

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



venerdì 24 febbraio 2012

convegno

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

Promosso da

**ANCE Toscana
Confindustria Livorno**

Auditorium Confindustria Livorno
via Roma 54

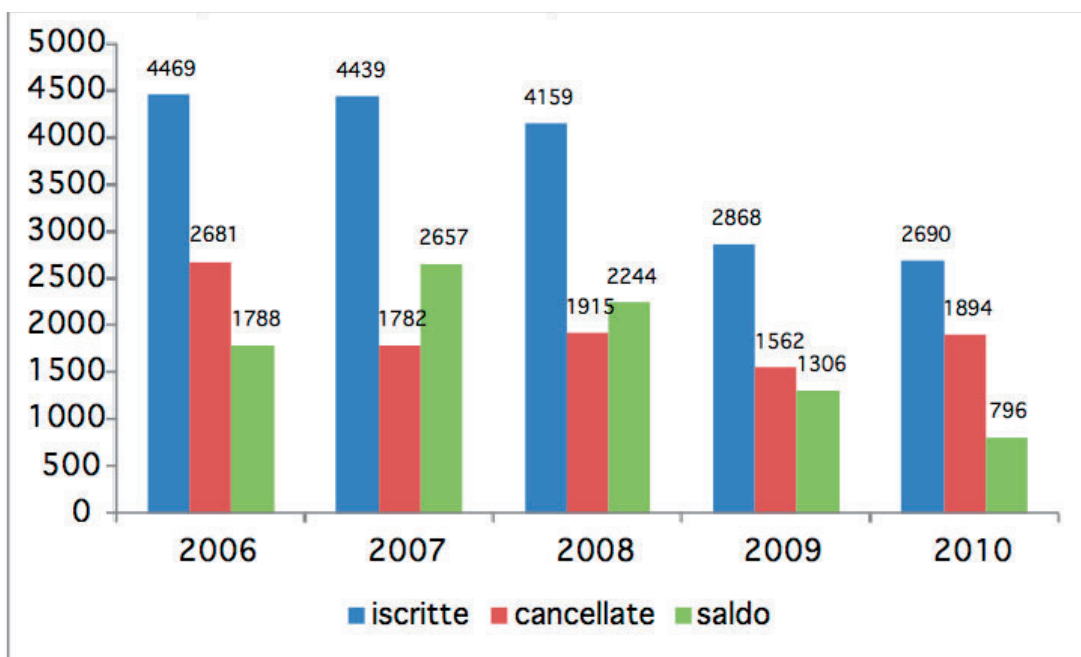
1. LA NAUTICA DA DIPORTO NELLA CRISI DI QUESTI ANNI

La tempesta "quasi" perfetta che ha colpito l'economia internazionale non ha risparmiato il turismo nautico e l'industria nautica. Pochi dati per tracciare un primo bilancio del 2011 rispetto al 2010, così come segnalato a fine stagione scorsa dalle Associazioni di settore:

- 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 rimessaggi 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.

Graf. 1 Unità da diporto: immatricolazioni, cancellazioni e saldo 2006-2010



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

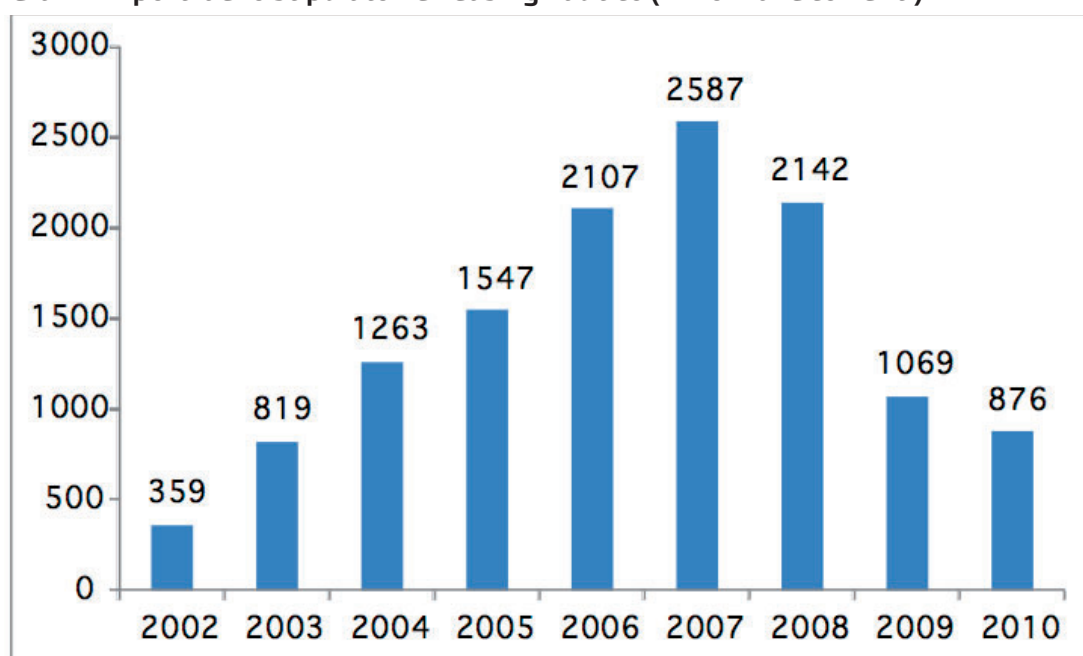
Nel 2010 il calo medio è stato di quasi il 50%, con una punta per i superyacht del 70%: uniche a contenere le perdite (-24,8%) le imbarcazioni fino a 10 metri, calate del 24%. Addirittura nel 2010 crescono del 9,5%, forse anche per effetto di un riposizionamento verso il basso da parte dei proprietari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

Tab. 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%

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

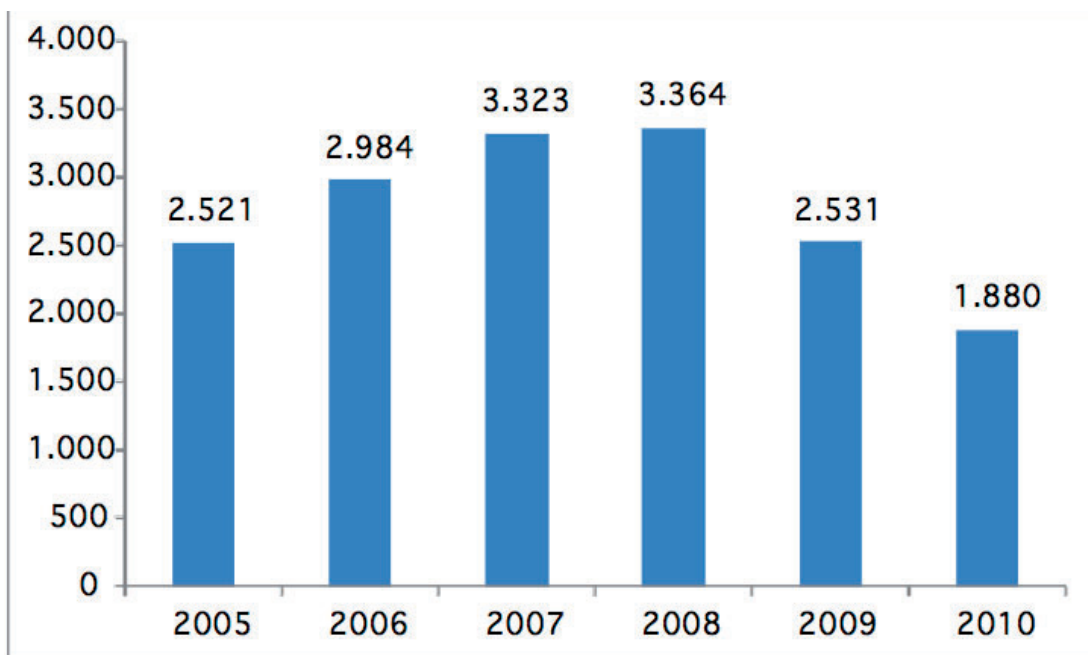
I dati sullo stipulato per il leasing nautico, utilizzato soprattutto per le unità di maggiori dimensioni, segnalano la riduzione a un terzo, poco meno di 900 milioni, contro i quasi 2.600 del 2007.

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

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.

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



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.

Tab. 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%

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.

Tab. 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, contribuiva 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.

Tab. 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
occupati diretti n.	27.300
unità di lavoro a monte e a valle (inclusa spesa dei diportisti)	120.687

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).

Tab. 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

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.

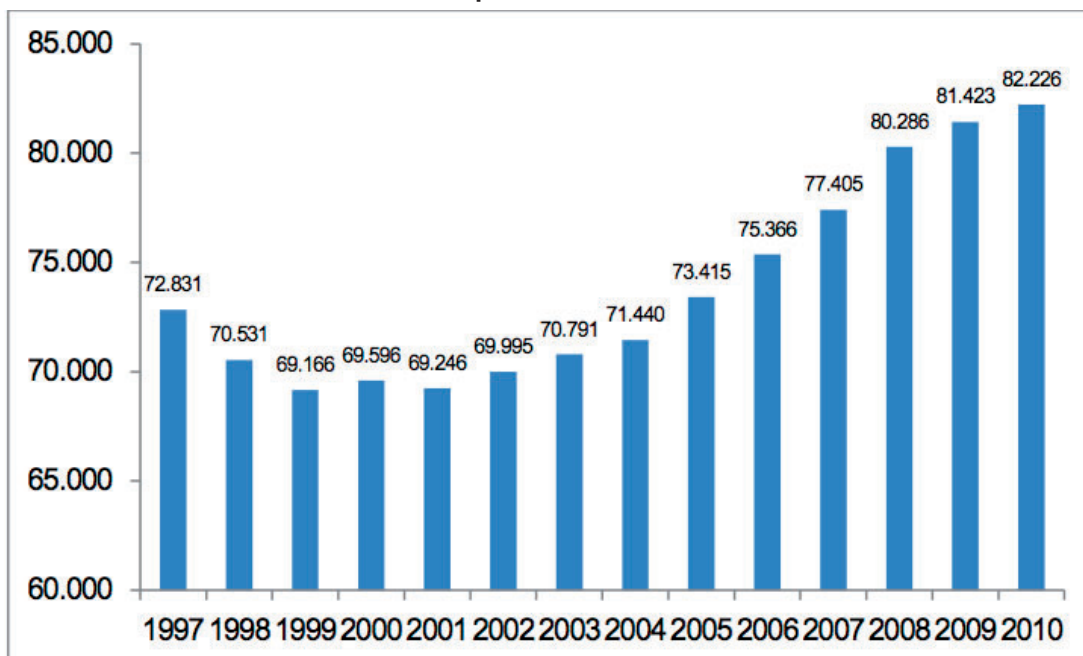
Tab. 6 Il parco nautico totale

Tipologia di unità da diporto	Subtotali	Totali
Totale certificati uso motore		358.100
Totale unità immatricolate con motore FB		-3.500
Canoe, kayak, 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

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.

Graf. 4 Parco nautico immatricolato presso uffici marittimi



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%) è assai più contenuta.

Tab. 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%

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.

Tab. 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 12,0 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		
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

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 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 con il 4,5%.

Tab. 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 12,0 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		
Liguria	3,4%	11,2%	8,8%	0,9%	24,3%	34,3%	18,3%	19,4%	3,5%	75,4%	0,3%	100,0%
Toscana	3,0%	10,3%	9,1%	0,7%	23,1%	35,7%	16,9%	19,3%	4,2%	76,1%	0,8%	100,0%
Lazio	4,8%	10,2%	7,3%	0,3%	22,6%	40,7%	16,1%	16,2%	4,0%	76,9%	0,5%	100,0%
Campania	1,1%	3,0%	2,9%	0,2%	7,1%	53,9%	21,4%	16,0%	1,4%	92,7%	0,2%	100,0%
Sardegna	2,8%	8,1%	7,0%	0,6%	18,5%	42,8%	18,0%	17,6%	3,0%	81,4%	0,1%	100,0%
Italia	3,5%	10,7%	8,1%	0,5%	22,9%	41,0%	16,8%	16,2%	2,8%	76,8%	0,3%	100,0%

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.

Tab. 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	1166	1025	81	2616	4035	1909	2182	476	8602	86	11304

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 quasi 620.000 in Italia e poco meno di 50.000 in Toscana, dato in crescita a differenza ad esempio 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.

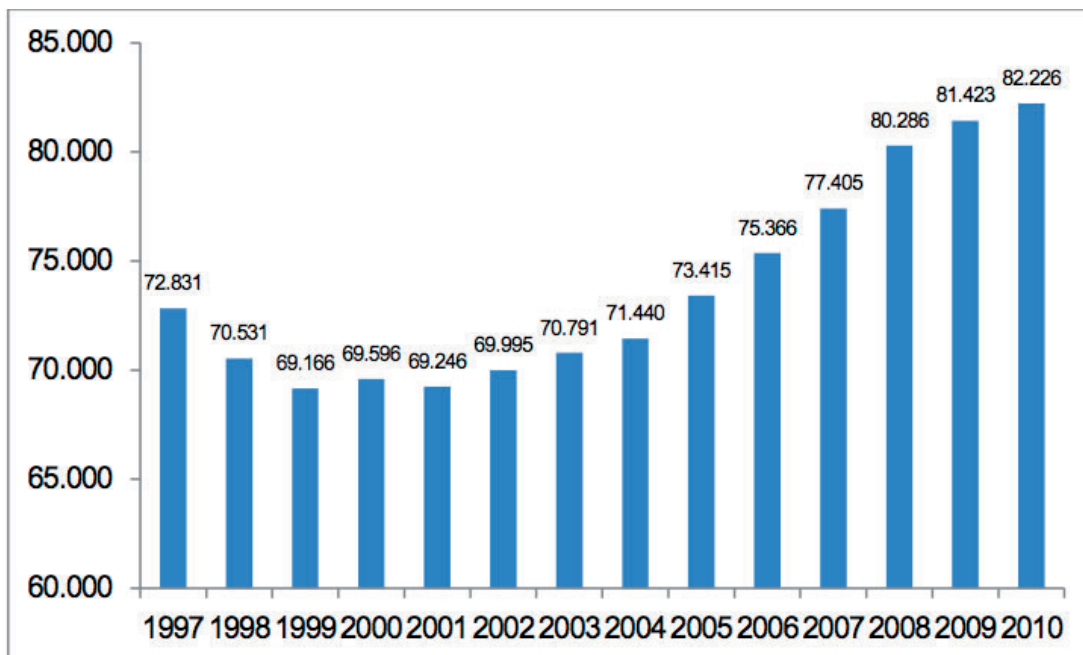
Tab. 11 Totali patenti - rilasci e rinnovi per regione

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 vocazione nautica o la rinuncia alla patente quando non espressamente prevista.

Graf. 5 Patenti rilasciate per la prima volta dagli uffici marittimi



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.

Tab. 12 Profilo del diportista

Caratteristiche	Val%	Caratteristiche	Val. %
Sesso		Livello di istruzione	
Maschio	82,0	Diploma	41,8
Femmina	18,00	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	19,0	Livello socio-economico	
Posizione professionale		Alto	27,5
Dirigente	6,5	Medio	56,2
Impiegato	16,7	Basso	16,3
Libero professionista	31,0		
Pensionato/ritirato dal lavoro	24,9		

Fonte: Indagine Ami-Censis, 2008

4. LE INFRASTRUTTURE PORTUALI

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.

Tab. 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

ONN "Rapporto sul Turismo Nautico"

Nelle regioni dell'Alto e Medio Tirreno si trovano poco più del 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 il 9,4%.

Tab. 14 Posti barca per tipologia di struttura

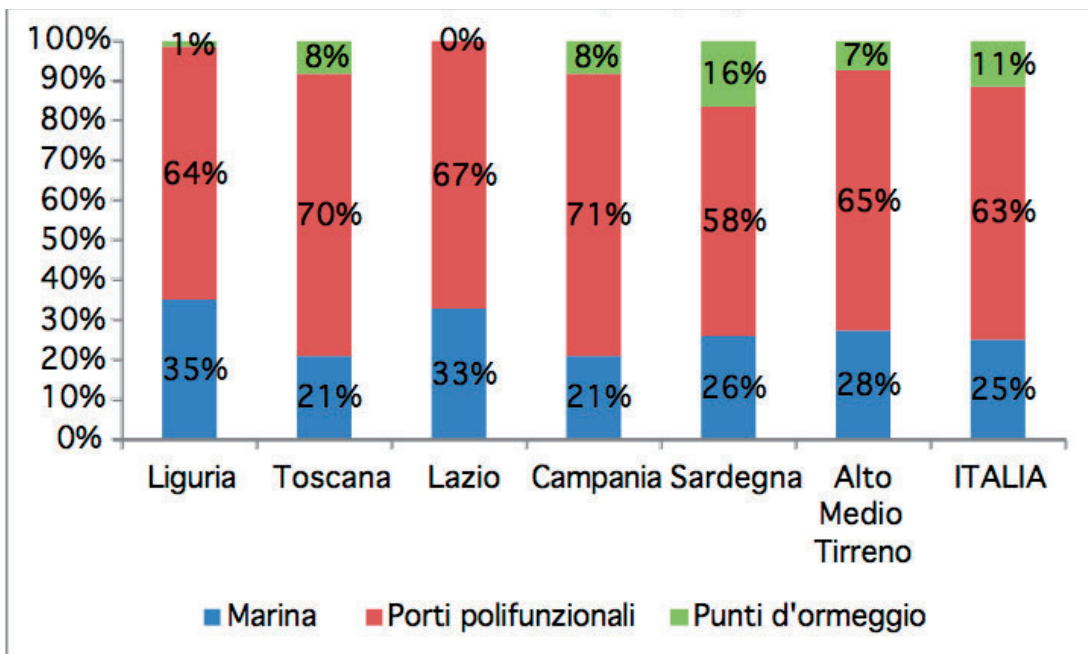
regioni	totale	numero infrastrutture	porti turistici	porti polifunzionali					approdo	punti d'ormeggio		
			marina	porto	porto industriale/Commerciale	porto canale	darsena	totale porti polifunzionali		spiaggia attrezzata	rada	totale punti di ormeggio
Liguria	21.850	53	7.698	10.838	742	2.000	305	13.885	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

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.

Graf. 6 Distribuzione dei posti barca per tipologia di infrastruttura



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% – in linea con quello della Liguria, ma ben inferiore al +20% del Lazio e della Campania e ben lontano dal 33% della Sardegna.

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

Tab. 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 e medio Tirreno	71.462	85.960	20,3%
Italia	116.873	149.605	28,0%

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

NB i dati per il Lazio si riferiscono al 2009

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.

Tab. 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%

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: insomma promossa con un 8: c'è comunque da lavorare per migliorare la qualità (e quantità) delle marina da un lato e dei punti d'ormeggio, altro punto dolente.

Tab. 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

ONN "Rapporto sul Turismo Nautico"

Ma per cosa si lamentano in sintesi i diportisti? Nel Tirreno più che altrove per la carenza di posti barca e 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.

Tab. 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	50,0	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	15,0	12,3	7,8
Servizi igienici	29,7	35,6	28,6	14,4
Servizio meteo	7,8	20,0	13,0	8,5
Riparazioni	12,5	17,5	15,6	6,5
Servizi alimentari	10,9	15,0	18,2	4,6

Indagine Ami-Censis, 2008

Una condizione, quella della Toscana, in parte assimilabile a quella della Liguria, regioni 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 ma qualitativi, di tipologia di strutture e di servizi. In fondo erano gli obiettivi che il Masterplan del 2007 si prefiggeva 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.

Tab. 19 Posti barca per comune e tipologia di infrastruttura anno 2010

Comune	N° posti barca	Di cui situati in		
		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 della P.	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 della P.	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

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 €.

Tab. 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

Elaborazione su ONN "Rapporto sul Turismo Nautico"

Si tratta di medie nazionali, rispetto alle quali i costi si differenziano con la geografia: se e 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.

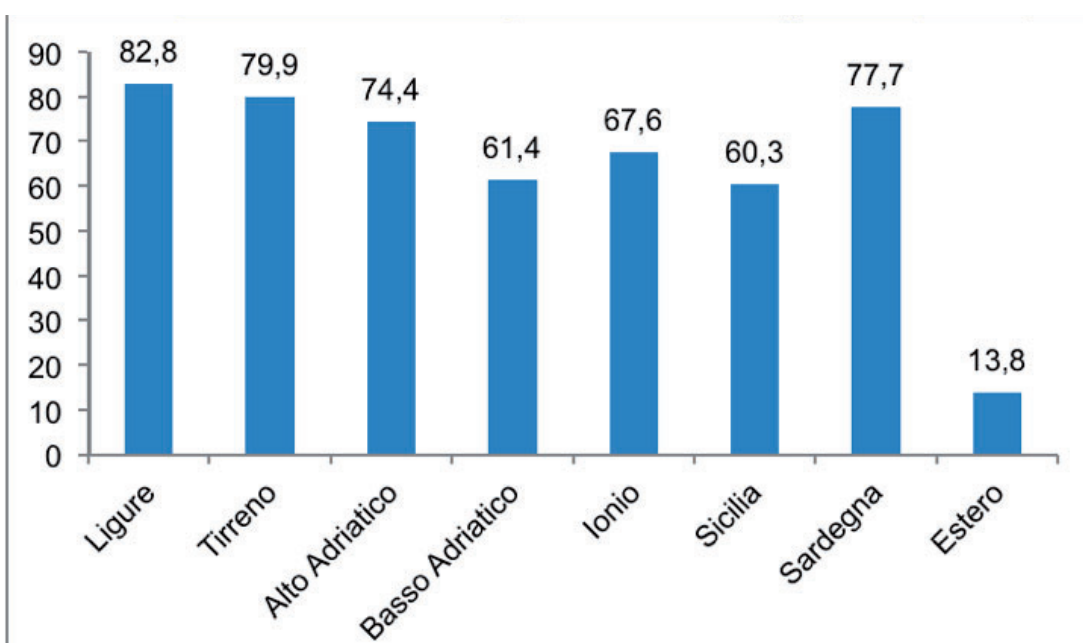
Tab. 21 Differenziazioni territoriali del costo medio dei servizi portuali

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%

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: 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.

Graf. 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 fa la differenza.

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 reazione.

Tab. 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	-13,0%	-8,9%	-19,5%	-41,7%
Imbarcazione minore	-16,0%	-15,0%	-39,6%	-44,1%
Imbarcazione maggiore	-19,0%	-18,0%	-35,0%	-44,7%
Nave da diporto	-22,0%	-19,0%	-30,7%	-55,6%

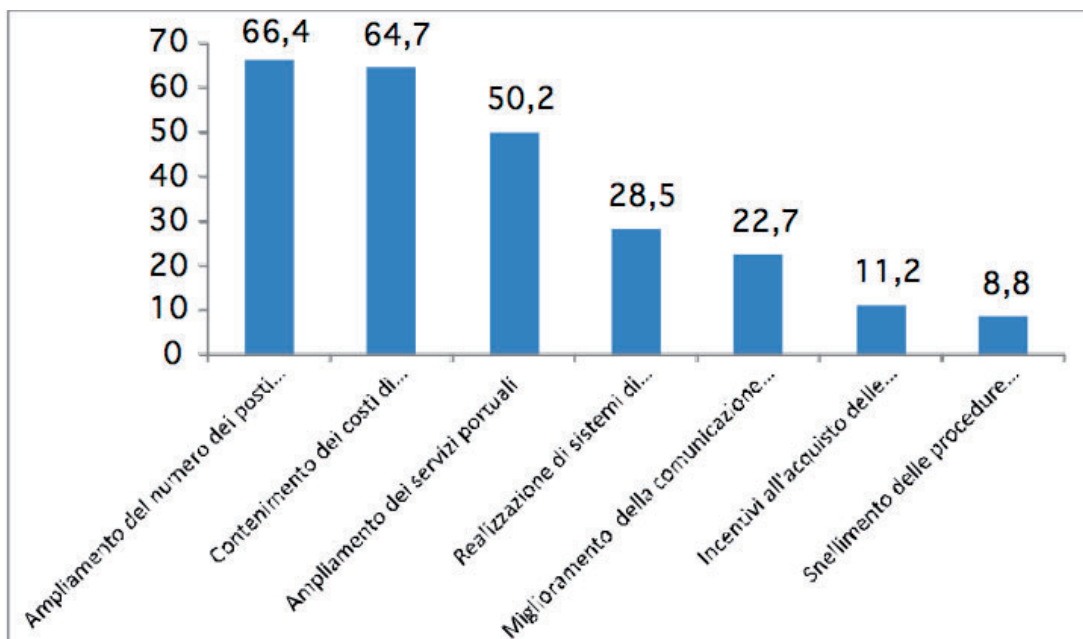
Elaborazione su ONN "Rapporto sul Turismo Nautico"

5. NUOVE INFRASTRUTTURE PER IL TURISMO NAUTICO

Le richieste dei diportisti per lo sviluppo del turismo nautico sono ovviamente la risposta alle 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 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.

Tab. 23 Interventi necessari per agevolare il turismo nautico



Indagine Ami-Censis, 2008

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.

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, dei quali 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.

Tab. 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
<i>Sicilia</i>	<i>780</i>	<i>2.800</i>	<i>8.350</i>	<i>11.930</i>

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:

- il mantenimento e la qualificazione dei porti e approdi turistici esistenti;
- la riqualificazione di quegli ormeggi esistenti trasformandoli in porti o approdi turistici con la dotazione dei servizi necessari;
- la localizzazione dei porti e approdi turistici già previsti dal Piano di coordinamento dei porti e approdi turistici del 1992;
- 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 dei Porti.

“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

1	Marina di Carrara
2	Livorno
3	Viareggio
4	Foce Arno
5	Foce Cecina
6	Piombino
7	Portoferraio
8	Rio Marina
9	Marciana Marina
10	Punta Ala
11	Talamone
12	Porto Santo Stefano

La necessità di rivedere la c.d. legge Burlando – frutto felice di una Italia che credeva, anzi fingeva 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. E sicuramente 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 da offrire: 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 trova: 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 – 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? Esistono problemi di misurare la rappresentatività delle organizzazioni sindacali perché non parlare di quelle 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, secondo le regole dell'inferenza il popolo sovrano, pronunciarsi a favore del nuovo porto.

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 neopauperismo 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.

Ringraziamenti

- Pietro Ripa *Monte dei Paschi di Siena*
- Anna Bimbo *Centro Studi ANCE*
- Riccardo Perugi *Unioncamere Toscana*

Per la raccolta ed elaborazione dati
ha collaborato la dottoressa Mariella Chiarelli di ANCE Toscana