. posti barca	200
Lunghezza max m.	40
Acqua	sì
Energia elettrica	sì
Scivolo	sì
Scalo di alaggio	sì
Gru	sì
Travel lift	sì
Servizi igienici	sì
Servizio antincendio	sì
Servizio meteo	sì
Riparazione motori	sì
Riparazioni elettriche	sì

Isola d'Elba - Marina di Campo

Banchina/pontile

Il porticciolo di Marina di Campo è composto da due moli: uno foraneo (o esterno) lungo circa 100 m e l'altro interno di 65 m. Tra i due moli esiste una banchina di riva.

Servizi presenti

N. posti barca	
Lunghezza max m.	
Acqua	sì
Energia elettrica	sì
Scivolo	sì
Scalo di alaggio	sì
Gru	sì
Travel lift	no
Servizi igienici	sì
Servizio antincendio	no
Servizio meteo	no
Riparazione motori	sì
Riparazioni elettriche	no

Isola d'Elba - Sant'Andrea

Banchina/pontile

In un golfo naturale si trova una banchina lunga circa 40 m dotata di bitte e anelli da ormeggio usata per carico/scarico materiali e persone; vi sono delle zone interdette al transito delle unità a vela e motore.

Servizi presenti

N. posti barca

Lunghezza max m.

Acqua	sì
-------	----

Energia elettrica	no
-------------------	----

Scivolo	no
---------	----

Scalo di alaggio	no
------------------	----

Gru	no
-----	----

Travel lift	no
-------------	----

Servizi igienici	no
------------------	----

Servizio antincendio	no
----------------------	----

Servizio meteo	no
----------------	----

Riparazione motori	no
--------------------	----

Riparazioni elettriche	no
------------------------	----

Isola d'Elba - Marciana Marina

Porto/porticciolo

Il porticciolo di Marciana Marina è protetto da un molo banchinato e da un piccolo molo di sottoflutto. Il molo è dotato di bitte e anelli da ormeggio.

Servizi presenti

N. posti barca	500
----------------	-----

Lunghezza max m.	32
------------------	----

Acqua	sì
-------	----

Energia elettrica	sì
-------------------	----

Scivolo	sì
---------	----

Scalo di alaggio	sì
------------------	----

Gru	sì
-----	----

Travel lift	no
-------------	----

Servizi igienici	sì
------------------	----

Servizio antincendio	no
----------------------	----

Servizio meteo	sì
----------------	----

Riparazione motori	sì
--------------------	----

Riparazioni elettriche	sì
------------------------	----

Piombino - Marina Terre Rosse

Porto canale

Marina Terre Rosse è un ormeggio moderno e attrezzato, creato in un canale interno (Fiume Cornia) lontano un miglio dalle mareggiate.

Servizi presenti

N. posti barca	575
Lunghezza max m.	
Acqua	sì
Energia elettrica	sì
Scivolo	sì
Scalo di alaggio	sì
Gru	sì
Travel lift	no
Servizi igienici	sì
Servizio antincendio	sì
Servizio meteo	no
Riparazione motori	sì
Riparazioni elettriche	sì

Carbonifera

Porto canale

Carbonifera è una base nautica che si trova al centro del golfo di Follonica a meno di 10 km dal centro della città e a 12 km dal porto di Piombino.

Servizi presenti

N. posti barca	319
Lunghezza max m.	8
Acqua	sì
Energia elettrica	sì
Scivolo	sì
Scalo di alaggio	sì
Gru	sì
Travel lift	no
Servizi igienici	sì
Servizio antincendio	no
Servizio meteo	no
Riparazione motori	no
Riparazioni elettriche	no

Scarlino - Fiumara del Puntone

Porto canale

Si tratta di un porto canale difeso a Nord da un molo lungo 240 m e a Sud dalla diga di sottoflutto del porto turistico la Marina di Scarlino. Il canale all'interno è completamente banchinato e corredato di colonnine eroganti corrente elettrica, acqua dolce ed acqua industriale.

Servizi presenti

N. posti barca	400
Lunghezza max m.	10
Acqua	sì
Energia elettrica	sì
Scivolo	sì
Scalo di alaggio	sì
Gru	sì
Travel lift	sì
Servizi igienici	sì
Servizio antincendio	no
Servizio meteo	sì
Riparazione motori	sì
Riparazioni elettriche	sì

Scarlino - La Marina di Scarlino

Marina privata

Il nuovo porto turistico La Marina di Scarlino sorge ai piedi della Rocca di Scarlino: 966 posti barca dai 6 fino ai 40 m, distribuiti fra marina, porto canale e fiumara, tutti dotati di acqua potabile, industriale ed energia elettrica.

Servizi presenti

N. posti barca	566
Lunghezza max m.	40
Acqua	sì
Energia elettrica	sì
Scivolo	sì
Scalo di alaggio	sì
Gru	sì
Travel lift	sì
Servizi igienici	sì
Servizio antincendio	sì
Servizio meteo	sì
Riparazione motori	sì
Riparazioni elettriche	sì

Punta Ala

Marina privata

Il porto di Punta Ala è un marina turistico protetto da una diga foranea con 1200 m di estensione di banchine e complessivi n. 13 pontili.

Servizi presenti

N. posti barca	893
Lunghezza max m.	32
Acqua	sì
Energia elettrica	sì
Scivolo	no
Scalo di alaggio	sì
Gru	sì
Travel lift	sì
Servizi igienici	sì
Servizio antincendio	sì
Servizio meteo	sì
Riparazione motori	sì
Riparazioni elettriche	sì

Isola Capraia - Capraia

Porto/porticciolo

Il porticciolo dell'isola di Capraia è racchiuso tra due moli: il molo Nord di circa 140 m ed il molo Sud di circa 100 m. Il molo Nord e la riva ad esso prospiciente sono interamente banchinati. L'attracco è possibile lungo tutto il banchinamento del porto ad eccezione del molo Sud che non è banchinato.

Servizi presenti

N. posti barca	60
Lunghezza max m.	30
Acqua	sì
Energia elettrica	sì
Scivolo	sì
Scalo di alaggio	sì
Gru	sì
Travel lift	sì
Servizi igienici	sì
Servizio antincendio	sì
Servizio meteo	sì
Riparazione motori	sì
Riparazioni elettriche	sì

Castiglione della Pescaia

Porto canale

Il porto-canale di Castiglione della Pescaia è costituito alla foce del fiume Bruna, banchinata su ambo i lati, e da una darsena che si trova sulla dritta entrando, dove ormeggiano le imbarcazioni da diporto. La foce è protetta da due moli. Oltre il ponte esistono altri 1.500 m di banchina in grado di ospitare barche fino a 14 m, solo a motore, con altezza massima di 2,70 m.

Servizi presenti

N. posti barca	350
Lunghezza max m.	20
Acqua	sì
Energia elettrica	sì
Scivolo	no
Scalo di alaggio	sì
Gru	sì
Travel lift	no
Servizi igienici	sì
Servizio antincendio	no
Servizio meteo	no
Riparazione motori	sì
Riparazioni elettriche	sì

Grosseto - Marina di San Rocco

Porto canale

Il marina si sviluppa lungo il porto canale di Grosseto ed è composto da un avamposto, da tre darsene e da tratti di canale banchinati.

Servizi presenti

N. posti barca	561
Lunghezza max m.	14
Acqua	sì
Energia elettrica	sì
Scivolo	no
Scalo di alaggio	sì
Gru	sì
Travel lift	no
Servizi igienici	sì
Servizio antincendio	sì
Servizio meteo	sì
Riparazione motori	sì
Riparazioni elettriche	sì

Talamone

Porto/porticciolo

Il porticciolo di Talamone è delimitato a nord da un pontile di 60 m, a sud da un moletto di circa 40 m; a 140 m dal moletto si diparte un molo frangiflutti di circa 180 metri ed all'interno tra il moletto e detto molo esistono n. 7 pontili galleggianti. A nord del porto e del pontile esistono ulteriori 5 pontili galleggianti.

Servizi presenti

N. posti barca	
Lunghezza max m.	24
Acqua	no
Energia elettrica	no
Scivolo	sì
Scalo di alaggio	no
Gru	sì
Travel lift	no
Servizi igienici	no
Servizio antincendio	no
Servizio meteo	sì
Riparazione motori	sì
Riparazioni elettriche	sì

Santa Liberata

Porto canale

È un canale che mette in comunicazione lo stagno di Orbetello con il mare.

Servizi presenti

N. posti barca	600
Lunghezza max m.	6
Acqua	sì
Energia elettrica	sì
Scivolo	no
Scalo di alaggio	no
Gru	sì
Travel lift	sì
Servizi igienici	sì
Servizio antincendio	no
Servizio meteo	no
Riparazione motori	sì
Riparazioni elettriche	no

Porto Santo Stefano - Porto del Valle

Porto/porticciolo

Porto del Valle è protetto ad ovest dal molo Garibaldi e a est dal molo di Levante; internamente, nella parte sud del bacino portuale, si apre la darsena Arturo delimitata a nord dal molo Marinai d'Italia e a nord-ovest dal molo del Valle.

Servizi presenti

N. posti barca	385
Lunghezza max m.	30
Acqua	sì
Energia elettrica	sì
Scivolo	sì
Scalo di alaggio	sì
Gru	sì
Travel lift	no
Servizi igienici	sì
Servizio antincendio	sì
Servizio meteo	no
Riparazione motori	sì
Riparazioni elettriche	sì

Porto Santo Stefano - Porto vecchio

Banchina/pontile

Il Porto Vecchio si trova a ponente di Porto del Valle è meno riparato e completamente esposto ai venti; è protetto a nord dal molo Sanità, lungo la riva ovest si estende la banchina Pilarella e a sud-est si trova la banchina Domizio.

Servizi presenti

N. posti barca	130
Lunghezza max m.	40
Acqua	sì
Energia elettrica	no
Scivolo	no
Scalo di alaggio	no
Gru	no
Travel lift	no
Servizi igienici	sì
Servizio antincendio	sì
Servizio meteo	no
Riparazione motori	sì
Riparazioni elettriche	sì

Porto Ercole

Porto/porticciolo

Il porto è racchiuso fra Punta dello Scoglione ed il molo Santa Barbara: quest'ultimo lungo circa 315 m è dotato di anelli da ormeggio. All'interno esistono altri 3 moli in cemento: molo Sanità, molo delle Grotte e moletto delle Grotte collegati da una lunga banchina dalla quale si dipartono 5 pontili galleggianti in concessione a privati.

Servizi presenti

N. posti barca	825
Lunghezza max m.	24
Acqua	sì
Energia elettrica	sì
Scivolo	sì
Scalo di alaggio	sì
Gru	sì
Travel lift	no
Servizi igienici	no
Servizio antincendio	sì
Servizio meteo	no
Riparazione motori	sì
Riparazioni elettriche	sì

Isola Del Giglio - Giglio Porto

Porto/porticciolo

Il porto del Giglio è protetto da due moli che racchiudono uno specchio d'acqua all'interno del quale è situato un pontile in muratura dove ormeggiano i traghetti di linea.

Servizi presenti

N. posti barca	196
Lunghezza max m.	13
Acqua	sì
Energia elettrica	sì
Scivolo	sì
Scalo di alaggio	no
Gru	sì
Travel lift	no
Servizi igienici	no
Servizio antincendio	no
Servizio meteo	sì
Riparazione motori	sì
Riparazioni elettriche	sì

Isola Del Giglio - Campese

Porto/porticciolo

È una cala ben ridossata dai venti meridionali. Un piccolo scalo consente l'alaggio di gommoni. L'angolo più interno del ridosso è un piccolo porticciolo naturale.

Servizi presenti

N. posti barca

Lunghezza max m.

Acqua	no
-------	----

Energia elettrica	no
-------------------	----

Scivolo	sì
---------	----

Scalo di alaggio	no
------------------	----

Gru	no
-----	----

Travel lift	no
-------------	----

Servizi igienici	no
------------------	----

Servizio antincendio	no
----------------------	----

Servizio meteo	no
----------------	----

Riparazione motori	no
--------------------	----

Riparazioni elettriche	no
------------------------	----

Cala Galera

Marina privata

Cala Galera è un moderno marina privato, costituito da un molo frangiflutti a due gomiti e da un molo di sottoflutto. è in grado di offrire una completa assistenza nautica. Banchine per 635 m, 12 pontili (uno galleggiante).

Servizi presenti

N. posti barca	700
----------------	-----

Lunghezza max m.	50
------------------	----

Acqua	sì
-------	----

Energia elettrica	sì
-------------------	----

Scivolo	no
---------	----

Scalo di alaggio	sì
------------------	----

Gru	sì
-----	----

Travel lift	sì
-------------	----

Servizi igienici	sì
------------------	----

Servizio antincendio	sì
----------------------	----

Servizio meteo	sì
----------------	----

Riparazione motori	sì
--------------------	----

Riparazioni elettriche	sì
------------------------	----

Elenco altre strutture

Forte dei Marmi

Banchina/pontile

Esiste un pontile che nasce dalla spiaggia e si protende in mare per oltre 300 m.

Livorno - Accademia Navale

Porto militare

È un approdo esclusivamente militare costituito da due piccoli porticcioli (San Iacopo e San Leopoldo).

Castel Sonnino

Porto/porticciolo

Il porticciolo di Castel Sonnino è privato e di difficile accesso dal mare; il molo esterno di protezione è molto alto ed offre un buon rifugio. Scogli pericolosi a levante dell'imboccatura. Non vi sono servizi e possibilità di rifornimento.

Porticciolo Rossana

Banchina/pontile

L'approdo è privato ed è costituito da una scogliera in pietrame artificiale, orientata verso Nord, lunga circa 115 m e larga 10 m; si può attraccare solo in caso di emergenza e/o necessità. A ridosso e alla radice della stessa è presente un moletto d'imbarco lungo circa 65 m. Presenza nelle vicinanze di scogli affioranti.

Rosignano Solvay

Darsena

Il porticciolo è privato, di proprietà della società Solvay e riservato ai suoi dipendenti; vi si può entrare solamente in caso di forza maggiore.

Marina di Castagneto

Approdo/rada

A Sud di Cecina e prima di giungere a S. Vincenzo, stando a prudente distanza dalle Secche di Vada, s'incontra Marina di Castagneto (Donoratico) dove non esiste un vero porto; si può ormeggiare temporaneamente alle boe rosse.

Piombino

Porto industriale/commerciale

Il porto di Piombino, a destinazione commerciale, è delimitato dal molo Batteria e dal Pontile Italsider. È formato da un avamporto e dalle Darsene Capitaneria, Magona e Lusid. Imbarcazioni e natanti – previa autorizzazione – possono trovare rifugio nel porto ove saranno indirizzati per un eventuale ormeggio a seconda della lunghezza e pescaggio.

Isola d'Elba - Golfo Stella

Spiaggia attrezzata

È un golfo naturale con numerosi scogli vicini alla riva, nella parte orientale, compattati con i sassi fino a formare un piccolo e basso frangiflutto di protezione della spiaggia ove sbocca e muore una strada asfaltata. Nel golfo si può sostare alla ruota.

Isola d'Elba - Punta Polveraia

Banchina/pontile

Nell'insenatura naturale a Sud di Punta Polveraia, si trova una piccola darsena banchinata, dove i fondali raggiungono la profondità max di 1 m. Vi possono ormeggiare solo piccole imbarcazioni.

Follonica

Banchina/pontile

A 1,5 M a SE dell'abitato di Follonica, si protende in mare un pontile lungo circa 600 m in concessione alla Soc. Nuova Solmine munito di parabordi e bitte da ormeggio per l'attracco di navi mercantili. Si può ancorare nella Rada di Follonica su fondali sabbiosi/rocciosi di m 3. Divieto di ormeggio – al pontile – alle imbarcazioni da diporto.

Isola Gorgona - Cala dello Scalo

Banchina/pontile

Il principale approdo dell'isola è a Cala dello Scalo, è costituito da un breve molo a gomito con bitte e anelli di ormeggio.

Isola Pianosa - Cala San Giovanni

Banchina/pontile

Il porticciolo di Pianosa è formato da un'insenatura naturale, delimitata a SE da un molo di circa 50 m munito di anelli di ormeggio. Il porticciolo si può utilizzare solo in caso di forza maggiore in quanto è "Riserva Naturale" del Parco dell'Arcipelago Toscano. Sono interdette la navigazione, la pesca, la sosta e l'ancoraggio per 1 miglio dalla costa.

Talamonaccio

Banchina/pontile

Sul lato Est della Baia di Talamone, esiste un moletto in cemento armato riservato a navi autorizzate che sbarcano o imbarcano esplosivi.

Foce dell'Albegna

Porto canale

La foce si trova a 4 M da Talamone e 4,8 M da Porto Santo Stefano: l'approdo ha le caratteristiche di un porto canale. Nel suo interno ci sono, entrando a destra, due pontili galleggianti paralleli alla costa dove possono ormeggiare solamente piccole imbarcazioni. Poco distanti dalla foce, risalendo il fiume, si trovano diversi ponti stradali che limitano il transito alle imbarcazioni con alberatura.

Isola Giannutri - Cala Spalmatoi

Banchina/pontile

Cala Spalmatoi è un'insenatura piuttosto ampia ben ridossata da quasi tutti i venti. È sede di un villaggio turistico. Sul lato settentrionale della Cala Spalmatoi esiste una banchina che può essere utilizzata dalle imbarcazioni da diporto (limitatamente alle operazioni di carico/scarico merci e passeggeri) con l'obbligo di lasciare l'ormeggio per consentire l'attracco delle navi di linea che collegano l'isola con Porto S. Stefano e Giglio.

Isola del Giglio - Campese

Porto/porticciolo

È una cala ben ridossata dai venti meridionali. Un piccolo scalo consente l'alaggio di gommoni. L'angolo più interno del ridosso è un piccolo porticciolo naturale. Nel paese, vi sono bar, ristoranti, tabaccaio e qualche negozio tra cui un rivenditore di accessori nautici.

Isola Montecristo - Cala Maestra

Banchina/pontile

Esiste solo un moletto in cemento lungo non più di 10 m. dotato di qualche anello di attracco. Sorge nei pressi una costruzione: dall'approdo si diparte un sentiero con scale per arrivare alla casa del guardiano, alla Villa Reale e al piccolo Museo. È vietato l'accesso salvo per motivi di emergenza.

