



Portualità turistica e commerciale: fruizione e qualità dei servizi nello sviluppo del sistema portuale

Promosso da



*Rapporto Finale
Dicembre 2009*

IS.NA.R.T. è una Società Consortile per Azioni del sistema camerale che realizza studi e pubblicazioni sul turismo, indagini, rilevazioni e progetti di fattibilità, elaborazione dati, costituzione e forniture di banche dati ed Osservatori, svolgimento di attività editoriali e di promozione e diffusione con ogni mezzo dei propri servizi, organizzazione di convegni, seminari e dibattiti in ambito turistico.

Uniontrasporti è una società promossa da Unioncamere e dalle Camere di commercio locali, nata nel 1990 per sostenere lo sviluppo del sistema dei trasporti, della logistica e delle infrastrutture. E' un organismo tecnico, di supporto all'elaborazione delle linee di politica dei trasporti a livello nazionale e locale, alla promozione degli interessi collettivi; fornisce servizi qualificati mirati al potenziamento dei sistemi infrastrutturali locali, alla crescita degli operatori e supporta i progetti di fattibilità e di finanza di progetto.

Il presente rapporto è stato redatto: per Isnart dalla d.ssa Elena Di Raco e dalla d.ssa Daniela Liguori con il coordinamento della d.ssa Flavia Maria Coccia; per Uniontrasporti dalla dott.sa Iolanda Conte e dalla dott.sa Roberta Delpiano, con il coordinamento dell'ing. Antonello Fontanili.

Sommario

EXECUTIVE SUMMARY	4
INTRODUZIONE	14
1 Una visione d'insieme al sistema portuale italiano	16
1.1 Accessibilità del sistema portuale	17
1.2 Il sistema portuale italiano	18
1.2.1 La portualità turistica	22
1.2.2 La portualità commerciale	29
1.3 La nautica nelle attività economiche.....	33
1.3.1 Le spese del diportista	34
1.3.2 I settori produttivi della nautica	36
1.3.3 Il contributo della nautica al PIL e all'occupazione	42
2 Analisi dei porti oggetto di studio.....	44
2.1 Inquadramento territoriale ed infrastrutturale	45
2.1.1 La costa savonese	45
2.1.2 La costa anconetana	54
2.1.3 La costa settentrionale sarda.....	66
2.2 Analisi della domanda	77
2.2.1 Individuazione della domanda di "turismo nautico" attuale	79
2.2.2 Stima della domanda futura di turismo nautico	87
2.2.3 Analisi dei dati di traffico nei porti commerciali	91
2.2.4 Analisi dei comportamenti turistici dei diportisti	100
2.3 Analisi dell'offerta.....	137
2.3.1 Individuazione dell'offerta di servizi per la nautica da diporto.....	140
2.3.2 Mappatura delle imprese legate al trasporto marittimo	148
2.3.3 Il contributo della portualità al valore aggiunto provinciale	152
3 Accessibilità portuale e servizi di trasporto.....	157
3.1 Accesso e fruizione dei porti: analisi dei bacini di utenza	158
3.2 Individuazione dei fattori di competitività in termini di attrattività ...	169
3.3 Qualità dei servizi commerciali.....	172
3.4 Le imprese turistiche nei porti.....	175
4 Analisi della qualità dell'accoglienza nei porti turistici	186
4.1 La fruibilità dei servizi nei porti turistici	186
4.1.1 I criteri per la valutazione della qualità del servizio offerto.....	186
4.1.2 Punti di forza e di debolezza	187
4.2 Lo sviluppo di disciplinari per le imprese del turismo nautico: il charter nautico.....	189
5 Considerazioni finali	196
5.1 Confronto tra la dotazione portuale italiana ed europea	196
5.2 Linee guida d'intervento	198

5.3 Le azioni del mondo camerale nel settore della nautica da diporto	209
5.4 Strategie per la valorizzazione del turismo nautico.....	211
NOTA METODOLOGICA INDAGINE FIELD.....	213
BIBLIOGRAFIA	215
WEBGRAFIA.....	216

EXECUTIVE SUMMARY

Il presente progetto vuole indagare sulle esigenze della domanda e sulle attuali caratteristiche dell'offerta italiana in merito alla portualità commerciale e turistica avvalendosi di *focus* di approfondimento su alcuni casi pilota opportunamente individuati nell'ambito di tre importanti regioni, sia dal punto di vista commerciale che da quello turistico, quali la Sardegna (in particolare Sassari ed Olbia Tempio¹), le Marche (in particolare Ancona²) e la Liguria (in particolare Savona³). Ciascuna delle tre regioni si caratterizza per vocazioni marinare e presenza di importanti cantieri da diporto oltre che per la vicinanza a regioni con un'elevata domanda turistica.

Il principale ostacolo alla stesura ed elaborazione del presente rapporto è stata l'attuale carenza, in letteratura, di dati aggiornati, omogenei e coerenti tra di loro, aspetto che rende, quindi, il tema piuttosto confuso. Volendo fare chiarezza, si è ritenuto opportuno privilegiare l'idea di utilizzare il minor numero di fonti possibile, dando priorità, quindi, all'omogeneità delle informazioni. Pertanto, in seguito ad un'accurata raccolta bibliografica dei documenti attualmente circolanti in letteratura e sul web, si è ritenuto opportuno affidarsi, come principale linea guida, alle informazioni ritenute più aggiornate e attendibili, ossia quelle pubblicate annualmente dall'UCINA - Unione Nazionale dei Cantieri e delle Industrie Nautiche e Affini - che, a sua volta, si confronta con indagini condotte internamente e con i dati pubblicati dal Ministero delle Infrastrutture. Scendendo poi nel dettaglio delle strutture portuali indagate, i dati sono stati ulteriormente verificati e aggiornati puntualmente grazie alla collaborazione diretta delle rispettive Capitanerie di Porto, delle principali associazioni di riferimento (quali Assonautica e Assoport) e delle Camere di Commercio. Si ringraziano pertanto tutti gli operatori competenti che hanno permesso di fare chiarezza su questo tema mettendo a disposizione la propria professionalità.

Inoltre, per completare il quadro delle informazioni si è resa necessaria una fase di indagine sul campo, sia presso le imprese portuali e turistiche che presso gli stessi turisti.

IL SISTEMA PORTUALE ITALIANO

Il peso della nautica nell'economia del Paese e la sua capacità di creare occupazione è da correlare soprattutto al suo sviluppo costiero. Con i quasi 7.500 km di litorale, di cui circa la metà appartenenti alle isole, l'Italia occupa il secondo posto nel bacino del Mediterraneo per estensione costiera, dietro solo alla Grecia (con 14 mila km) che, però, detiene solo l'11,3% dei porti contro il 40% dell'Italia (il numero più alto del Mediterraneo) - seconda la Croazia (28%) - .

Lungo le coste della penisola italiana sono disseminate complessivamente **525 strutture portuali tra turistiche e commerciali**. Nell'ultimo triennio (2007-2009),

¹ Porti di Olbia, Golfo Aranci, Porto Torres, Arzachena, La Maddalena, Palau, Santa Teresa di Gallura, Alghero, Castelsardo, Stintino.

² Porti di Ancona, Numana, Senigallia, Porto Potenza Picena, Civitanova Marche.

³ Porti di Savona - Vado, Andora, Alassio, Finale Ligure, Varazze, Celle Ligure, Loano.

inoltre, il sistema portuale italiano ha contato circa 26 nuove infrastrutture⁴. Nella maggior parte dei casi si tratta di porti entrati in operatività nel 2008 e nel 2009, ma bisogna tenere conto del fatto che, ovviamente, il processo di realizzazione di un nuovo porto non si conclude in un solo anno. Il versante tirrenico è quello che conta il maggior numero di strutture portuali (circa il 66%). Mediamente in Italia risulta 1 infrastruttura ogni 14,2 km di costa.

La regione che risulta più presidiata è il Friuli Venezia Giulia con 1 porto ogni 2,6 km di costa, seguita da Veneto (1 porto ogni 3 km), Emilia Romagna (1 porto ogni 5,9 km) e Liguria (1 porto ogni 6,6 km); le Marche si collocano in nona posizione (1 porto ogni 15,6 km); la Sardegna in tredicesima posizione (con 1 porto ogni 24,6 km); in ultima posizione si colloca la Calabria con 1 solo porto ogni 50 km di litorale. **Limitandosi alle Marine e ai porticcioli turistici, però, le distanze tra una struttura e la successiva sfiorano, a livello medio nazionale, i 70 km di litorale, contro i 15 della Francia e i 21 della Spagna - .**

Per citare un **modello di sistema portuale turistico**, in Costa Azzurra, ad esempio, sono presenti numerosi scali localizzati quasi uno accanto all'altro e che offrono servizi tecnici, sicurezza ed ormeggi nel cuore dei principali centri turistici, creando un forte polo **d'attrazione animato tutto l'anno e non una semplice area per il parcheggio di barche**, come spesso accade nei porti italiani. I porti francesi, infatti, si configurano come **veri e propri villaggi sul mare**, offrendo tutto ciò di cui il diportista necessita.

Dal punto di vista commerciale, i porti italiani, se se ne escludono alcuni come Gioia Tauro e Taranto, dedicati soprattutto al transhipment, accolgono principalmente traffico di cabotaggio - ed in particolare di passeggeri - che interessa, però, quasi esclusivamente le rotte tirreniche; il traffico internazionale rappresenta il 7,4% del traffico complessivo e si svolge prevalentemente lungo il versante adriatico, per cui i porti che si trovano su questo versante hanno l'importante funzione di favorire gli scambi tra l'Europa occidentale e quella orientale. Nel 2008 il settore portuale nazionale ha movimentato complessivamente 509,846 milioni di tonnellate di merce, 10,530 milioni di Teus e 49,986 milioni di passeggeri. Il complesso delle merci transitate nei porti italiani ha concluso il 2008 con una leggera flessione (-0,59% il tonnellaggio di merce, -0,82% il numero di Teus) rispetto al 2007; al contrario, è aumentato il numero di passeggeri trasportati (+2,38%) grazie anche all'ampliamento del mercato delle crociere.

IL PESO DELLA NAUTICA SULL'ECONOMIA DEL TERRITORIO

Lo sviluppo della portualità turistica ha contribuito negli ultimi 10 anni alla crescita del turismo nautico in modo costante e diretto, incidendo in maniera significativa sul prodotto interno lordo in una percentuale complessiva stimata pari al 2,2%.

⁴ Delle 26 infrastrutture, 4 sono in Liguria, 3 in Toscana, 1 nel Lazio, 1 in Basilicata, 1 Calabria, 6 in Sicilia, 3 in Sardegna, 3 in Puglia, 1 in Abruzzo e 3 in Veneto. Di queste, 12 sono state attivate nel 2009: Marina di Baiaverde - Ospedaletti (Liguria), Porto di Oneglia (Liguria), Marina di Massa (Toscana), Marina di San Vincenzo (Toscana), Isola Salina - Scalo Galera (Sicilia), Licata (Sicilia), Gela (Sicilia), Frigole - Lega Navale (Puglia), Rodi Garganico (Puglia), Ortona (Abruzzo), Marina del Sole (Veneto), Vento di Venezia (Veneto).

La principale criticità di questo comparto è rappresentata dalla conformazione artigianale delle imprese, in gran parte di piccole dimensioni e poco strutturate. In termini occupazionali, alle circa 12.000 unità lavorative dell'industria nautica, corrisponde un indotto di oltre 80.000 addetti.

Il settore, in Italia, ha generato un fatturato pari a circa 6,18 miliardi di euro nel 2008 (segnando un +11,3% rispetto al 2007), imputabile principalmente al comparto della cantieristica che copre il 61,5% del fatturato totale. **La cantieristica da diporto italiana, infatti, è ai vertici mondiali in termini di unità prodotte e di valore della produzione.** La costruzione di un'imbarcazione rappresenta il primo anello di una filiera da cui nasce una serie ulteriore di attività, dal commercio alle fiere; l'ultimo e più significativo anello di questa realtà economica è invece rappresentato dalle strutture portuali connesse alle esigenze dell'utenza (quali la manutenzione, l'accoglienza e la ristorazione). E' quindi evidente che lo sviluppo della portualità turistica e dell'industria nautica va di pari passo con la necessità di dare un forte impulso al marketing del territorio sia per la parte turistica, sia per quella produttiva. A questo proposito, si segnala l'iniziativa esemplare avanzata da Liguria, Toscana, Sardegna e Corsica - Progetto Odyssea⁵ - : **un sistema dove le regioni dell'Alto Tirreno non siano più in competizione tra di loro, ma costruiscano insieme un'offerta unica con l'obiettivo di attrarre nuovi turisti nautici,** mediante la creazione di itinerari turistici che connettano i porti e le città marittime dell'Alto Tirreno all'entroterra, in modo che anche il territorio rurale possa beneficiare dei vantaggi del turismo da diporto.

Per la valutazione del contributo del sistema portuale al valore aggiunto provinciale, non è stato possibile distinguere le attività commerciali da quelle da diporto e, quindi, è stato necessario ragionare in termini di Autorità Portuali, sulla base delle stime dei fatturati diretti realizzati. In definitiva, il porto di Ancona realizza un fatturato diretto di circa 908 milioni di euro all'anno contribuendo per quasi l'8% al Pil della provincia di Ancona, il porto di Olbia - Golfo Aranci realizza un fatturato di 200 milioni di euro contribuendo per circa il 2,5% al Pil della provincia di Sassari⁶ e quello di Savona sfiora un fatturato di 1,4 miliardi di euro contribuendo per circa il 21,5% al Pil della provincia.

Al fine di individuare lo stato di salute delle tre Autorità Portuali, sono stati poi considerati gli indici di efficienza, definiti come rapporto tra le entrate correnti proprie e le spese correnti di funzionamento, di ciascuna Autorità Portuale e dell'intero Settore Portuale Nazionale (SPN), dal 2003 al 2007 e il valore medio degli anni considerati, così come riportato nella Relazione sull'attività delle Autorità Portuali - anno 2007 - del Ministero delle Infrastrutture. Nel 2007 l'Autorità portuale di Ancona ha registrato un indice pari a 2,41, seguita da Savona con un valore pari a 2,22 e poi Olbia con un valore pari a 1,62, contro un valore nazionale pari a 2,26. Valori decisamente contenuti se paragonati con quelli di Augusta (14,64), Taranto (8,24), Ravenna (4,65) e Gioia Tauro (4,31). Se si considera, però, la media dei 5 anni e ci si confronta col valore nazionale (1,43), le tre Autorità Portuali di Ancona (1,66),

⁵ Finanziato con 2,5 milioni di euro dall'Unione Europea, Odyssea sarà sperimentato in 15 città pilota: Rapallo e Porto Lotti in Liguria, Rosignano, Suvereto, Grosseto e Viareggio in Toscana, Castelsardo, Alghero, Carloforte e Santa Teresa di Gallura in Sardegna, Ajaccio, Saint Florent, Bonifacio, Macinaggio e Solenzara in Corsica.

⁶ Sassari vecchia amministrazione provinciale, non è stato possibile considerare la nuova configurazione per mancanza di dati aggiornati.

Olbia (1,76) e Savona (1,51), presentano tutte un valore superiore alla media nazionale.

IL TURISMO NAUTICO

Il sistema della portualità turistica si rivolge essenzialmente a tre tipologie di utenza diportistica - *stanziale*, *stagionale* e *di transito* - cui corrispondono delle strutture portuali in cui sono presenti una serie di funzioni e di servizi con pesi variabili a seconda della vocazione degli stessi. La domanda di strutture, funzioni e servizi per la nautica da diporto, infatti, si individua in base ad alcuni elementi caratterizzanti: il periodo di utilizzo delle strutture portuali; la modalità di accesso al porto (via terra o via mare); l'area di provenienza dell'utente; la dimensione dell'imbarcazione; la tipologia delle unità da diporto, a vela o a motore. Anche l'offerta di turismo nautico, quindi, così come la domanda, può essere distinta in tre segmenti: *ormeggio stanziale* (per le imbarcazioni medio-grandi i cui possessori permangono nel porto per gran parte dell'anno), *ormeggio stagionale* (per imbarcazioni medio-piccole, ad uso peschereccio o balneare, ossia per i diportisti che risiedono nel porto solamente nel periodo estivo) e *ormeggio in transito* (per le imbarcazioni che utilizzano l'ormeggio come tappa di una crociera durante un periodo di vacanza).

LA DOMANDA DI TURISMO NAUTICO

Per individuare la domanda di turismo nautico occorre indagare il traffico dei porti destinato a questo segmento di mercato, e per questo motivo il presente studio costituisce un prototipo di modello di analisi realizzato attraverso indagini sul campo. Il principale dato di riferimento per questo tipo di analisi è quindi generalmente rappresentato dal numero e dal tipo di imbarcazioni immatricolate annualmente, tenendo però presente che i criteri per l'immatricolazione delle imbarcazioni variano da paese a paese e che l'insieme delle imbarcazioni immatricolate non esaurisce l'intero parco nautico, perché alcune unità, per caratteristiche e dimensioni, non hanno l'obbligo di immatricolazione.

La **stima del parco nautico immatricolato al 2008⁷** è stata prodotta avvalendosi della domanda stimata secondo la metodologia proposta dall'UCINA - Unione Nazionale dei Cantieri e delle Industrie Nautiche e Affini - . I calcoli effettuati su questa base hanno condotto, a livello nazionale, ad una stima per il 2008 di circa **622.300 imbarcazioni**, di cui il 20% in Liguria, il 4% in Sardegna e il 3% nelle Marche.

Il valore aggiunto di questa indagine è costituito proprio dal rapporto tra le informazioni usualmente analizzate e quelle reperite a mezzo **indagine field diretta ai turisti nautici, ed alle imprese turistiche e nautiche che operano proprio nel settore.**

Il sistema imprenditoriale legato al turismo nautico- ovvero le imprese turistiche ricettive, ristorative e di intermediazione, le imprese che offrono servizi per l'accessibilità, la fruizione e l'ospitalità nei porti turistici e le imprese di servizi e trasporti che operano nei porti commerciali- dipinge un quadro di generale ottimismo

⁷ E' stata anche valutata la domanda potenziale al 2020 quantificabile in 1.142.600 unità (+84% rispetto al 2008).

per il settore ma individua altresì carenze e limiti, sia attinenti alla sfera infrastrutturale e di governance del territorio che a quella imprenditoriale e gestionale dell'offerta locale.

La **domanda turistica legata al diportismo** è formata da un target prevalentemente adulto, con un **budget di spesa medio-alto**, amante degli sport d'acqua ed in particolare del nuoto, della vela, del diving o dello snorkeling. Influenzati nelle scelte di consumo dal passaparola, organizzano la vacanza senza l'aiuto di intermediari commerciali.

Si tratta in prevalenza di italiani residenti nel Nord e Centro del Paese, mentre la quota di turisti stranieri è generalmente intorno al 20% e proviene dai principali bacini di origine del turismo europeo (Germania, Francia, Regno Unito, Svizzera e Spagna).

In merito al dimensionamento della domanda di turismo nautico, dai dati reperiti dalle indagini Unioncamere-Isnart per l'Osservatorio Nazionale del Turismo, si può stimare che l'incidenza di chi alloggia in barca sul totale delle presenze in Italia comprese quelle nelle abitazioni private sia pari all'1,3%, su un totale cioè di oltre ottocento milioni di presenze turistiche complessive stimabili sul territorio italiano, quasi 11 milioni di presenze sono trascorse in barca. Considerando la spesa media giornaliera sul territorio di questa tipologia di turista, esclusa quella per il viaggio e l'alloggio (quindi anche i costi eventuali di noleggio), che è pari a circa 113 euro pro-capite al giorno, i consumi turistici effettuati da questo segmento sono stimabili in 1,2 miliardi di euro.

Se a ciò si aggiunge che il reale utilizzo turistico delle imbarcazioni da diporto riguarda un universo molto più ampio, pari cioè al 4% dei turisti, italiani e stranieri, che tra le attività svolte durante il soggiorno indicano gite in barca di proprietà e al 5,5% che indicano gite con barche a noleggio, il dimensionamento dei fruitori di questo segmento turistico assume proporzioni decisamente rilevanti, tanto che la spesa per i principali servizi portuali (nolo e ormeggio) si stima in 515 milioni di euro.

L'OFFERTA DI TURISMO NAUTICO

Dal lato dell'offerta, i dati dell'Osservatorio Nautico Nazionale parlano di **oltre 147 mila posti barca attualmente disponibili in Italia**, con un aumento del 4,6% negli ultimi 3 anni. La Liguria è la regione italiana con il maggior numero di posti barca (20.923), seguita dalla Sardegna (18.843), dalla Toscana (17.167), dal Friuli Venezia Giulia (15.359) e dalla Sicilia (15.109); le Marche si collocano in decima posizione con 5.763 posti barca.

Il Nord è la ripartizione geografica che presenta una migliore offerta, con **70,1 posti barca per ogni km di litorale**, contro un valore nazionale pari a 20 - in Francia la disponibilità è ben superiore, con oltre 40 posti ogni km - ; le Isole, invece, presentano la peggiore dotazione con **9,6 posti barca per km di litorale**.

In Liguria, rispetto alle Marche e alla Sardegna, i posti barca, oltre ad essere più numerosi, risultano anche meglio distribuiti: sono presenti, infatti, 60 posti barca ogni chilometro di costa, mentre nelle Marche risultano 34 e in Sardegna appena 10. In particolare, a Savona si registrano 49 posti barca ogni km di costa, ad Olbia Tempio 17, a Sassari 14, ad Ancona 40; di questi la maggior parte è destinato ad

imbarcazioni di lunghezza inferiore ai 10 metri, con pesi percentuali, rispettivamente, del 63%, 58%, 82% e 57%.

E' bene comunque sottolineare che, per ottenere importanti ricadute economiche sui territori interessati dal fenomeno della nautica da diporto, la sola presenza di posti barca non è sufficiente, soprattutto in contesti di forte concorrenza da parte di territori vicini. **La possibilità di un porto di operare come punto di scalo dipende dal suo inserimento in un itinerario nautico attrezzato**, un porto isolato difficilmente può diventare punto di approdo anche se situato in una località di grande richiamo. Oltre alla disponibilità degli ormeggi è allora necessaria la presenza di una serie di servizi di supporto al settore e di servizi turistici più in generale, quali: possibilità di attracco; disponibilità di acqua; fornitura di luce; possibilità di rifornimento di carburante; presenza di vigilanza; disponibilità di informazioni turistiche; presenza di servizi igienici; disponibilità di parcheggio; attrezzatura per l'alaggio; adeguata gestione dei rifiuti.

E' stata quindi eseguita una classificazione del livello di servizio per ciascuna struttura portuale⁸, sulla base di un indice di presenza dei servizi, calcolato come valore medio, considerando il peso esercitato dalla presenza degli stessi servizi sui posti barca di cui ciascuna struttura portuale dispone: il valore massimo ottenibile in via teorica è 10, valore attribuibile a quei porti in cui tutti i posti barca dispongano di tutti i servizi considerati in questa sede.

Una buona parte delle strutture analizzate (68%) ha un livello qualitativo definibile tra buono (6 strutture, di cui 3 nella provincia di Sassari, 2 nella provincia di Olbia Tempio e 1 nella provincia di Ancona) e ottimo (9 strutture, di cui 7 nella provincia di Savona e 2 in quella di Ancona); nel dettaglio, in coda alla classifica risultano i due porti sardi di La Maddalena (3,6) e Arzachena (3,9), mentre in cima alla classifica sono i porti di Alassio, Andora, Finale Ligure, Loano, Savona, Vado Ligure, Varazze, Numana e Senigallia. Ovviamente non è sufficiente la sola presenza di un servizio per assicurare la qualità di un porto ma è necessario verificare la qualità dell'erogazione del medesimo, pertanto è stato effettuato un confronto con il giudizio fornito dal campione di turisti intervistati presso le strutture portuali di interesse⁹. Mediamente, i servizi offerti dalle strutture portuali sono stati giudicati secondo un livello di qualità medio/buono. In particolare, **la costa ligure si distingue per un livello di offerta di servizi superiore rispetto alle Marche e alla Sardegna.**

La necessità di rispondere a queste esigenze si è basata per molto tempo su un quadro infrastrutturale parzialmente insufficiente, che ha fatto riferimento prevalentemente all'utilizzo di strutture portuali esistenti e con destinazioni d'uso diverse. La diffusa presenza sul litorale italiano di porti pescherecci ha consentito nel tempo un parziale soddisfacimento della domanda, per la maggior parte rappresentata da utenze locali dotate di unità da diporto medio - piccole, pur rimanendo non risolte le problematiche di sicurezza d'accesso presenti in molti porti - canale, di qualità degli ormeggi e dei servizi in banchina. Da qualche anno a questa

⁸ La metodologia utilizzata si basa sui principi di quella proposta dall'Osservatorio Nautico Nazionale.

⁹ E' stato intervistato un campione di 1.183 turisti, di cui il 79% italiani e il 21% stranieri, presso le seguenti strutture portuali: Loano, Alassio, Finale Ligure, Savona, Numana, Falconara Marittima, Senigallia, Fano, Civitanova Marche, Marina Dorica, Ancona, Alghero, Castelsardo, Santa Teresa di Gallura, Arzachena, Stintino, Cormorano Marina, Olbia, Porto Torres, Cannigione.

parte le attese prioritarie del diporto nautico sono essenzialmente rivolte verso il soddisfacimento di richieste di ormeggio di qualità così da fruire di un sistema integrato “barca - servizi a terra specifici - tessuto urbano retrostante” nell’ottica di una concezione di offerta turistica sempre più completa e diversificata.

DOMANDA E OFFERTA A CONFRONTO: COSTRUZIONE DI UN INDICE DI RICETTIVITÀ

Per ottenere un quadro sintetico dell’attuale relazione tra domanda e offerta di posti barca, è stato costruito un “*indice di ricettività*” delle strutture diportistiche riferito a ciascuna provincia e inteso come rapporto tra il valore dell’offerta (numero di posti barca disponibili nella provincia) e quello della domanda (parco nautico provinciale) fatto 100 il valore nazionale. **A livello nazionale**, si riscontra un indicatore di ricettività delle strutture portuali diportistiche decisamente scarso: **la domanda di posti barca risulta infatti oltre 4 volte superiore all’effettiva dotazione esistente**. Scendendo a livello provinciale, risulta il caso singolare di Sassari che presenta un valore dell’indicatore pari a 587, testimoniando un esubero di posti barca in relazione alla reale esigenza. La provincia più critica risulta invece Savona, con un valore dell’indice pari a 103, molto prossimo al dato nazionale, seguita da Olbia (122) ed Ancona (167) che presenta una dotazione quantitativamente migliore rispetto a tutte le altre realtà territoriali analizzate e al valore nazionale. **All’interno del campione di imprese portuali intervistato, il 52,9% dei liguri, il 53,3% dei marchigiani e il 58,8% dei sardi ritiene che l’attuale numero di posti barca presenti nelle proprie strutture portuali sia inadeguato**. Tra le principali concause di questo fenomeno risultano le **caratteristiche del territorio e la lentezza degli iter di approvazione dei piani regolatori portuali**.

Allo stato attuale, il diportismo nautico è caratterizzato da un forte squilibrio tra domanda di ormeggi ed offerta portuale. La carenza di approdi ed ormeggi è considerata l’ostacolo principale per lo sviluppo italiano della nautica da diporto ed è ormai ampiamente condivisa l’opinione secondo cui l’incremento dell’offerta portuale possa costituire una fortissima incentivazione per lo sviluppo diportistico e il relativo indotto. E’ poi da sottolineare che molti ormeggi presenti sul territorio nazionale sono allocati in porti ed approdi scarsamente attrezzati per offrire servizi adatti alle esigenze del diportismo, in quanto la maggior parte degli stessi porti fu, a suo tempo, progettata e realizzata per scopi commerciali e non turistici.

Dall’indagine sottoposta alle imprese portuali emerge che tra le maggiori criticità che attualmente infliggono il turismo nautico e che, inevitabilmente, hanno ricadute anche sull’attività imprenditoriale annessa risulta **il costo degli ormeggi e l’offerta di infrastrutture (48%)**. **In Italia il costo di un posto barca è infatti decisamente più elevato che negli altri paesi europei, con una maggiorazione che oscilla tra il 30% e il 150%**.

Secondo le imprese portuali e turistiche il successo per il turismo nautico passa attraverso alcuni fattori chiave:

- un’offerta di qualità, specializzata e dotata di un’ampia gamma di servizi differenziati e diversificati;
- una gestione imprenditoriale da attuarsi anche attraverso una formazione specializzata del personale e un’innovazione continua dei servizi offerti alla clientela;

- un contesto territoriale dotato di infrastrutture e strutture dedicate al turismo nautico;
- un'organizzazione settoriale e territoriale semplificata (burocrazia e normative di settore).

ANALISI DI ACCESSIBILITÀ ALLE STRUTTURE PORTUALI

La tratta terrestre di un trasporto marittimo acquista sempre maggiore importanza perché, a terra, si incontrano criticità - quali la congestione delle arterie - che in mare non si manifestano e, inoltre, il costo della tratta terrestre talvolta supera quello della tratta marittima, anche se molto più breve in termini di distanza.

Per alcune tipologie di traffico - quali il Ro/Ro e il container - è evidente che i collegamenti, stradali e ferroviari, rappresentano una componente indispensabile del servizio e questo non vale solo per il traffico mercantile, ma anche per i diportisti che vogliono raggiungere un determinato porto e devono adattare le proprie esigenze alla disponibilità e alla qualità delle infrastrutture presenti per raggiungere la destinazione prescelta. **Un porto inefficiente nei collegamenti terrestri non può essere competitivo e rischia di rimanere ai margini** e, quindi, essere scartato dalle mete dei turisti/diportisti e dalle compagnie di navigazione. La facilità di accedere ad una generica area, o ad una infrastruttura di nodo quale un porto, è espressa dall'accessibilità, che rappresenta, di fatto, la possibilità di usufruire di un servizio in tempi ritenuti ragionevoli da parte degli utenti del territorio e con costi contenuti. La possibilità di accedere ad un nodo da un punto dell'area di gravitazione o dal bacino di utenza è condizionata dalle caratteristiche territoriali e dal sistema delle infrastrutture di trasporto che determinano il tempo di trasferimento dal punto di origine a quello di destinazione.

In questa sede, l'accessibilità è stata valutata attraverso diversi parametri riconducibili alla tipologia di infrastrutture di accesso alla località e al porto turistico/commerciale, alla distanza dai principali nodi e ai tempi di percorrenza. Il porto meglio "servito", in termini di accessibilità sia aeroportuale che ferroviaria, è quello di Olbia, seguito da quello di Alghero; viceversa, il porto di Santa Teresa di Gallura si distingue per tempi e distanze decisamente superiori a tutti i porti analizzati. Per le altre strutture si osserva che tutte sono raggiungibili in un tempo inferiore ai 40 minuti, dalla stazione ferroviaria o dall'aeroporto più vicino. Nel dettaglio, considerando come limite temporale un'ora di viaggio, il bacino di utenza dei porti di Savona, Finale Ligure e Loano risulta piuttosto ampio, coprendo non solo il territorio provinciale di Savona, ma coinvolgendo anche, parzialmente, le province di Imperia, Genova, Cuneo, Asti ed Alessandria; il bacino di utenza dei porti di Ancona, Senigallia e Numana si sviluppa molto aderente alla costa, coprendo non completamente il territorio provinciale di Ancona e coinvolgendo, parzialmente, le province di Pesaro e Urbino, Rimini, Macerata ed Ascoli Piceno; il bacino di utenza dei porti di Olbia, Golfo Aranci ed Alghero, a differenza di Santa Teresa di Gallura e Porto Torres, si sviluppa anche nell'entroterra sardo, tuttavia le province di Olbia - Tempio e Sassari non vengono servite interamente. **Il giudizio complessivo sull'accessibilità via terra/via mare fornito dal campione di turisti intervistati risulta complessivamente buono per i porti liguri, sufficiente per quelli sardi e non completamente sufficiente per quelli marchigiani.**

LE INDAGINI FIELD

L'analisi è stata supportata da un'indagine field sottoposta ad un campione di 50 imprese portuali - locazione, noleggio, manutenzione barche, cantieri e trasporto marittimo - , 100 imprese turistiche - alberghi, ristoranti e agenzie di viaggio - e circa 1.200 diportisti allocati presso i porti oggetto di analisi, al fine di individuare, da un lato, le esigenze delle imprese, le relative capacità di successo e i possibili sviluppi futuri, dall'altro, i principali parametri per una valutazione qualitativa di quanto viene offerto al cliente che usufruisce dei servizi di un porto turistico - accesso, parcheggio, punti informazioni, rifornimenti, ecc). Sulla base delle valutazioni, è stato quindi possibile individuare i punti di forza e di debolezza dei porti turistici indagati.

ANALISI SWOT

PUNTI DI FORZA

- Crescita del turismo nautico in modo costante e diretto
- Settore della cantieristica da diporto italiana ai vertici mondiali in termini di unità prodotte e di valore della produzione
- Secondo posto nel bacino del Mediterraneo per estensione costiera
- Livelli di servizio esistenti mediamente buoni (soprattutto al nord)
- Italia gode di una notevole ricchezza artistica e culturale, oltre che paesaggistica

PUNTI DI DEBOLEZZA

- Frammentarietà
- Conformazione artigianale delle imprese
- Scarsa capacità ricettiva
- Fragilità del sistema portuale in termini infrastrutturali e di accessibilità
- Mancanza di coordinamento a livello logistico e normativo
- Costi elevati degli ormeggi
- Squilibrio tra domanda e offerta
- Lentezza degli iter di approvazione dei piani

OPPORTUNITA'

- Creare nuovi posti barca in porti turistici o in strutture polifunzionali, di nuova costruzione o riconversione di aree dismesse ("porto-villaggio")
- Realizzare banchine di dimensione adeguata ai crescenti standard delle navi da crociera e terminal per i passeggeri
- Visione di sistema
- Maggiore competitività e visibilità nel contesto nazionale ed internazionale = creazione di occupazione e valore aggiunto per il territorio

MINACCE

- Marginalizzazione
- Competizione e rivalità con le altre strutture nazionali
- Allungamento dei tempi di realizzazione e di potenziamento
- Poca appetibilità delle strutture nazionali rispetto a quelle europee
- Porto come mero "parcheggio di barche"
- Visione miope delle potenzialità indotte dal turismo nautico

SVILUPPI FUTURI DEL PROGETTO

*In vista di un ulteriore sviluppo del presente lavoro, si conclude l'analisi avanzando la proposta di progettazione di un **indicatore sintetico provinciale** che permetta un'analisi d'insieme del fenomeno della portualità turistica, ossia in grado di cogliere congiuntamente i diversi fattori che la compongono. Da un punto di vista metodologico, con riferimento a quanto appena esposto, tale indicatore potrà tener conto dei seguenti parametri: numero di porti turistici per km di costa, indice di ricettività, indice di presenza dei servizi, indice di accessibilità (in termini di facilità di raggiungimento della struttura e distanza dai principali nodi di riferimento), indice di efficienza delle Autorità Portuali.*

INTRODUZIONE

Il sistema portuale italiano, nelle sue due principali connotazioni - commerciale e turistico - negli ultimi anni non sta dimostrando di avere le caratteristiche e le giuste potenzialità per divenire “fattore di sviluppo e modernizzazione” per l’intero paese.

Per ciò che riguarda il **settore commerciale**, tra il 2003 e il 2008 il volume di traffico gestito dal sistema portuale nazionale è cresciuto in misura contenuta, nonostante il forte sviluppo del movimento marittimo nel Mediterraneo. Vi ha contribuito in parte la stasi dell’economia nazionale, in parte l’incapacità dei porti di espandere il proprio bacino di utenza alle aree limitrofe, a sua volta determinata da carenze qualitative e quantitative degli snodi portuali e terrestri.

I principali svantaggi competitivi riguardano le infrastrutture terrestri ma si rilevano anche alcuni profili di inefficienza degli scali e carenze nelle loro dotazioni infrastrutturali. Il ciclo logistico nazionale appare poi frammentato rispetto ai sistemi integrati di altri paesi.

Per la **portualità turistica/da diporto** invece, allo stato attuale, emergono una serie di criticità, tra le quali:

- disomogeneità e frammentazione dell’offerta;
- scarsa propensione al miglioramento, alla qualità e all’innovazione tecnologica;
- poca sensibilità alle tematiche ambientali;
- scarsa visione del mercato in termini unitari e globali;
- non adeguata formazione manageriale;
- mancato raggiungimento dell’obiettivo della rete nazionale dei porti turistici;
- programmazione di breve periodo.

In tale contesto, l’esperienza decennale maturata nell’ambito del turismo da Isnart e sulle tematiche dei trasporti e della logistica da Uniontrasporti, permette di valorizzare l’osservazione del fenomeno della portualità turistica e commerciale italiana, contestualizzando tale progetto nel quadro delle dinamiche turistiche, trasportistiche e logistiche.

Nel dettaglio, i contenuti di questo progetto riguardano un approfondimento rispetto alle esigenze della domanda ed alle attuali caratteristiche dell’offerta italiana in merito alla portualità commerciale e turistica: per i porti turistici, sono stati individuati i fabbisogni di servizi, sia in termini di ospitalità che in termini di accessibilità, mentre per le strutture portuali interessate da attività commerciali, sono state approfondite analisi relative non solo al livello di accesso ma anche alla presenza di servizi logistici e all’esistenza di opportunità di sviluppo.

Le caratteristiche della domanda e dell’offerta sono state individuate anche attraverso *focus* su alcuni casi pilota individuati nell’ambito di tre regioni peculiari, sia dal punto di vista commerciale che turistico, quali la Sardegna (in particolare le

province di Sassari ed Olbia Tempio), le Marche (in particolare la provincia di Ancona) e la Liguria (in particolare la provincia di Savona).

Nelle stesse aree, l'analisi è stata rafforzata da un'indagine campionaria condotta dall'Isnart e sottoposta ad un campione di 50 imprese portuali, 100 imprese turistiche e circa 1.200 diportisti.

Le elaborazioni presentate nel presente progetto sono concretizzate in analisi finalizzate ad elaborare:

- analisi dei comportamenti e dei consumi della domanda di turismo nautico, soddisfazione espressa sui servizi dell'ospitalità utilizzati dalla clientela;
- analisi dell'accessibilità trasportistica di alcune località turistiche preventivamente selezionate e dei principali porti commerciali presenti nell'area di studio, focalizzando in particolare sulle infrastrutture fisiche che permettono l'accesso ai porti;
- analisi e valutazione dei servizi presenti nei porti commerciali indagati, finalizzate all'individuazione di fabbisogni residui e/o opportunità di investimento;
- approfondimento sulla presenza di imprese di servizio connesse al turismo nautico e sulle imprese di produzione e di trasporto che utilizzano anche la modalità marittima per i propri traffici;
- analisi della qualità dell'accoglienza nei porti turistici;
- valutazione delle strategie per la valorizzazione e lo sviluppo dei due settori (commerciale e turistico).

1 Una visione d'insieme al sistema portuale italiano

I porti e le attività connesse alla portualità hanno avuto, storicamente, una importanza determinante nello sviluppo dell'economia nazionale perché l'Italia è un paese essenzialmente trasformatore, che importa "quantità" ed esporta "valore". Ciò vuol dire che l'Italia, per creare ricchezza, ha bisogno di una rete di collegamenti efficiente, da un lato, per approvvigionarsi dai mercati più convenienti, dall'altro, per collocare la produzione sui mercati internazionali in modo efficace e competitivo.

Una seconda considerazione sulla rilevanza dei porti per lo sviluppo dell'economia nazionale riguarda il ruolo privilegiato che essi ricoprono come nodi delle infrastrutture di trasporto "generatori e moltiplicatori" di relazioni. Infatti, mentre i collegamenti con i mercati attraverso le infrastrutture terrestri (strade e ferrovie) trovano nella rigidità fisica di queste i limiti alla loro espansione, il numero dei possibili collegamenti marittimi è così elevato da risultare persino difficilmente stimabile, per la flessibilità con cui tali collegamenti possono essere combinati fra loro.

Infine, non bisogna trascurare i rapporti tra porti e territorio, nel contesto morfologico estremamente complesso della penisola italiana: la sua forma relativamente stretta, allungata e fortemente irregolare, la larga prevalenza di catene montuose e collinari che la percorrono longitudinalmente, hanno sempre costituito (ed ancor oggi costituiscono) un ostacolo alla realizzazione di collegamenti agevoli tra i porti ed il loro hinterland. Conseguentemente, il tema di se e come i porti, così come localizzati lungo i 7.500 km delle coste italiane, siano, nel complesso, in grado di svolgere, in modo efficace, il loro ruolo di supporto allo sviluppo dell'economia, non sembra possa essere disgiunto dalle problematiche connesse con i vincoli posti dalla natura del territorio alla realizzazione di significative nuove infrastrutture, sia portuali sia terrestri, che risulterebbero opportune per supportare la competitività del sistema Paese.

Questo capitolo ha lo scopo di definire qual è lo scenario nel quale si contestualizza il presente progetto, a partire dalla definizione del concetto di accessibilità legato ai porti e dei fattori che la condizionano.

Successivamente, si affronterà, in linea generale, il sistema portuale italiano, distinguendo i due aspetti della portualità, turistica e commerciale, e descrivendone le principali caratteristiche, soprattutto in termini di traffico.

Il capitolo si conclude con un approfondimento sul fatturato generato dal settore della nautica da diporto e del contributo che esso è in grado di apportare al PIL nazionale.

1.1 Accessibilità del sistema portuale

Il termine “accessibilità” viene utilizzato oggi con molte sfumature anche se ha come definizione caratteristica quella di essere *“l’insieme di tutte le condizioni che garantiscono ad un utente la fruibilità di un servizio o di una risorsa con estrema facilità”*. Si tratta di una parola che viene associata prevalentemente al mondo dell’informatica per cui si parla spesso di accessibilità dei “siti internet” o alla pubblica amministrazione per quanto riguarda l’accesso della cittadinanza ai servizi pubblici.

Quando si parla, invece, di accessibilità riferendosi alle infrastrutture, in particolare a quelle di trasporto, il primo pensiero che viene in mente è quello della presenza di reti e nodi che consentano un facile collegamento con il territorio in cui si trovano. Tuttavia, per ciascun tipo di infrastruttura bisogna considerare aspetti diversi che vanno a definire il concetto di accessibilità.

Ad esempio, l’*“accessibilità di un porto”* - che è l’oggetto di questo progetto - , non si riferisce solo al lato terra (vie di accesso, nodi di interscambio, accessibilità veicolare e pedonale alle banchine e alle strutture del porto stesso), ma anche al lato mare (caratteristiche delle imboccature, esposizione ai venti, sicurezza delle coste, ecc). Un ulteriore elemento che può essere individuato è quello relativo all’accessibilità alle informazioni sulle attività e sui servizi offerti alle merci e ai passeggeri, in particolare ai turisti nel caso di porti dedicati alla nautica da diporto.

Volendo riassumere in alcuni punti definiti quali sono gli aspetti che compongono e influenzano l’accessibilità di un porto, si può fare un elenco che, per quanto non esaustivo, comprende gli aspetti principali.

Dal lato terra:

- dotazione infrastrutturale;
- numero e qualità dei servizi per i passeggeri e per le merci;
- collegamenti efficienti con l’entroterra produttivo e culturale della regione in cui si trova il porto;
- presenza di una rete in grado di attrarre e distribuire sul territorio il flusso di visitatori e turisti;
- esistenza di politiche per favorire l’accesso all’area in termini di trasporto aereo (ove possibile) e ferroviario oltre che stradale.

Dal lato mare:

- numero di banchine ed accosti per le attività commerciali;
- numero di posti barca per le attività nautiche e da diporto;
- livello di saturazione dei posti barca determinato dalla domanda locale;
- sicurezza delle coste;
- presenza di aree marine protette.

Dal lato delle informazioni:

- presenza di un network telematico per la condivisione delle informazioni sia tra gli operatori che tra i fruitori dei servizi portuali.

Un elemento che in Italia certamente influenza l'accessibilità di un porto è legato alle caratteristiche delle città portuali che sono capolinea dei servizi di trasporto marittimo. Si tratta, per la maggior parte, di città "storiche", spesso con un altissimo valore artistico - urbanistico, e con i terminal dedicati ai traghetti o i porti turistici che si trovano in prossimità o in contiguità con il centro urbano. Non di rado il porto è strettamente legato alla vita della città e vi possono essere, ad esempio, spazi dedicati alla realizzazione di manifestazioni e spettacoli che richiamano molti spettatori.

1.2 Il sistema portuale italiano

Il sistema portuale italiano è costituito da un insieme ampio ed articolato di strutture ed impianti che rispondono alle esigenze più diverse di mobilità di merci e di persone, generando allo stesso tempo notevoli opportunità di commercio e di lavoro.

Lungo i versanti della penisola sono presenti complessivamente 525 strutture portuali tra turistiche e commerciali - Figura 1 - , comprendendo quindi tutte le tipologie, dai "porti turistici" alla "rada"¹⁰. Negli ultimi anni si è registrata una crescita consistente del numero dei porti da attribuire principalmente all'aumento di strutture dedicate al diporto nautico. La distribuzione dei porti lungo le coste non si presenta omogenea e risente anche delle vicende storiche in cui si è sviluppata la portualità.

Premettendo che il processo di realizzazione di un nuovo porto richiede diversi anni, il sistema portuale italiano nell'ultimo triennio (2007-2009) ha contato circa 26 nuove

¹⁰Come si vedrà più approfonditamente nei paragrafi successivi (cfr. §1.2.1, §2.3, §2.3.1), esistono molteplici definizioni e tipologie di porti, di seguito se ne indicano alcune.

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

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

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

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

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

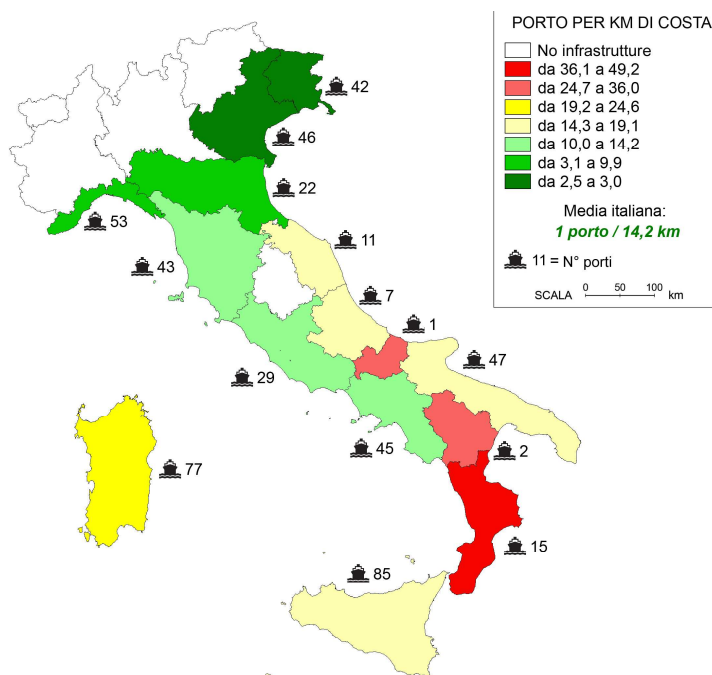
Spiaggia Attrezzata: può essere considerata tale, quella spiaggia non sottoposta ad un'intensa azione del moto ondoso durante tutto il corso dell'anno. Situata in zone prettamente turistiche, i servizi offerti da una spiaggia attrezzata sono limitati alla loro principale funzione di varare o di mettere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

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

infrastrutture¹¹. Ovviamente, nella maggior parte dei casi, non si tratta di nuovi porti nati nell'arco di tempo intercorso tra le diverse rilevazioni, ma si tratta di porti entrati in operatività in quell'anno.

Il versante tirrenico è quello che conta il maggior numero di strutture portuali, circa 350 pari al 66% del totale; questo dato è ulteriormente confermato se si analizza la frequenza di distribuzione delle strutture portuali rispetto ai chilometri di costa - cfr. §1.2.1, Tabella 2 - . Sul totale delle infrastrutture portuali, in rapporto ai km di costa dell'intera nazione, si ottiene un valore medio di 1 infrastruttura ogni 14,2 km. Nel dettaglio, emergono poi situazioni molto diverse per gruppi di regioni. La regione che risulta più presidiata è sicuramente il Friuli Venezia Giulia con 1 porto ogni 2,6 km di costa, seguita da Veneto (1 porto ogni 3 km), Emilia Romagna (1 porto ogni 5,9 km) e Liguria (1 porto ogni 6,6 km). Lazio, Toscana e Campania hanno in media 10 km di costa fra un porto e quello successivo; Marche, Abruzzo, Puglia, Sicilia e Sardegna rimangono in un range superiore ai 15 km ma inferiore ai 25; Basilicata e Molise risultano aree mediamente poco presidiate con distanze tra i 24 e i 36 km tra un porto e quello più prossimo. In ultima posizione si colloca la Calabria con 1 solo porto ogni 50 km di litorale.

Figura 1 - Numero di infrastrutture portuali per km di costa



Fonte: "Osservatorio Nautico Nazionale, Rapporto sul Turismo Nautico n° 1 - anno 2009"

¹¹Delle 26 infrastrutture, 4 sono in Liguria, 3 in Toscana, 1 nel Lazio, 1 in Basilicata, 1 Calabria, 6 in Sicilia, 3 in Sardegna, 3 in Puglia, 1 in Abruzzo e 3 in Veneto. Di queste, 12 sono state attivate nel 2009: Marina di Baiaverde - Ospedaletti (Liguria), Porto di Oneglia (Liguria), Marina di Massa (Toscana), Marina di San Vincenzo (Toscana), Isola Salina - Scalo Galera (Sicilia), Licata (Sicilia), Gela (Sicilia), Frigole - Lega Navale (Puglia), Rodi Garganico (Puglia), Ortona (Abruzzo), Marina del Sole (Veneto), Vento di Venezia (Veneto).

Dal punto di vista commerciale, i porti italiani, se se ne escludono alcuni come Gioia Tauro e Taranto, dedicati soprattutto al transhipment, accolgono principalmente traffico di cabotaggio - ed in particolare di passeggeri - che interessa, però, quasi esclusivamente le rotte tirreniche; il traffico internazionale rappresenta il 7,4% del traffico complessivo e si svolge prevalentemente lungo il versante adriatico, per cui i porti che si trovano su questo versante hanno l'importante funzione di favorire gli scambi tra l'Europa occidentale e quella orientale.

La Tabella 1 sintetizza i dati di traffico del trasporto marittimo a livello regionale secondo quanto pubblicato dall'ISTAT, il cui ultimo aggiornamento disponibile risale all'anno 2006. Nel paragrafo dedicato alla portualità commerciale (cfr. §2.2.3), invece, vengono considerati i dati puntuali dei porti sui quali è stato realizzato il focus e per i quali sono disponibili i dati relativi al 2008. Ad ogni modo, anche in questo caso, è possibile fornire una dimensione del fenomeno.

Nell'anno considerato, il sistema portuale italiano ha movimentato complessivamente 518.532.828 tonnellate di merci e 85.616.366 unità di passeggeri. Per quanto riguarda le merci, le maggiori movimentazioni sono quelle registrate nelle regioni del Nord (quasi 189 milioni di tonnellate) dove sono presenti i maggiori porti nazionali quali Genova, Savona, Trieste e Venezia. Tuttavia, il 63% delle merci è stata movimentata dai porti tirrenici.

Tabella 1 - Movimento marittimo merci e passeggeri in Italia, anno 2006

Territorio	Merchi (tonn)	Passeggeri (numero)
Veneto	34.926.187	683.156
Friuli Venezia Giulia	50.400.664	92.754
Liguria	75.093.640	2.707.380
Emilia Romagna	28.253.284	21.390
Toscana	38.467.603	11.191.519
Marche	9.511.160	1.570.883
Lazio	16.057.374	3.723.223
Abruzzo	2.588.232	48.148
Molise	255.675	206.017
Campania	19.678.580	21.937.425
Puglia	67.831.450	2.176.087
Basilicata	-	-
Calabria	30.813.344	10.669.893
Sicilia	88.273.729	17.259.509
Sardegna	56.381.906	13.328.982
Nord	188.673.775	3.504.680
Centro	64.036.137	16.485.625
Sud	121.167.281	35.037.570
Isole	144.655.635	30.588.491
Italia	518.532.828	85.616.366

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati ISTAT

La regione che in assoluto ha movimentato il maggior quantitativo di merci attraverso i porti è stata la Sicilia (88.273.729 tonn). Questo primato - oltre al fatto che la via marittima è una modalità quasi obbligata - è dovuto a diversi fattori, il primo dei quali può essere il quantitativo di prodotti petroliferi che arrivano al porto di Augusta. Un secondo fattore, non meno importante, è riconducibile al fatto che la Sicilia è uno dei principali capolinea delle autostrade del mare. Molti trasportatori preferiscono imbarcare i loro mezzi sulle navi in partenza dai porti di Catania e Palermo verso i porti delle regioni del Centro e del Nord sul versante tirrenico (e viceversa) per evitare l'attraversamento della Salerno - Reggio Calabria, incentivati anche da alcuni vantaggi come il riconoscimento di un bonus da parte dello Stato per ogni mezzo imbarcato¹².

Per quanto riguarda i passeggeri, invece, Campania e Sicilia sono le regioni dove si è registrato il maggior movimento (rispettivamente poco meno di 22 milioni e poco più di 17 milioni di unità), seguite, subito dopo, da Sardegna (13 milioni circa) e Toscana (11 milioni). Da notare che, se si esclude la Sardegna, per la quale la modalità marittima è la modalità di vezione obbligata insieme a quella aerea, le regioni citate hanno lungo i loro versanti molte isole che, oltre al movimento dei residenti, registrano anche consistenti flussi turistici nei periodi estivi. Per la Sicilia, inoltre, la modalità marittima è obbligata per il passaggio dello stretto.

Da più parti è stato evidenziato come la sola "collocazione geografica" nel Mediterraneo dovrebbe essere sufficiente a garantire al sistema portuale italiano una posizione di assoluto predominio nell'intercettare i traffici tra l'Europa centro settentrionale e i paesi del Medio Oriente, soprattutto per quello che riguarda il trasporto delle merci, grazie ai notevoli risparmi di tempo di viaggio. In effetti, negli anni passati, porti come Gioia Tauro, Genova e Taranto sono riusciti più volte a conquistare i primi posti nel Mediterraneo per numero di Teus trasportati a scapito dei porti francesi e spagnoli. Tuttavia, lo stato attuale delle infrastrutture, in particolare per le merci, evidenzia l'assenza di uno sviluppo coordinato e di una strategia unitaria a livello nazionale e i porti italiani sono cresciuti meno degli altri porti europei. Questo differenziale è certamente imputabile alle caratteristiche fisiche dei porti nazionali, molto spesso integrati nelle città e con poche possibilità di sviluppo, ma è anche collegato alla scarsa dotazione e qualità delle altre infrastrutture di trasporto che dovrebbero consentire un agile smistamento delle merci, ovvero delle reti stradali, autostradali e ferroviarie di collegamento con il territorio.

Notevole, comunque, è stata la creazione di progetti per il traffico passeggeri ed in particolare per quello derivante dalla crociera. Diversi porti, tra cui Civitavecchia e Napoli, hanno realizzato nuove banchine al fine di incrementare il numero di navi da crociera attraccate durante l'anno. Allo stesso tempo molte regioni come Campania, Calabria, Sardegna hanno attuato progetti per lo sviluppo della nautica da diporto, adeguando porti già esistenti o costruendone di nuovi con migliori attrezzature e servizi.

¹² L'Ecobonus è un incentivo nazionale riconosciuto dallo Stato agli autotrasportatori al fine di sostenere le imprese che decidono di far viaggiare via mare parte dei loro mezzi pesanti. La Legge 264/02 ha messo a disposizione 240 milioni di euro attraverso uno stanziamento quindicennale. La finanziaria 2008 ha stanziato 77 milioni di euro per ciascuno degli anni 2007, 2008, 2009. Attualmente i mezzi pesanti che circolano sulle autostrade del mare sono 1.500.000.

Nei due paragrafi che seguono si presenta una descrizione più dettagliata dei due segmenti nel quale possiamo dividere, in questa sede, il sistema portuale italiano: quello della portualità turistica e quello della portualità commerciale.

1.2.1 La portualità turistica

La navigazione da diporto è stata regolata per la prima volta con la legge 11.02.1971 n. 50; il quadro normativo ha subito nel tempo numerose modifiche al fine di adattarsi all'evoluzione del comparto della nautica da diporto, allo sviluppo delle attività turistico - ricreative e alle direttive comunitarie che nel tempo si sono susseguite. La legge quadro n.172 del 08.07.2003 ha provveduto a riordinare la materia, senza però discostarsi dalla pregressa normativa.

La definizione attuale della navigazione da diporto è fornita dall'articolo 1, comma 2 del D.Lgs n. 171/2005 secondo il quale *la navigazione da diporto è l'attività effettuata in acque marittime o interne a scopi sportivi o ricreativi e senza fini di lucro*. In base al D.P.R 2 dicembre 1997 n. 509, si definisce **porto turistico** quel *“particolare tipo di infrastruttura portuale costruita o dedicata ad un uso prettamente diportistico, dotata di attrezzature di rimessaggio, riparazione e rifornimento dei natanti di varia stazza di tipo turistico, amatoriale o sportivo.”*

Tabella 2 - Tipologia di infrastrutture portuali e loro distribuzione sul territorio nazionale, anno 2009

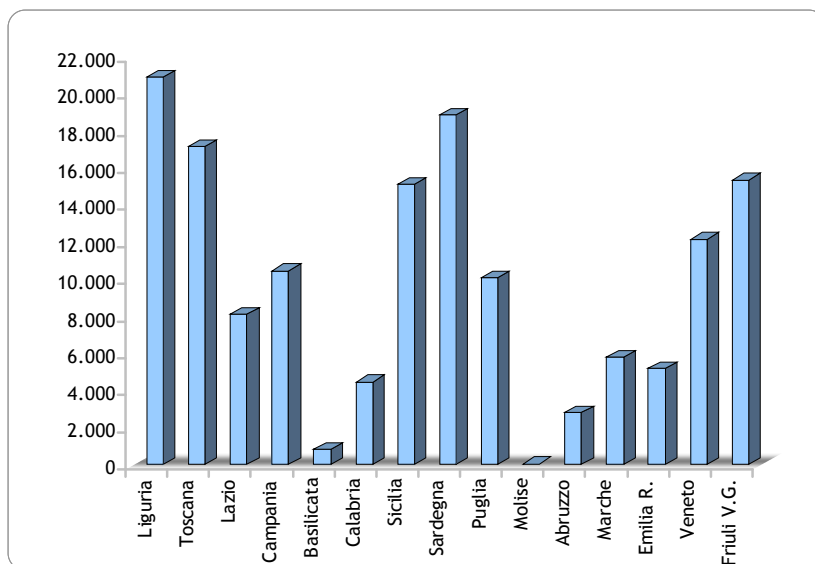
REGIONI	Totale infrastrutture portuali (numero)	Lunghezza della costa (km)	km di costa / infra. portuali	Strutture private	Strutture pubbliche					Punti di ormeggio				
				Porto turistico (Marina)	Porto	Porto industriale / commerciale	Porto canale	Darsena	Totale strutture pubbliche	Approdo	Spieggiata attrezzata	Rada	Totale punti di ormeggio	km di costa / porto turistico e punti di ormeggio
Liguria	53	350	6,6	11	31	2	1	3	37	3	1	1	5	21,9
Toscana	43	442	10,3	6	18	-	8	5	31	3	-	3	6	36,8
Lazio	29	290	10	3	11	-	8	7	26	-	-	-	0	96,7
Campania	45	480	10,7	3	29	1	2	-	32	10	-	-	10	36,9
Basilicata	2	68	34	1	1	-	-	-	1	-	-	-	0	68,0
Calabria	15	736	49,1	1	6	2	-	-	8	2	3	1	6	105,1
Sicilia	85	1.623	19,1	3	42	3	-	2	47	33	-	2	35	42,7
Sardegna	77	1.897	24,6	11	34	1	2	4	41	25	-	-	25	52,7
Puglia	47	865	18,4	2	27	2	1	8	38	7	-	-	7	96,1
Molise	1	36	36	-	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-
Abruzzo	7	125	17,9	1	6	-	-	-	6	-	-	-	-	-
Marche	11	172	15,6	3	5	1	2	-	8	-	-	-	-	-
Emilia Romagna	22	130	5,9	6	1	-	10	3	14	2	-	-	2	16,3
Veneto	46	140	3	7	5	-	2	26	33	6	-	-	6	10,8
Friuli V.G.	42	111	2,6	10	11	4	3	6	24	8	-	-	8	6,2
ITALIA	525	7.465	14,2	68	228	16	39	64	347	99	4	7	110	41,9

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati “Osservatorio Nautico Nazionale, Rapporto sul Turismo Nautico n°1 - anno 2009”

Un porto turistico è un porto attrezzato al ricovero di natanti che possono andare dal piccolo cabinato al grande yacht. Per la sua specifica funzione si trova in genere in località caratterizzate da attività di turismo. Può essere “naturale”, se è ricavato da insenature rocciose, piccoli fiordi o baie, oppure “artificiale” se costruito interamente con varie tipologie costruttive (calcestruzzo, prefabbricati, strutture galleggianti o pontili sospesi). Per assolvere alla sua specifica funzione, il porto turistico deve essere dotato di tutte le attrezzature per l’assistenza ed il rifornimento sia di carburante ed acqua potabile, che di generi alimentari per i rifornimenti di bordo (cambusa); inoltre, di solito è presente un certo numero di gru di alaggio o piccoli bacini di carenaggio per i natanti di più grande dimensione. Nelle adiacenze dei porti turistici più importanti sono spesso presenti strutture alberghiere e di ristorazione. Con lo sviluppo delle flotte di natanti da diporto, anche i porti turistici si sono sviluppati aumentando di numero e servizi offerti.

L’analisi dell’offerta della portualità turistica nel nostro Paese deve tener conto di due aspetti: il primo riguarda la dotazione di porti e strutture essenziali per garantire una buona accessibilità dall’acqua; il secondo si riferisce al parco nautico in esercizio, ossia all’insieme di tipologie di imbarcazioni utilizzate per la nautica da diporto. In questo paragrafo viene fornita una descrizione generale degli aspetti principali che caratterizzano la nautica da diporto. L’argomento verrà ripreso in maniera più diffusa nel successivo capitolo, dedicato alla descrizione dei porti che sono oggetto di questo progetto, ed in particolare nel paragrafo 2.3, dedicato, nello specifico, alla descrizione dell’offerta per la nautica da diporto, paragrafo al quale si rimanda per maggiori dettagli.

Grafico 1 - Disponibilità di posti barca per regione, anno 2009



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati “Osservatorio Nautico Nazionale, Rapporto sul Turismo Nautico n° 1 - anno 2009”

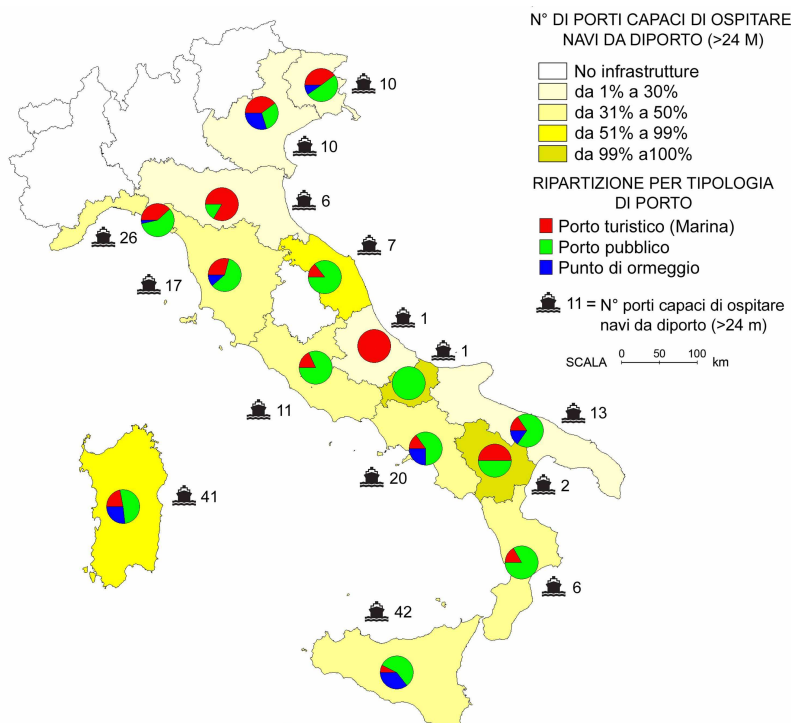
Con riferimento alla Tabella 2 - di cui nel paragrafo precedente si è riportata la rappresentazione cartografica, §1.2 Figura 1 - , in cui si evidenzia, regione per regione, la dotazione di strutture portuali disaggregate secondo la tipologia e la

regione di appartenenza, si evince che, complessivamente, sul territorio nazionale attualmente convivono 68 porti turistici e 110 punti di ormeggio, tra approdi, rade e spiagge attrezzate, per un totale di 178 strutture portuali adibite al diportismo nautico (escludendo quindi le strutture pubbliche) che, in media, equivalgono a una struttura ogni 42 km di costa. Limitandosi alle tipologie tipicamente vocate al diportismo nautico, si può riscontrare come, nel caso dei porti turistici e degli approdi, le prime sei regioni - Liguria, Sardegna, Sicilia, Campania, Friuli Venezia Giulia e Veneto - rappresentino il 75% delle strutture e queste risultano anche meglio distribuite rispetto a quanto avviene a livello nazionale. Le regioni meno attrezzate risultano, invece, Basilicata, Abruzzo e Molise. In tutte le regioni è poi molto limitato il numero di rade e spiagge attrezzate.

Un altro aspetto interessante è quello che si riferisce alla disponibilità dei posti barca, tema che verrà ripreso e approfondito al paragrafo 2.3.1.

Come è osservabile nel Grafico 1, la maggiore concentrazione di posti barca si riscontra in Liguria, Toscana, Sardegna e Friuli Venezia Giulia che, complessivamente, offrono il 49% dei posti barca disponibili. Viceversa, le regioni con una minore dotazione sono Abruzzo, Basilicata e Molise. La capacità e la qualificazione di un porto varia anche in funzione alla grandezza delle imbarcazioni che è in grado di accogliere. Il 40,6% circa delle strutture portuali italiane è in grado di ospitare imbarcazioni di dimensioni superiori ai 24 metri di lunghezza (navi da diporto) - Figura 2 - . La situazione attuale vede in testa le due isole maggiori, con 41 porti per la Sardegna e 42 per la Sicilia, seguite dalla Liguria con 26 porti e dalla Campania con 20.

Figura 2 - Infrastrutture in grado di ospitare navi da diporto, anno 2009



Fonte: "Osservatorio Nautico Nazionale, Rapporto sul Turismo Nautico n° 1 - anno 2009"

Ad eccezione di Basilicata e Molise, in cui tutti i porti sono in grado di ospitare navi da diporto, a livello percentuale le regioni che fanno registrare valori superiori al 50% sono Marche (63,6%) e Sardegna (53,2%), mentre in Abruzzo solo il 14% delle strutture possono disporre di posti barca idonei. La maggior parte dei porti presenti lungo la costa adriatica - anche a causa delle particolari condizioni dei fondali marini - si caratterizza per non superare il valore del 30%. Infatti, ad esclusione di Marche e Molise, in tutte le altre regioni la percentuale di porti in grado di accogliere navi da diporto non supera il 27,7%.

Sulla base della distinzione tra le diverse infrastrutture portuali (cfr. nota 3) si può poi effettuare una ripartizione dei posti barca disponibili per ciascuna di esse - Tabella 3 - .

Tabella 3 - Distribuzione dei posti barca per tipologia di struttura e per regione, anno 2009, valori in percentuale

REGIONI	Strutture private	Strutture pubbliche					Punti di ormeggio			
	Porto turistico (Marina)	Porto	Porto industr.le / comm.le	Porto canale	Darsena	Tot. strutture pubbliche	Approdo	Spiaggia attrezzata	Rada	Tot. punti di ormeggio
Liguria	28,9	55,3	3,5	9,6	1,5	69,8	0,7	0,3	0,3	1,3
Toscana	21,2	35,3	-	28,2	6,8	70,4	1,5	-	6,8	8,4
Lazio	34,9	29,3	-	20,3	15,5	65,1	-	-	-	-
Campania	14	62,6	11,2	2,9	0	76,8	8,8	-	-	8,8
Basilicata	28,1	71,9	-	-	-	71,9	-	-	-	-
Calabria	4,6	62,7	3,1	-	-	65,8	4,5	20,7	4,5	29,6
Sicilia	8	56,1	7,6	-	2,8	66,6	24,5	-	1	25,5
Sardegna	26,5	51,6	-	2	3,9	57,5	16	-	-	16
Puglia	9,4	65,8	4,4	1	9,1	80,4	10,2	-	-	10,2
Molise	-	100	-	-	-	100	-	-	-	-
Abruzzo	44,3	55,7	-	-	-	55,7	-	-	-	-
Marche	38,3	43,6	0,1	18	-	61,7	-	-	-	-
Emilia Romagna	50,6	2,4	-	25	7,5	34,8	14,5	-	-	14,5
Veneto	23,7	5	-	17,8	38,1	60,9	15,4	-	-	15,4
Friuli V.G.	31,3	16,8	4,8	28,5	9,4	59,5	9,3	-	-	9,3
ITALIA	24	42,2	3	12,3	7,7	65,2	9	0,7	1,1	10,8

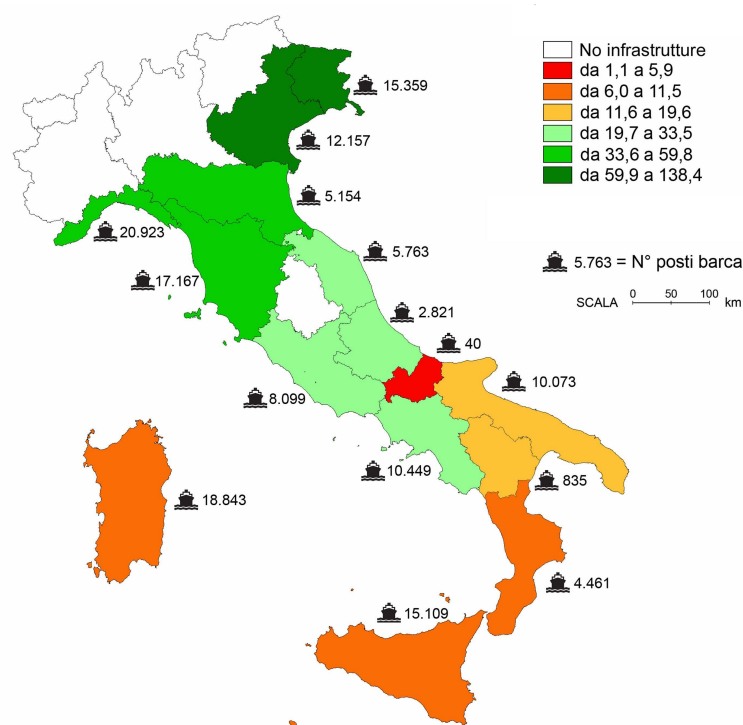
Fonte: "Osservatorio Nautico Nazionale, Rapporto sul Turismo Nautico n° 1 - anno 2009"

A livello nazionale, il 24% dei posti barca si concentra nei porti turistici, nei quali sono presenti anche tutte le strutture, gli impianti ed i servizi dedicati alla nautica da diporto; il 65,2% nelle strutture pubbliche; il rimanente 10,8% si colloca, invece, nei punti di ormeggio, dove sono presenti anche strutture per il rimessaggio e l'alaggio di piccole imbarcazioni.

A livello di singola regione, si riscontra poi che Calabria, Sicilia, Puglia e Campania presentano la minore disponibilità di posti barca nei porti turistici, con percentuali rispettivamente del 4,6%, 8%, 9,4% e 14%. Al contrario, Friuli Venezia Giulia, Lazio Marche, Abruzzo ed Emilia Romagna sono le regioni con la maggiore offerta di posti barca nei porti turistici con percentuali tra il 31% del Friuli Venezia Giulia e il 50% dell'Emilia Romagna, unica regione, quest'ultima, in cui la presenza dei posti barca nelle strutture pubbliche non risulta essere superiore rispetto alle altre.

Un ulteriore elemento interessante è rappresentato dalla disponibilità di posti barca rispetto ai chilometri di costa - cfr. §2.3.1, Tabella 120 - . In Italia sono presenti, mediamente, circa 20 posti barca ogni km di costa. Il Nord è la ripartizione geografica che presenta una maggiore offerta con 70,1 posti barca per ogni km di litorale. Le Isole, invece, presentano la peggiore dotazione con 9,6 posti barca per km di litorale - Figura 3 - . A livello regionale, Molise (1,1), Calabria (5,6), Sicilia (9,3), Sardegna (9,9) e Puglia (11,6) sono tutte al di sotto della media nazionale. Le altre regioni, invece, si trovano tutte al di sopra di questo valore. La regione con la maggiore offerta è il Friuli Venezia Giulia, con 138,4 posti barca per km di costa.

Figura 3 - Disponibilità di posti barca per km di costa



Fonte: "Osservatorio Nautico Nazionale, Rapporto sul Turismo Nautico n° 1 - anno 2009"

Il secondo aspetto da analizzare nella descrizione della portualità turistica in Italia è, come anticipato all'inizio del paragrafo, la consistenza del parco nautico italiano¹³.

¹³ Questo tema verrà ripreso e analizzato nel dettaglio al §2.2.1 *Individuazione della domanda di "turismo nautico" attuale*, con particolare riferimento alle aree territoriali oggetto di studio.

Esistono diverse classificazioni mediante le quali vengono individuate le imbarcazioni da diporto. Una prima divisione viene effettuata sulla base dell'utilizzo del mezzo:

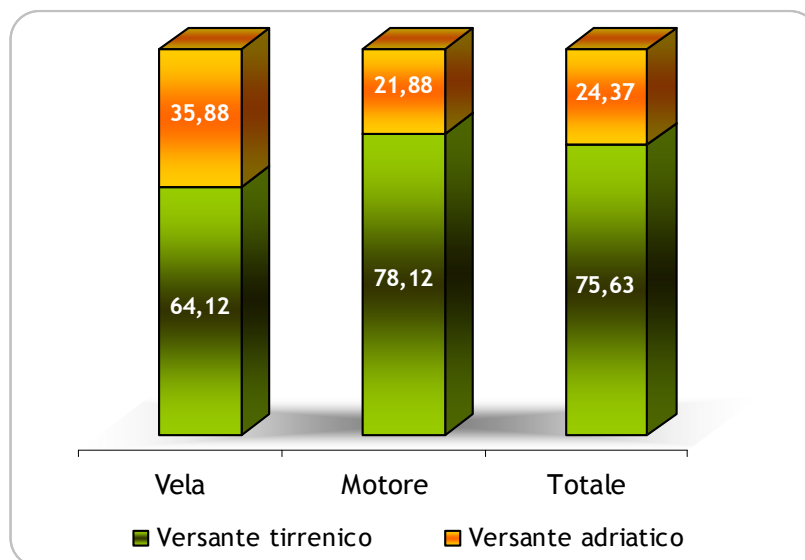
- **per uso privato:** quando il mezzo è utilizzato senza fini di lucro per attività sportive o ricreative;
- **per uso commerciale:** quando il fine è quello di ottenere un vantaggio economico, quando è oggetto di locazione e noleggio, oppure quando il mezzo è utilizzato come unità d'appoggio per corsi professionali della navigazione da diporto o come appoggio per l'addestramento subacqueo da centri di immersione (*diving*).

Una seconda ripartizione, invece, si basa sulle seguenti definizioni previste per legge:

- **unità da diporto:** sono tutte le costruzioni di qualunque tipo e con qualunque mezzo di propulsione destinate alla navigazione da diporto;
- **navi da diporto:** sono le unità con scafo di lunghezza superiore a 24 metri;
- **imbarcazioni da diporto:** sono le unità con scafo di lunghezza da 10 a 24 metri;
- **natanti da diporto:** sono le unità a remi o motorizzate con scafo di lunghezza pari o inferiore ai 10 metri.

A livello nazionale, il numero delle unità da diporto iscritte al 2007 negli Uffici Marittimi e Provinciali, secondo quanto pubblicato dal Ministero delle Infrastrutture, risulta, complessivamente, pari a 98.138 - cfr. §2.2.1, Tabella 20 -.

Grafico 2 - Distribuzione territoriale delle imbarcazioni da diporto iscritte negli Uffici Marittimi per versante, anno 2007



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati "Osservatorio Nautico Nazionale, Rapporto sul Turismo Nautico n° 1 - anno 2009"

Di queste, la tipologia di imbarcazione prevalente è quella a motore (88.334 unità), in particolare quella di lunghezza inferiore o uguale ai 10 m (54.281 unità). La consistenza diminuisce man mano che aumenta la lunghezza delle imbarcazioni

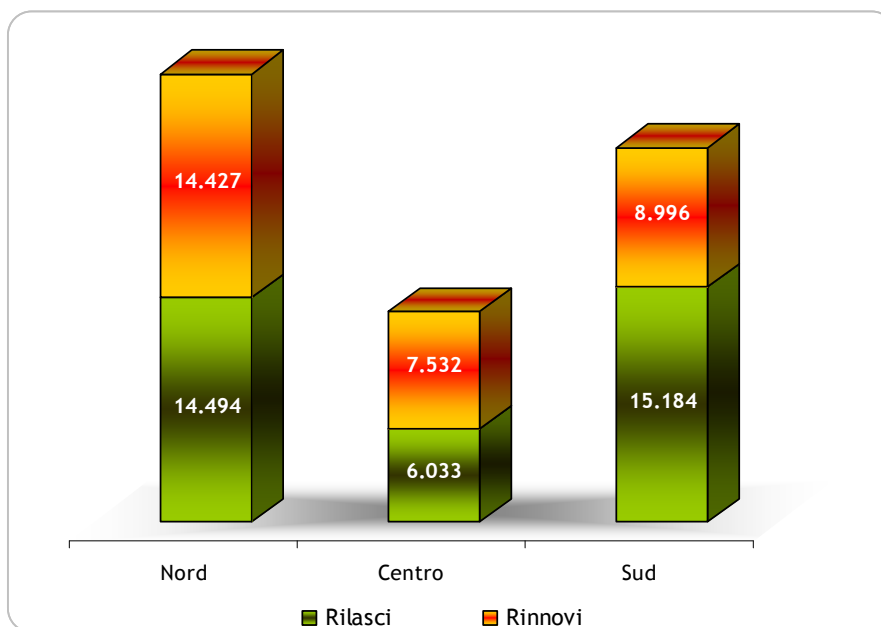
considerate. Infatti, le unità con lunghezza compresa tra i 18 e i 24 metri rappresentano appena il 2,5%. Le imbarcazioni a vela, invece, costituiscono all'incirca un quinto del totale con una prevalenza del segmento 10 - 12 metri (8.104 unità), seguito da quello 12 - 18 metri (5.580 unità). Le navi da diporto (>24 m), infine, rappresentano una quota esigua, appena lo 0,2% del totale, nonostante per i produttori ricoprano un ruolo importante in termini di indotto e quota di mercato.

Dal punto di vista della distribuzione territoriale, risulta un'alta concentrazione di unità (sia a vela che a motore) nelle regioni tirreniche (75,63%) - Grafico 2 - ¹⁴.

La regione con il maggior numero di unità iscritte è la Liguria con più di 20.000 unità, quasi il doppio rispetto a quelle registrate in Toscana che, con circa 11.000 unità, si posiziona al secondo posto. Seguono Campania e Lazio, con circa 9.000 unità iscritte, e Veneto, con 5.000 unità.

A conclusione dell'analisi, si accenna brevemente alla consistenza delle patenti nautiche registrate in Italia. Secondo la normativa vigente¹⁵ gli enti preposti al rilascio delle patenti nautiche sono la Motorizzazione Civile (entro le 12 miglia), gli Uffici Circondariali marittimi e le Capitanerie di Porto competenti per il territorio (senza limitazioni).

Grafico 3 - Numero di patenti nautiche rilasciate e rinnovate, anno 2007



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati "Osservatorio Nautico Nazionale, Rapporto sul Turismo Nautico n° 1 - anno 2009"

¹⁴ Nella distribuzione territoriale, per quanto riguarda le regioni che non hanno sbocchi sul mare, i rispettivi valori sono stati sommati a quelli delle regioni più vicine che, invece, si affacciano sul mare. Ad esempio, le unità iscritte in Piemonte e Valle d'Aosta sono state sommate a quelle della Liguria e quindi conteggiate sul versante tirrenico. Nel computo si tiene conto anche delle imbarcazioni dedicate esclusivamente alla navigazione da lago.

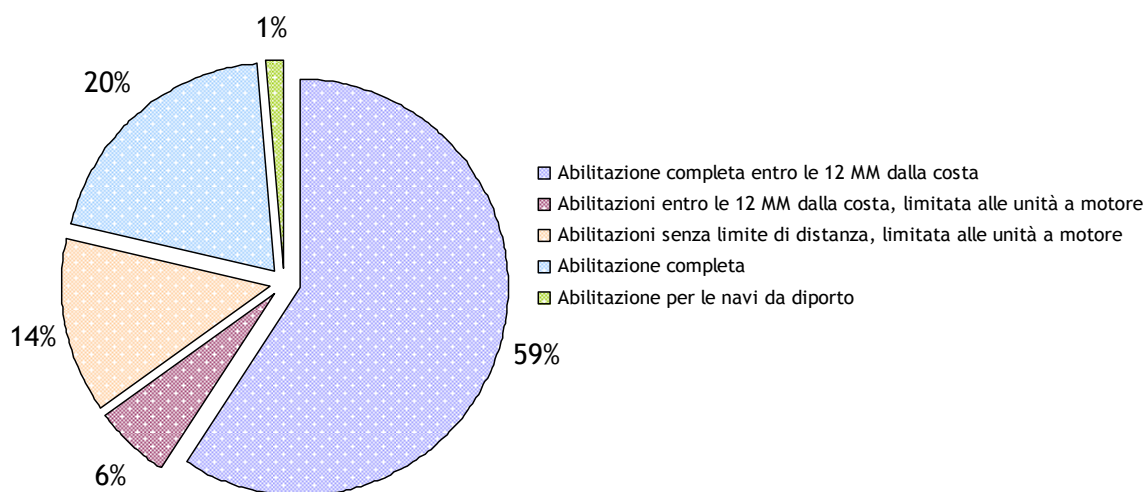
¹⁵ Cfr. Codice della Nautica da Diporto.

Nel 2007¹⁶ le patenti nautiche rilasciate o rinnovate sono state complessivamente 66.666, con una differenza significativa tra le regioni centro-settentrionali e quelle meridionali. Infatti, nelle prime la ripartizione è piuttosto equa (con pesi percentuali rispettivamente del 52% e 48%), mentre nelle seconde è stato registrato un maggior numero di nuovi rilasci (con un peso percentuale del 63%).

Da un'analisi complessiva delle tipologie di patenti rilasciate e rinnovate, sulla base delle possibili abilitazioni, si evidenzia che la prevalenza è costituita da autorizzazioni entro le 12 miglia marine (MM) dalla costa (59%) e dalle abilitazioni per tutte le tipologie di imbarcazioni e senza limite di distanza (20%) - Grafico 4 - .

Questa distribuzione, se confrontata con la consistenza delle unità da diporto, risulta congruente con la ripartizione per tipologia di imbarcazioni, che vede la prevalenza delle unità al di sotto dei 10 m di lunghezza.

Grafico 4 - Distribuzione delle patenti nautiche (rilasciate e rinnovate) per tipologia di abilitazione, anno 2007



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati "Osservatorio Nautico Nazionale, Rapporto sul Turismo Nautico n° 1 - anno 2009"

1.2.2 La portualità commerciale

Un porto commerciale è di regola costituito da molte strutture:

- i moli esterni, in genere protetti da blocchi di cemento o da grandi pietre frangiflutti sul lato verso il mare, per proteggere l'interno dalle onde (la protezione può essere fornita, in alternativa, da una diga foranea);
- i moli interni e le banchine per attraccare le navi e consentire di salire e scendere o caricare e scaricare;

¹⁶ Ultimo anno per cui sono disponibili i dati disponibile secondo quanto pubblicato dal Ministero dei Trasporti.

- i fari, uno bianco visibile da lontano con una sequenza luminosa caratteristica per identificare il porto dal mare aperto di notte, e due fanali, uno rosso ed uno verde, rispettivamente a sinistra e a destra dell'ingresso nel porto;
- eventuali gru per caricare le merci sulle navi;
- eventuali magazzini o piazzali per lo stoccaggio delle merci o dei container;
- eventuali terminal delle compagnie di navigazione;
- strade e/o ferrovie per raggiungerlo.

I maggiori scali capolinea di attività commerciali presenti sul territorio nazionale, complessivamente hanno una dotazione di 370 accosti, per un'estensione totale di circa 110 km, dedicati alle diverse tipologie di merci. La maggior parte degli accosti offre servizi per le rinfuse solide (96), per i traffici Ro/Ro (83), e per le merci in colli (80). La superficie complessiva dei piazzali dedicati alle merci è di oltre 9 milioni di metri quadri, con Venezia, Trieste e Ravenna che hanno le maggiori estensioni, (rispettivamente 2.112.849 mq, 2.041.000 mq e 1.484.000 mq).

I porti considerati offrono anche una buona dotazione di magazzini frigoriferi (126.563 mq), in particolare Trieste (47.000 mq), Salerno (35.000 mq) e Livorno (35.000 mq).

Dall'analisi dei dati di traffico relativi al 2008 e diffusi da Assoporti - l'Associazione cui partecipano le Autorità Portuali e gli Enti pubblici non economici ai quali è stata affidata l'amministrazione dei principali porti italiani - , si evince che il settore portuale nazionale ha movimentato complessivamente 509,846 milioni di tonnellate di merce, 10,530 milioni di Teus e 49,986 milioni di passeggeri. Per quanto riguarda le merci, in linea generale, se il bilancio 2007 si era chiuso con un risultato sostanzialmente positivo (+7% le tonnellate di merce varia movimentata e +7,5% i Teus), il 2008 mostra i primi segnali della crisi economica e finanziaria che ha caratterizzato gli ultimi mesi dell'anno. Infatti, il complesso delle merci transitate nei porti italiani ha risentito di una leggera flessione (-0,59% il tonnellaggio di merce) rispetto al 2007. Stesso discorso può farsi per il trasporto di container, settore nel quale il numero di Teus trasportati, nel corso del 2008, è sceso dello 0,82%. Vi è stato, al contrario, un aumento nel numero di passeggeri trasportati (+2,38%) grazie anche all'ampliamento del mercato delle crociere.

Nel dettaglio - Tabella 4 - , Genova si conferma come primo scalo nazionale per il volume di merci movimentate, con 54,218 milioni di tonnellate, seguono il porto di Trieste, che conta 48,279 milioni di tonnellate, Taranto (43,271 milioni di tonn), Gioia Tauro (34,313 milioni di tonn), Cagliari Sarroch (34,271 milioni di tonn) e Livorno che, con 34,029 milioni di tonnellate, diventa il sesto porto italiano per traffico di merce movimentata. In coda alla classifica risultano, invece, i porti di Gaeta, Marina di Carrara, Porto Nogaro, Barletta e Monopoli, con traffici inferiori a 2,6 milioni tonnellate. Osservando poi le variazioni dei traffici rispetto all'anno precedente - Tabella 5 - , si deduce che diminuiscono in quantità sostanziale le tonnellate di merci movimentate nei porti di Piombino (-12,59%), Marina di Carrara (-11,31%), Salerno (-10,25%), Civitavecchia (-10,06%), Monfalcone (-8,82%), Taranto (-8,36%) e Bari (-8,32%). Di contro, tra i porti che hanno chiuso il 2008 in attivo spiccano quelli di Olbia - Golfo Aranci - Porto Torres (98,47%), Chioggia (31,98%), Brindisi (24,85%), Monopoli (19,79%) e Gioia Tauro (13,69%).

Tabella 4 - Dati di traffico annuali (merci e passeggeri) nei porti italiani - Anno 2008

PORTI	Rinfuse liquide (x1.000 tonn)	Rinfuse solide (x1.000 tonn)	Merci varie (x1.000 tonn)	TOTALE (x1.000 tonn)	Totale Teus (numero)	Totale passeggeri (numero)
Savona - Vado	7.456	4.108	4.089	15.653	252.837	1.113.375
Genova	21.006	5.498	27.714	54.218	1.766.605	3.262.912
La Spezia	2.510	1.678	14.432	18.619	1.246.139	49.656
Marina di Carrara	25	523	2.024	2.572	2.328	27.100
Livorno	8.624	1.185	24.220	34.029	778.864	3.178.971
Piombino	220	6.260	1.390	7.869	-	3.653.648
Civitavecchia	1.233	1.341	4.339	6.912	25.213	4.262.307
Fiumicino	5.447	-	-	5.447	-	60.523
Gaeta	1.763	831	-	2.593	-	917
Napoli	4.283	4.722	10.346	19.352	481.521	9.026.247
Salerno	-	77	9.700	9.777	330.373	559.588
Gioia Tauro	662	99	33.533	34.313	3.467.824	-
Taranto	6.339	21.775	15.157	43.271	786.655	189
Brindisi	3.061	8.202	1.891	13.153	673	525.791
Bari	19	1.057	4.017	5.093	113	1.846.408
Barletta	276	763	114	1.154	-	50
Monopoli	76	146	2	224	-	141
Ancona	4.854	1.366	3.207	9.427	102.151	1.504.890
Ravenna	4.834	11.728	9.334	25.896	214.324	16.709
Chioggia	-	1.740	1.406	3.145	-	-
Venezia	12.331	8.513	9.404	30.248	379.072	1.720.496
Portonogaro	-	220	1.221	1.441	-	-
Monfalcone	-	1.119	2.904	4.023	1.645	217
Trieste	37.268	1.806	9.205	48.279	335.943	153.212
Messina - Milazzo	14.483	988	7.032	22.503	-	9.888.176
Catania	13	289	4.294	4.596	18.036	292.036
Augusta	29.322	1.072	-	30.394	-	-
Palermo	822	63	5.919	6.804	32.708	2.427.475
Cagliari - Sarroch	28.161	237	5.874	34.271	307.527	466.463
Olbia - Golfo Aranci - P.Torres	4.529	2.306	7.732	14.568	-	5.948.940
TOTALE	199.615	89.711	220.520	509.846	10.530.551	49.986.437

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Assoporti e Autorità Portuali

Da un'analisi per settore merceologico - rinfuse solide, rinfuse liquide e container -, si possono poi effettuare alcune interessanti considerazioni puntuali. Il porto di Taranto è il primo in Italia per la movimentazione di *merci solide* con poco meno di 22 milioni di tonnellate movimentate nel 2008, subito dopo seguono i porti di Ravenna (che conta circa 12 milioni di tonnellate) e Venezia (8,5 milioni di tonnellate).

Tabella 5 - Variazioni percentuali dei traffici annuali nel 2008 rispetto al 2007

PORTI	Rinfuse liquide	Rinfuse solide	Merci varie	TOTALE MERCICI	Totale Teus	Totale passeggeri
Savona - Vado	-8,54%	3,63%	3,89%	-2,48%	4,17%	3,54%
Genova	-2,18%	-8,26%	-6,76%	-5,20%	-4,77%	1,23%
La Spezia	-19,68%	4,22%	-1,70%	-4,10%	4,98%	-37,43%
Marina di Carrara	-30,56%	-27,36%	-5,60%	-11,31%	-0,09%	-
Livorno	-4,57%	1,28%	6,57%	3,32%	4,47%	6,12%
Piombino	-20,00%	-12,52%	-11,52%	-12,59%	-	-5,97%
Civitavecchia	-15,78%	-18,68%	-5,10%	-10,06%	-19,04%	11,94%
Fiumicino	-3,49%	-	-	-3,49%	-	-32,56%
Gaeta	-5,72%	-5,68%	-	-5,71%	-	93,05%
Napoli	-3,86%	0,34%	-6,87%	-4,52%	4,49%	0,42%
Salerno	-	-14,44%	-10,21%	-10,25%	-14,26%	8,08%
Gioia Tauro	2,95%	-17,50%	13,99%	13,69%	0,65%	-
Taranto	-23,71%	-0,97%	-10,45%	-8,36%	4,06%	2,72%
Brindisi	9,99%	7,22%	1753,92%	24,85%	-87,44%	24,47%
Bari	-58,70%	-30,14%	0,55%	-8,32%	76,56%	3,73%
Barletta	-8,61%	-8,62%	65,22%	-4,23%	-	0,00%
Monopoli	2,70%	40,38%	-77,78%	19,79%	-	-84,01%
Ancona	7,34%	-13,76%	5,08%	2,95%	17,16%	-1,27%
Ravenna	6,66%	-7,81%	3,08%	-1,57%	3,65%	11,25%
Chioggia	-	39,98%	23,44%	31,98%	-	-
Venezia	-3,16%	-0,04%	4,91%	0,11%	15,04%	14,44%
Portonogaro	-	-12,70%	1,41%	-1,03%	-	-
Monfalcone	-	-8,95%	-6,29%	-8,82%	8,29%	72,22%
Trieste	7,19%	-14,61%	-0,32%	4,69%	26,36%	34,75%
Messina - Milazzo	-8,41%	15,29%	2,99%	-4,23%	-	-0,72%
Catania	-59,38%	36,97%	5,63%	6,69%	-19,85%	-8,11%
Augusta	-5,60%	-28,53%	-	-6,66%	-	-
Palermo	1,36%	-45,22%	3,75%	2,62%	2,96%	5,27%
Cagliari - Sarroch	3,79%	-25,24%	-27,50%	-3,60%	-43,81%	1,97%
Olbia - Golfo Aranci - P. Torres ¹⁷	-	-	-	-	-	-
TOTALE	0,17%	-2,86%	-0,32%	-0,59%	-0,82%	2,38%

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Assoportori e Autorità Portuali

Insieme, questi tre porti (Taranto, Ravenna e Venezia), raccolgono il 46,8% del totale delle rinfuse solide che transitano nei porti italiani. Nel complesso, il segmento delle

¹⁷ I dati non sono confrontabili con quelli dell'anno precedente perché solo nel 2008 le statistiche dei dati di traffico portuale a Porto Torres sono state accorpate a quelle dei porti di Olbia e Golfo Aranci.

rinfuse solide ha chiuso il 2008 con un risultato negativo (-2,86%), che equivale a 3.398.000 tonnellate di merce in meno.

Il settore delle *rinfuse liquide* è rimasto sostanzialmente stabile rispetto al 2007 (+0,17%). Il porto di Trieste si conferma il primo porto italiano in questo segmento, movimentando circa 37,3 milioni di tonnellate di merce, seguito dai porti di Augusta (29,322 milioni di tonni) e Cagliari - Sarroch (28,161 milioni di tonnellate). La performance migliore è, però, quella del porto di Brindisi, con una crescita di quasi il 10%. Al contrario, i risultati peggiori si registrano nei porti di Bari (-58,7%) e di Catania (-59,4%), che vedono più che dimezzato il proprio traffico.

Infine, il traffico *containers* tocca complessivamente la soglia di 10.530.551 Teus nel 2008, in leggero calo (-0,82%) rispetto a quanto registrato nel 2007. Il primo porto in Italia, per questo comparto, è quello di Gioia Tauro che conta poco meno di 3,5 milioni di Teus (ossia circa il 33% rispetto al dato complessivo nazionale). Nell'anno considerato, il porto reggino ha totalizzato un modesto incremento (+0,65%), che segue un aumento del 17,26% realizzato nel 2007. In seconda posizione si colloca il porto di Genova (1.766.605 Teus), seguito dal porto di La Spezia (1.246.139 Teus). Complessivamente questi tre porti movimentano il 62% del traffico container italiano.

A differenza del settore merceologico, il *comparto dei passeggeri*, nel 2008, ha concluso con una crescita del 2,38%. Nei porti del Mezzogiorno¹⁸, durante l'anno, è transitato il 62% del totale dei passeggeri che hanno utilizzato la modalità marittima per i propri spostamenti. I porti di Messina - Milazzo e Napoli sono quelli che, in assoluto, hanno totalizzato il maggior traffico di passeggeri, con quasi 10 milioni di utenti il primo e poco più di 9 il secondo. Il porto siciliano è il punto di partenza per i collegamenti tra la Sicilia e il continente; mentre dal porto campano partono i traghetti per Ischia, Capri e Procida. Con uno scarto di circa 5 milioni di passeggeri, seguono poi i porti di Olbia - Golfo Aranci - Porto Torres (5,9 milioni di passeggeri), Civitavecchia (4,3 milioni di passeggeri) e Piombino (3,6 milioni di passeggeri).

Una caratteristica che accomuna i porti del Centro - Sud è quella di essere punti di partenza/arrivo per il raggiungimento di aree ad alta attrattività turistica, come testimoniano, ad esempio, il porto di Messina - Milazzo, per quanto riguarda le isole Eolie, il porto di Napoli per le isole del Golfo partenopeo e le Pontine, o i porti di Livorno e Civitavecchia che assicurano i collegamenti con la Sardegna, oltre che essere scali privilegiati per le navi da crociera (insieme a Napoli), grazie alla loro vicinanza a territori ricchi di arte e cultura (Roma, Firenze, Pompei), in grado di attrarre un gran numero di visitatori ogni anno.

1.3 La nautica nelle attività economiche

In questo paragrafo si analizzano due componenti economiche della nautica da diporto. La prima riguarda le spese sostenute dal diportista (per il mantenimento della propria imbarcazione e per le attività turistiche annesse), la seconda, invece, è relativa alla produzione di imbarcazioni da diporto (cantieristica, motori, accessori e

¹⁸ Porti di Napoli, Salerno, Gioia Tauro, Taranto, Brindisi, Bari, Barletta, Monopoli, Messina-Milazzo, Catania, Augusta, Palermo, Cagliari - Sarroch e Olbia - Golfo Aranci - Porto Torres.

componenti), della quale verranno descritti il fatturato e l'incidenza sul PIL nazionale e sul mercato del lavoro.

1.3.1 Le spese del diportista

Le spese che il diportista sostiene possono essere distinte in due macrocategorie:

1. **spese per l'imbarcazione:** costi di ormeggio e altri servizi portuali, assicurazione, canone di leasing, carburante, ecc...;
2. **spese per la persona:** costi per la ristorazione, lo svago, l'uso di strutture alberghiere, ecc...

Le *spese per l'imbarcazione* sono soggette a variazione in funzione di diversi fattori, quali: la dimensione dell'imbarcazione, la frequenza d'uso, le caratteristiche del porto di approdo e i servizi offerti a terra. Nella Tabella 6 vengono riportati i costi medi, disaggregati per tipo di servizio richiesto e per dimensione dell'imbarcazione, secondo un'indagine svolta nell'estate del 2009 dall'Osservatorio Nautico Nazionale presso 52 strutture portuali.

Tabella 6 - Spese annuali relative all'imbarcazione per servizio e per tipologia
Valori medi annuali in €

Servizi	Tipo di imbarcazione per classe di lunghezza			
	fino a 10 m (natanti)	da 10,01 a 16,9 m (imbarcazioni minori)	da 17 a 24 m (imbarcazioni maggiori)	>24 m (navi da diporto)
Servizi portuali	2.104	4.597	7.875	18.000
Carburante	978	4.008	9.357	25.988
Manutenzione	1.369	3.262	7.900	17.600
Accessori	918	2.015	2.500	4.688
Provviste	411	432	350	7.143
Totale	5.780	14.314	27.982	73.419

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati "Osservatorio Nautico Nazionale, Rapporto sul Turismo Nautico n° 1 - anno 2009"

Complessivamente, il settore dei servizi per l'imbarcazione procura una spesa annua, al diportista, che varia da un minimo di 5.780 € a un tetto massimo di 73.419 €. I tre principali fattori di costo sono i servizi portuali (costo dell'ormeggio e relative utenze), il carburante e la manutenzione, con percentuali medie rispettivamente del 30%, 28% e 25%. La spesa minore è riconducibile alle provviste, che incidono mediamente per il 5%, mentre le spese per gli accessori hanno un peso medio dell'11%.

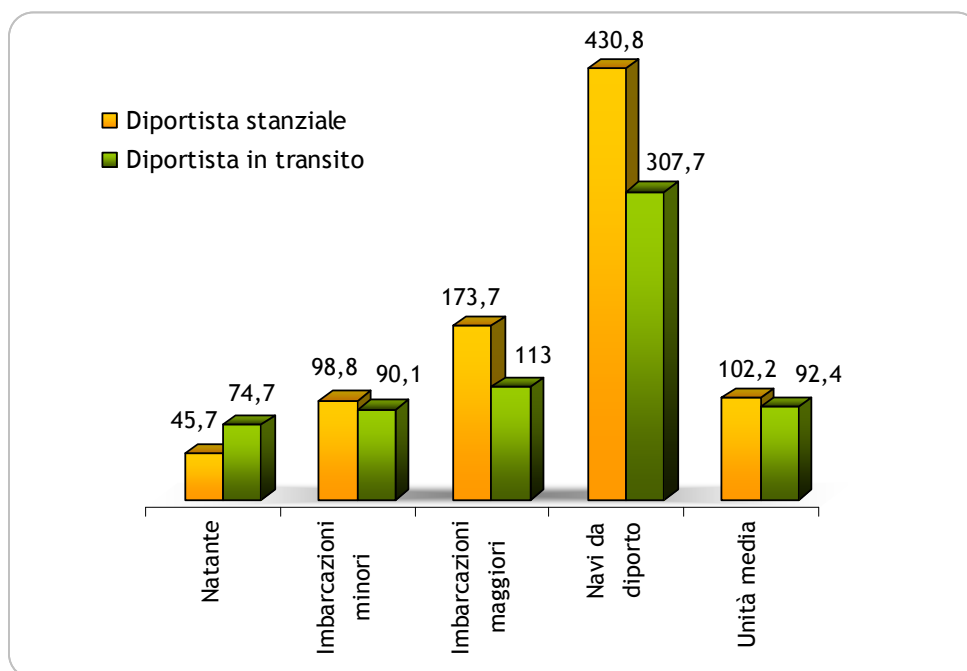
Per quanto riguarda, invece, la seconda categoria di spese, è necessario effettuare un'ulteriore ripartizione che si riferisce a due tipologie di diportista: il **diportista stanziale** e il **diportista in transito**¹⁹ - Grafico 5 -.

Il diportista stanziale, ossia quello che trascorre la maggior parte del tempo sulla propria imbarcazione, spende, in media, circa 100 euro al giorno, che comprendono:

¹⁹ Per maggiori approfondimenti sulle due tipologie di diportista si rimanda al paragrafo 2.2.

le spese per la ristorazione, per i trasporti, per lo shopping, per lo svago e per la cultura. Anche in questo caso la cifra varia in funzione delle dimensioni dell'imbarcazione; infatti, per un natante (<10m) è stata calcolata una spesa media di circa 45 euro giornalieri che diventano oltre 400 per le navi da diporto (> 24m).

Grafico 5 - Spesa media giornaliera del diportista stanziale e del diportista in transito, valori in €



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati "Osservatorio Nautico Nazionale, Rapporto sul Turismo Nautico n° 1 - anno 2009"

La voce che incide maggiormente è quella della ristorazione (60%), per la quale si spendono in media 58,1 euro al giorno e che varia da un minimo di 30,3 €, per i possessori di natanti, a un massimo di 279,4 € per i possessori di navi da diporto.

Le spese relative allo shopping - in particolare giornali, comunicazione ed elettronica - sono le seconde per rilevanza, con una spesa media giornaliera di 37,6 euro.

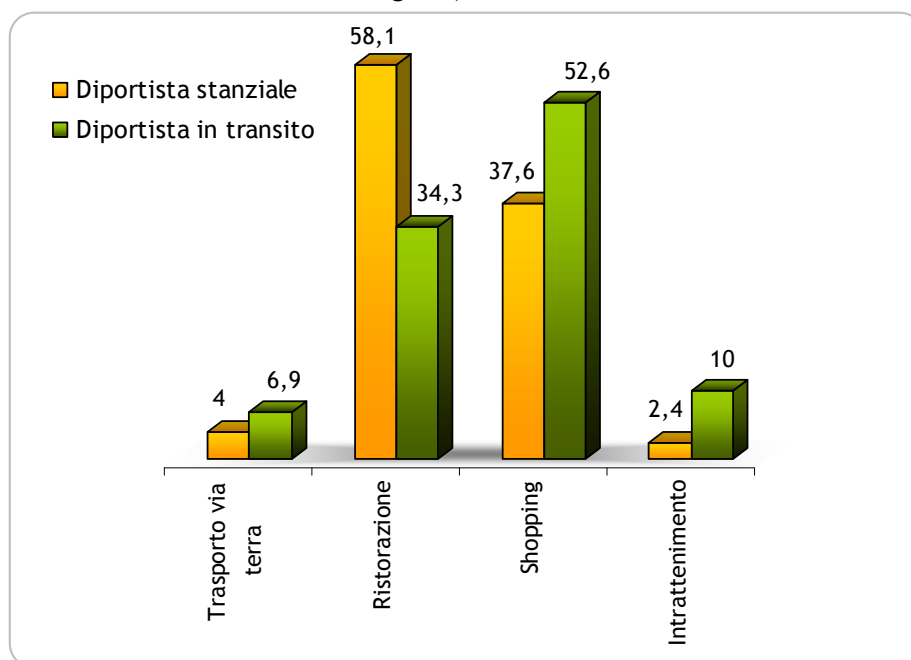
I trasporti terrestri, invece, sono una voce poco influente nel complesso delle spese del diportista stanziale; in media, esse ammontano a circa 4 euro al giorno. Nel computo totale una voce sensibile è quella per il parcheggio, che pesa per circa il 50% su quasi tutte le tipologie di imbarcazione ad eccezione delle navi da diporto, per le quali incide per circa il 92%.

Infine, una spesa trascurabile, rispetto alle altre esaminate, è quella relativa alle attività di intrattenimento e di cultura - 2,4 € al giorno - , destinata principalmente a spettacoli, musei, locali ed attività sportive.

Per quanto riguarda il diportista in transito - ossia colui che si ferma in un porto che non è quello abituale - complessivamente la spesa media risulta inferiore, rispetto a quella del diportista stanziale, di circa 10 euro e si ripartisce anche con percentuali differenti, ma sempre proporzionali alle dimensioni dell'imbarcazione.

In questo caso, la spesa minima (per i possessori di natanti) sfiora i 75 €, mentre quella massima supera i 300 euro (per i possessori di navi da diporto). Nel dettaglio, le spese per lo shopping sono quelle più consistenti (52,6€ al giorno), seguite dalle spese per la ristorazione (34,3€, ossia circa 25€ in meno rispetto al diportista stanziale).

Grafico 6 - Spesa media giornaliera del diportista stanziale e del diportista in transito per categoria, valori in €



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Rapporto sul Turismo Nautico, n1 anno 2009

I diportisti in transito spendono poi, in media, 10 euro al giorno per attività culturali e di intrattenimento, una somma circa 4 volte superiore rispetto a quella investita dal diportista stanziale. Le spese per i trasporti via terra sfiorano i 7€, quasi il doppio rispetto a quelle sostenute dal diportista stanziale; in questo caso, infatti, c'è un maggiore ricorso al trasporto pubblico locale, soprattutto da parte dei diportisti possessori di natanti ed imbarcazioni minori.

Nel Capitolo **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.** dedicato alle indagini field, vengono evidenziate in maniera dettagliata le principali voci di spesa dei diportisti che soggiornano nei porti turistici delle province oggetto dell'analisi del presente progetto.

1.3.2 I settori produttivi della nautica

Nel 2008, il fatturato complessivo della nautica è stato stimato intorno ai 6,2 miliardi di euro, derivanti per l'80,5% dalla produzione nazionale e per il restante 19,5% dalle importazioni. Poco più della metà della produzione nazionale (53,2%) è destinata al mercato interno, mentre il 46,8% alle esportazioni. I principali mercati di esportazione sono quelli dell'UE (54,7% delle esportazioni totali, pari a 1.272.400.000 €). Le importazioni, invece, provengono dall'UE per un valore di 810.530.000 € e da

Paesi extra UE per 395.310.000 €, per poi essere collocate, a loro volta, sul mercato italiano e su quello estero con percentuali rispettivamente del 90,6% e del 9,4%.

Nella Tabella 7 è indicato, nel dettaglio, il contributo dei 4 comparti in cui può essere suddiviso il settore della produzione totale, ossia:

- Cantieristica;
- Riparazioni, manutenzione e rimessaggio;
- Accessori;
- Motori.

Tabella 7 - Produzione totale della nautica, anno 2008

	Cantieristica (€ x 1.000)	Riparazioni manutenzione rimessaggio (€ x 1.000)	Accessori (€ x 1.000)	Motori (€ x 1.000)	Totale (€ x 1.000)	Valori %
Produzione Nazionale	3.396.990	384.820	1.092.280	134.280	4.975.370	80,5
Mercato nazionale	1.508.250	366.440	706.280	66.830	2.647.800	53,2
Esportazione:	1.855.740	18.380	366.000	67.450	2.327.570	46,8
di cui UE	958.640	15.010	253.370	45.380	1.272.400	54,7
di cui extra UE	897.100	3.370	132.630	22.070	1.055.170	45,3
Importazioni	457.980	-	366.220	381.640	1.205.840	19,5
da paesi UE	335.540	-	214.760	260.230	810.530	67,2
da paesi extra UE	122.440	-	151.460	121.410	395.310	32,8
vendute in Italia	405.220	-	312.010	375.110	1.092.340	90,6
vendute all'Estero	52.760	-	54.210	6.530	113.500	9,4
Fatturato Totale	3.821.970	384.820	1.458.500	551.920	6.181.210	100
Dest. finale Estero	1.908.500	18.380	440.210	73.980	2.441.070	39,5
Dest. finale Italia	1.913.470	366.440	1.018.290	441.940	3.740.140	60,5
Saldo Export/import	1.397.760	18.380	19.780	-314.190	1.121.730	-

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati UCINA²⁰

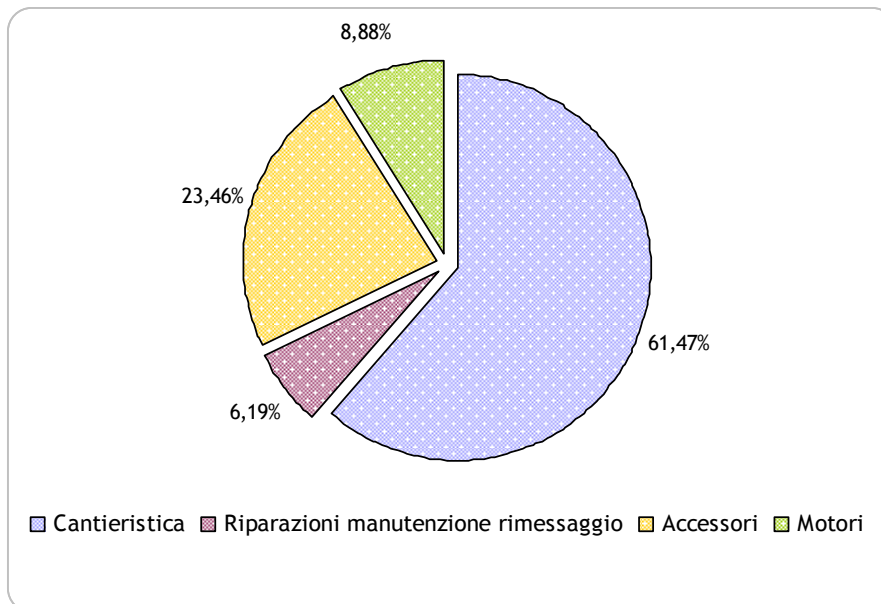
Un dato importante è il saldo commerciale dell'industria nautica nel suo complesso (1,12 miliardi di €) che, anche per il 2008, si mantiene positivo e in leggera crescita rispetto al 2007 (+1,8%).

La cantieristica è il comparto che più contribuisce al fatturato complessivo, coprendo una percentuale del 61,5%, seguono gli accessori, con un peso del 23,5%. Il fatturato di quest'ultimo, se sommato a quello del comparto motori, rappresenta il 32,5% del

²⁰ Unione Nazionale dei Cantieri e delle Industrie Nautiche e Affini.

fatturato totale, testimonianza della rilevanza anche di questi due segmenti, nonostante possano essere considerati complementari rispetto alla cantieristica.

Grafico 7 - Incidenza dei diversi comparti sul fatturato complessivo della nautica da diporto, anno 2008



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati UCINA

Il settore della *cantieristica*, parte fondamentale della produzione nazionale della nautica da diporto, si ripartisce, a sua volta, in sotto settori di specializzazione a seconda del tipo di imbarcazione quale prodotto finale, ossia:

- unità a motore entrobordo, entro-fuoribordo e idrogetto;
- unità a motore fuoribordo;
- unità a vela;
- unità pneumatiche;
- unità minori.

Il fatturato complessivo dell'intero comparto (3,8 miliardi di €) deriva per l'88% dalla produzione nazionale e per il restante 12% dalle importazioni - Tabella 8 - .

La produzione nazionale, a sua volta, è composta per il 45% dal mercato nazionale e per il 55% da esportazioni dirette. Per quanto riguarda le importazioni, queste provengono per il 73% da paesi UE e si collocano per l'88% sul mercato italiano e per il 12% sul mercato estero.

Il fatturato globale della produzione cantieristica è poi composto per l'88% dal settore delle unità a motore entrobordo, entrofuoribordo e idrogetto, seguito dal comparto delle unità a vela, con una quota del 6,3%.

Rispetto al 2007 il dato è rimasto pressoché invariato, con una crescita complessiva dello 0,4%, anche se le singole voci considerate in tabella hanno manifestato delle variazioni più consistenti. Ad esempio, la produzione nazionale ha concluso l'anno

con una crescita dell'1,2% rispetto all'anno precedente, sostenuta soprattutto dal segmento destinato al mercato nazionale (+3,5%), mentre il segmento destinato alle esportazioni ha registrato una leggera flessione (-0,5%); al contrario, le importazioni hanno visto un calo del 5,1%. Tuttavia, la prevalenza delle esportazioni sulle importazioni può essere considerato un indice del buono stato di salute del comparto della cantieristica da diporto, anche se, nella seconda parte del 2008, si sono avvertite le prime avvisaglie della crisi.

Tabella 8 - Fatturato del comparto della cantieristica, anno 2008

	Valori assoluti (€ x 1.000)	Valori %
Produzione nazionale	3.363.990	88
Mercato nazionale	1.508.250	45
Esportazioni	1.855.7400	55
di cui verso UE	9583.640	52
di cui verso Extra UE	897.100	48
Importazioni	457.980	12
provenienti da Paesi UE	335.5400	73
provenienti da Paesi extra UE	122.4400	27
vendute in Italia	405.220	88
vendute all'Estero	52.760	12
Fatturato globale	3.821.970	100
destinazione finale all'Estero	1.908.500	50
destinazione finale Italia	1.913.470	50

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati UCINA

Il settore delle *riparazioni e manutenzione*²¹ nel 2008 ha subito una diminuzione del 4,8% con un fatturato di circa 384.820.000 € (il 6% sul totale), attribuibile completamente alla produzione nazionale - Tabella 9 - .

Il 90% della produzione, infatti, è destinato al mercato nazionale e solo il 10% è diretto alle esportazioni, ossia a prestazioni verso unità straniere. Inoltre, trattandosi in sostanza di un'attività di servizio, non si può parlare di esportazioni in senso stretto.

A risentire maggiormente dell'andamento negativo del settore, sulla scia del 2007 che ha visto un -8,2%, sono sia l'attività diretta al mercato nazionale (-4,8%), sia quella diretta ad imbarcazioni estere (- 4,5%). Questo calo può essere in parte anche attribuito alla sofferenza della piccola nautica che risente di un minore utilizzo delle unità da diporto.

²¹ Rientrano in questo segmento la riparazione dello scafo, degli interni e di intere unità da diporto, compresa l'ordinaria manutenzione, il rimessaggio, i servizi di ricovero presso strutture a terra e la movimentazione delle unità.

Tabella 9 - Fatturato del comparto riparazioni e manutenzione, anno 2008, valori in migliaia di euro

	Valori assoluti (€ x 1.000)	Valori %
Produzione nazionale	384.820	100
Mercato nazionale	366.440	90
Esportazioni	18.380	10
di cui verso UE	15.010	80
di cui verso Extra UE	3.370	20
Fatturato globale	384.820	100
destinazione finale all'Estero	18.380	10
destinazione finale Italia	366.440	90

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati UCINA

Il sottosettore degli *accessori nautici* non è facilmente definibile in quanto non è semplice stabilire in modo puntuale cosa possa essere ritenuto accessorio nautico vero e proprio e cosa, pur non essendo direttamente connesso al settore della nautica, può essere considerato tuttavia un elemento aggiuntivo di cui tenere conto nel computo del fatturato, dal momento che molte aziende non hanno la componentistica nautica come mercato principale²².

Tabella 10 - Fatturato del comparto accessori nautici, anno 2008

	Valori assoluti (€ x 1.000)	Valori %
Produzione nazionale	1.092.280	75
Mercato nazionale	706.280	65
Esportazioni	386.000	35
di cui verso UE	253.370	66
di cui verso Extra UE	132.630	34
Importazioni	366.220	25
provenienti da Paesi UE	214.760	59
provenienti da Paesi extra UE	151.460	41
vendute in Italia	312.010	85
vendute all'Estero	54.210	15
Fatturato globale	1.458.500	100
destinazione finale all'Estero	440.210	30
destinazione finale Italia	1.018.290	70

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati UCINA

²² Rientrano in questo segmento: abbigliamento nautico ed accessori, accessori per motore e meccanica navale, vele e velerie, attrezzatura per la pesca sportiva e subacquea, carrelli e trasporto imbarcazioni, componenti, generatori, materie prime, strumentazione elettronica.

Questo segmento è composto principalmente da piccole e medie imprese e per la qualità del prodotto e le tecnologie usate è l'espressione del *made in Italy* nel settore della produzione di natanti da diporto. Il fatturato complessivo dell'intero settore nel 2008 è stato di 1.458 milioni di euro, il 65% del quale ha come destinazione finale l'Italia e il 35% l'estero - Tabella 10 - . Per quanto riguarda le importazioni, l'origine principale è nei paesi UE (215 milioni di euro circa). L'85% delle importazioni complessive viene poi riallocato in Italia per un valore di poco superiore ai 312 milioni di euro. Rispetto al 2007 il fatturato globale del settore registra una riduzione dello 0,8%. Nel dettaglio, la produzione nazionale del comparto degli accessori per la nautica mostra un calo del 2,5% rispetto al 2007, dovuto soprattutto al peggioramento delle vendite sul territorio nazionale (-6,5%), che però, non vengono compensate dalle vendite verso l'estero. Al contrario, il fatturato dovuto alla vendita di beni di importazione ha registrato un incremento del 4,7% rispetto al 2007. Il comparto, più degli altri, sembra influenzato dalla crescita negli ultimi anni dei paesi asiatici, in particolare la Cina, che hanno aumentato le loro esportazioni in tutto il mondo. Per questo motivo risulta meno squilibrato il contributo di queste due aree al totale delle importazioni italiane. Il saldo della bilancia commerciale si mantiene comunque positivo ed in crescita rispetto all'anno precedente, che si era concluso con una diminuzione del 21,7%.

Il quarto e ultimo comparto che compone il settore della nautica è, infine, quello dei **motori** - Tabella 11 - , il cui fatturato complessivo è stimato in poco meno di 516 milioni di euro, derivanti principalmente dalle importazioni (74%).

Tabella 11 - Fatturato del comparto motori, anno 2008

	Valori assoluti (€ x 1.000)	Valori %
Produzione nazionale	134.280	26
Mercato nazionale	66.830	50
Esportazioni	67.450	50
di cui verso UE	45.380	63
di cui verso Extra UE	22.070	37
Importazioni	381.640	74
provenienti da Paesi UE	260.230	88
provenienti da Paesi extra UE	121.410	12
vendute in Italia	375.110	98
vendute all'Estero	6.530	2
Fatturato globale	515.920	100
destinazione finale all'Estero	73.980	14
destinazione finale Italia	441.940	86

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati UCINA

Tuttavia, la maggior parte dei motori importati viene successivamente esportata tramite installazioni su imbarcazioni di produzione nazionale che vengono vendute all'estero.

Diversamente dagli altri comparti, la produzione nazionale può essere imputata, in ugual misura, al mercato interno e alle esportazioni. La maggior parte delle esportazioni (63%) è poi diretta verso i paesi dell'UE.

Rispetto al 2007, il comparto motori ha mostrato un decremento del fatturato globale pari al 2,5%, determinato soprattutto da una riduzione della produzione nazionale destinata alle esportazioni (-10,7%) e solo in parte compensato dall'incremento della produzione per il mercato nazionale (+6%).

1.3.3 Il contributo della nautica al PIL e all'occupazione

Il contributo che il comparto della nautica riversa sul PIL nazionale può essere valutato sulla base del valore della produzione dell'intero settore ai prezzi di mercato, tenendo conto dei quattro sottosectori (cantieristica, riparazioni e manutenzione, accessori e componenti, motori) e sommando - Tabella 12 - :

- il Valore Aggiunto dei sottosectori;
- i costi intermedi dei tre sottosectori al netto degli acquisti effettuati presso altri settori;
- i margini di intermediazione per la collocazione della produzione sul mercato.

L'incidenza maggiore nella formazione del PIL è attribuibile ai costi intermedi (56%), ossia i costi derivanti dalle transazioni per beni e servizi intermedi utilizzati dai sottosectori come input dei rispettivi processi produttivi. In particolare, sono rilevanti i costi intermedi della cantieristica e del rimessaggio (82%).

Al contrario, i margini di intermediazione (ovvero l'incremento del valore delle risorse prodotte a seguito del loro collocamento sul mercato) contano appena per il 17% e rappresentano il peso minore.

Tabella 12 - Contributo dei diversi settori della nautica al PIL nazionale, anno 2008

Settori	Valori in €	Incidenza
Valore aggiunto dei settori	1.490.560.000	27%
Costi intermedi della cantieristica e del rimessaggio	2.560.710.000	
Costi intermedi del settore accessori e componenti	420.410.000	
Costi intermedi del settore motori marini	149.050.000	
Totale costi intermedi	3.130.170.000	56%
Margini di intermediazione	936.380.000	17%
Contributo totale al PIL	5.557.110.000	100%
Variazione 2008/2007	0,2%	

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati UCINA

Per ciò che riguarda l'occupazione - Tabella 13 - , nel 2008 il settore della nautica ha contato complessivamente 35.110 addetti tra diretti (72%), ossia alle dirette dipendenze delle aziende in maniera continuativa, ed indiretti (28%), ossia impiegati nelle imprese senza essere assunti direttamente dalle stesse. La maggior parte dei lavoratori è impiegata nel segmento della cantieristica (58%), seguito dal segmento

degli accessori e componenti (21%) e da quello del rimessaggio (18%); il comparto che impiega meno addetti è, invece, quello dei motori (2%).

Tabella 13 - Numero di dipendenti del settore della nautica, anno 2008

Settori	Dipendenti	Addetti esterni	Totale
Cantieristica	14.500	5.900	20.400
Accessori e componenti	6.550	850	7.400
Motori	750	75	825
Rimessaggio	3.500	2.985	6.485
Totale	25.300	9.810	35.110

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati UCINA

Rispetto al 2007, si è verificata una contrazione di due punti percentuali del numero complessivo degli addetti diretti e di poco più del 9% di quelli indiretti. Il comparto che ha risentito maggiormente della ricaduta è quello degli accessori e dei componenti che ha visto una riduzione degli addetti esterni pari al 20,6%.

2 *Analisi dei porti oggetto di studio*

Il presente capitolo fornisce un *focus* di approfondimento su alcuni casi pilota opportunamente individuati nell'ambito di tre importanti regioni, sia dal punto di vista commerciale che da quello turistico, quali la Sardegna (in particolare Sassari ed Olbia Tempio), le Marche (in particolare Ancona) e la Liguria (in particolare Savona).

Sulla base del documento del Ministero delle Infrastrutture²³, sono state individuate le Capitanerie di Porto ricadenti nelle aree territoriali di interesse e, con queste, i relativi porti di competenza.

In definitiva, per quanto riguarda la Liguria il territorio di riferimento è quello ricadente sotto la Capitaneria di Porto di Savona e nello specifico i porti di:

- Savona
- Andora
- Alassio
- Loano
- Finale Ligure
- Celle Ligure
- Varazze.

Nelle Marche il territorio di riferimento è quello ricadente sotto la competenza della Capitaneria di Porto di Ancona, ovvero i seguenti porti:

- Ancona
- Senigallia
- Numana
- Porto Potenza Picena
- Civitanova Marche.

Infine, in Sardegna è stato considerato il territorio della parte settentrionale dell'isola, che comprende le province di Sassari ed Olbia Tempio. I porti considerati sono quelli ricadenti nell'area di competenza delle Capitanerie di Porto di Olbia, La Maddalena e Porto Torres:

- Olbia - Golfo Aranci (Capitaneria di Porto di Olbia)
- Arzachena (Capitaneria di Porto di La Maddalena)
- La Maddalena (Capitaneria di Porto di La Maddalena)
- Palau (Capitaneria di Porto di La Maddalena)
- Santa Teresa di Gallura (Capitaneria di Porto di La Maddalena)

²³ "Il Diporto Nautico in Italia", Anno 2007

- Alghero (Capitaneria di Porto di Porto Torres)
- Castelsardo (Capitaneria di Porto di Porto Torres)
- Porto Torres (Capitaneria di Porto di Porto Torres)
- Stintino (Capitaneria di Porto di Porto Torres).

L'obiettivo dei paragrafi a seguire è quello di fornire un quadro dettagliato sulle caratteristiche della domanda e dei servizi presenti nei porti individuati.

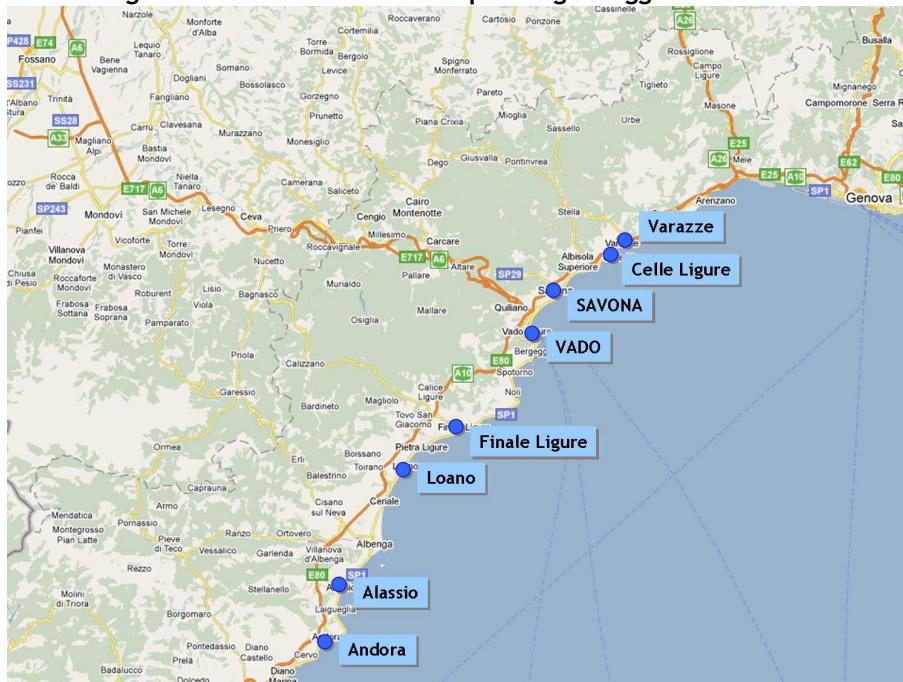
2.1 Inquadramento territoriale ed infrastrutturale

Come anticipato in premessa, l'area di studio racchiude alcune porzioni di costa che si affacciano sui mari Tirreno ed Adriatico, coinvolgendo, in particolare, le Capitanerie di Porto di Savona in Liguria, Ancona nelle Marche, Olbia, La Maddalena e Porto Torres in Sardegna. Di seguito si propone un'ampia descrizione delle aree territoriali in cui si insediano i suddetti porti e le relative dotazioni infrastrutturali.

2.1.1 La costa savonese

Per quanto riguarda la costa ligure, sono stati individuati 7 porti facenti capo alla Capitaneria di Porto di Savona: il porto commerciale di Savona - Vado e i 6 porti turistici di Andora, Alassio, Loano, Finale Ligure, Celle Ligure e Varazze - Figura 4 - .

Figura 4 - Localizzazione dei porti liguri oggetto di studio



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su mappe Google

LA PORTUALITÀ COMMERCIALE

Il sistema portuale Savonese (Savona e Vado Ligure) è tra i più attivi ed importanti d'Italia, in particolare per i flussi passeggeri del Terminal Crociere e per il suo Terminal Traghetti per i collegamenti con le isole del nord Tirreno. Terzo porto in Liguria per traffici commerciali, preceduto dal porto di Genova e dal porto di La Spezia, il porto commerciale di Savona, di II categoria e I classe²⁴, ha come suo naturale bacino d'utenza il Piemonte, la Valle d'Aosta e la Lombardia, oltre che la Liguria. La circoscrizione portuale dell'Autorità Portuale di Savona comprende il territorio di quattro distinti comuni: Savona, Albissola Marina, Vado Ligure e Berguggi. Vi è poi un quinto comune, quello di Quiliano, il cui territorio, pur non rientrando nella circoscrizione portuale, è particolarmente interessato allo sviluppo della intermodalità portuale.

Figura 5 - Il porto di Savona



Figura 6 - Il porto di Vado



Fonte: Autorità portuale di Savona

La fascia costiera tra i bacini portuali di Savona e Vado Ligure è ad utilizzo urbano, prevalentemente con spiagge destinate alla balneazione; nel comune di Savona, inoltre, è presente un pontile adibito a traffici petroliferi. Nella rada di Vado Ligure sono presenti tre pontili, in concessione ad imprese terze, di cui due per lo sbarco di prodotti petroliferi e l'altro per le rinfuse solide (carbone, coke e cereali). In posizione intermedia tra i comuni di Savona e Vado Ligure, si trovano altri due impianti di sbarco per prodotti petroliferi: un punto di ormeggio collegato ai depositi costieri nel comune di Savona e, a circa un chilometro dalla costa, un campo boe per

²⁴La Legge del 28 gennaio 1994 n° 84 sul "Riordino della legislazione in materia portuale" prevede che i porti siano distinti in due categorie: una prima che comprende i porti finalizzati alla difesa militare ed alla sicurezza dello Stato ed una seconda che comprende tutti gli altri porti di rilevanza almeno regionale. I porti di seconda categoria sono, a loro volta, suddivisi in quattro classi, in relazione all'estensione del bacino dei traffici serviti:

I classe: porti internazionali;

II classe: porti nazionali;

III classe: porti regionali ed interregionali.

IV classe: porti turisti.

l'attracco di grandi navi-cisterna, connesso al deposito costiero nel comune di Quiliano, a sua volta collegato, via oleodotto, alle raffinerie di Trecate (Novara).

A levante, la circoscrizione portuale si estende fino all'inizio del golfo delle Albissole, destinato esclusivamente a fini balneari. Il bacino portuale savonese è interamente racchiuso entro il nucleo urbano cittadino, mentre quello di Vado si sviluppa a ponente dell'area urbana di Porto Vado, caratteristico piccolo nucleo storico-residenziale, insistendo in prevalenza sul territorio del Comune di Bergeggi.

Tabella 14 - Banchine operative nel porto di Savona

Banchina	Lunghezza (m)	Pescaggio (m)	Attività
Miramare	160	10	Rinfuse solide
08-10	450	9	Crociere
Terzo accosto	325	9	Crociere
12-13	235	10	Rinfuse solide
14-16	290	12	Siderurgici
16a	128	10,5	Rinfuse solide
26/27	400	15,5	Rinfuse solide
28	131	19,5	Rinfuse solide
29	274	19,5	Rinfuse solide
30	175	18	Rinfuse solide
31	162	15,5	Multi-purpose
32	260	15	Multi-purpose
33	242	15,5	Ro-Ro
34	150	18,5	Rinfuse liquide
Punto sbarco Erg	-	9	Rinfuse liquide

Fonte: Autorità portuale di Savona

Il porto di Savona, cresciuto insieme alla città, può vantare una lunga esperienza nel settore delle merci convenzionali e delle rinfuse solide, grazie a moderni terminal che trovano spazio nella parte dello scalo più lontana dalla città, dove i fondali profondi (accosti a -18,5 m) consentono l'attracco delle maggiori navi in circolazione. Nel corso dell'ultimo decennio, inoltre, le banchine più antiche e vicine al cuore della città sono state riconvertite per nuove attività legate alle crociere, alla nautica da diporto e alla cantieristica. Grazie alla realizzazione di un innovativo terminal situato proprio di fronte al centro storico della città ed alla vicinanza dello scalo agli aeroporti internazionali di Genova (32 km), Nizza-Cote d'Azur (159 km) e Milano Malpensa (217 km), Savona ha consolidato una posizione di vertice per le crociere mediterranee.

La disponibilità del terzo accosto per le crociere, inaugurato nel novembre 2008, consente, allo scalo savonese, di ospitare simultaneamente tre navi da crociera delle maggiori dimensioni.

Il porto di Vado si è invece sviluppato a partire dagli anni '60 a ponente della città di Vado Ligure, dove è stata realizzata un'area portuale inizialmente dedicata ad

attività industriali ed alla movimentazione di merci. Nel corso degli anni lo sviluppo del porto si è rivolto verso il consolidamento di traffici specializzati: grazie all'espansione delle banchine e dei magazzini per stoccaggio e distribuzione, Vado Ligure ha raggiunto, fra l'altro, la leadership mediterranea per i traffici di frutta. Inoltre, la disponibilità di un veloce raccordo fra lo scalo e la rete autostradale ha favorito lo sviluppo di attività ro-ro, come i collegamenti ferry per la Corsica e i servizi di short sea shipping intra-mediterranei.

Tabella 15 - Banchine operative nel porto di Vado Ligure

Banchina	Lunghezza (m)	Pescaggio (m)	Attività
Scassa Nord	60	9,5	Ro-Ro
Sporgente Bricchetto 1	100	9,5	Ro-Ro
Sporgente Bricchetto 2	100	9,5	Ro-Ro
Calate Nord	186	9,5	Ro-Ro
Banchina Nord	240	10	Frutta
Banchina Sud-Ovest	465	12,5	Frutta/Container
Banchina Sud-Est	180	9	Ro-Ro
Pontile S. Raffaele	450	13	Rinfuse solide
Pontile Petrolog	600	12	Rinfuse liquide
Pontile Esso	345	9,15	Rinfuse liquide
Campo boe Sarpom	-	21,5	Rinfuse liquide

Fonte: Autorità portuale di Savona

Il sistema portuale savonese dispone di un'efficiente rete di trasporto stradale e ferroviario, con direttrici verso la Pianura Padana alternative ai congestionati assi da Genova e caratterizzate da elevati margini di capacità, in particolare:

- **due linee ferroviarie di penetrazione verso nord** che convergono su San Giuseppe di Cairo (sul crinale dell'Appennino Ligure) per poi dirigersi verso Torino e Alessandria;
- **l'autostrada A6 Savona - Torino** che costituisce un asse di collegamento verso il nord Italia e la Svizzera;
- **l'asse Cuneo - Asti**, oggi in via di completamento, che assicurerà poi un agevole raccordo verso il nord est, il Brennero e la Germania, by-passando il congestionato nodo di Genova.

A queste si aggiungono la ferrovia e l'autostrada sulla direttrice costiera, verso Genova, a est, e verso la Francia, a ovest:

- **la linea ferroviaria La Spezia - Ventimiglia** che costeggia tutta la Riviera Ligure;
- **l'autostrada A10 Genova - Ventimiglia** che confluisce, verso ovest, sulla grande rete autostradale del sud della Francia, prosegue invece, verso nord, per Milano (autostrada A7 Milano - Genova) e, verso sud-est, per il centro Italia (autostrada A12 Genova - Rosignano M.);

- la SP 1 Aurelia in direzione Genova e Ventimiglia.

Tali infrastrutture consentono al porto di Savona Vado di agganciarsi alle reti di penetrazione verso i mercati europei: il corridoio V transpadano, il corridoio I e l'asse 24 attraverso la Svizzera (con i tunnel del Loetschberg e del Gottardo).

L'Autorità Portuale dedica particolare attenzione e significative risorse allo sviluppo del servizio ferroviario, per assicurare una connessione ferroviaria efficace e autonoma tra porto e hinterland, sfruttando le poco utilizzate linee da Savona verso Alessandria e Torino, per una migliore integrazione con le aree industriali tra Liguria e Piemonte, in cui possono trovare spazio attività di logistica²⁵.

Inoltre, l'Autorità Portuale insieme alle Amministrazioni locali e agli operatori portuali, ha definito un progetto per la realizzazione di un sistema logistico basato sull'integrazione fra il porto e le aree di riconversione industriale (per una superficie complessiva di oltre 1,3 milioni di mq) esistenti nel retroporto e in Valbormida, proprio sull'asse fra il porto e i mercati di destinazione, creando così l'opportunità per offrire servizi logistici in linea con le moderne filosofie della distribuzione, dallo stoccaggio ad attività a valore aggiunto di pre e post produzione.

LA PORTUALITÀ TURISTICA

Nella circoscrizione demaniale di competenza dell'Autorità Portuale di Savona ricadono alcune aree dedicate al diporto, in grado di ospitare complessivamente poco più di 700 posti barca (603 all'interno del bacino portuale di Savona e 108 nella rada di Vado Ligure).

La parte vecchia del porto di Savona, quella storicamente ed urbanisticamente più pregiata, è stata adibita al diporto con una notevole opera di rifunzionalizzazione e restyling dei moli, trasformando così Savona in uno dei centri più gradevoli ed importanti del diporto in Liguria²⁶.

Per quanto riguarda i porti turistici, questi sono situati ad **Andora**, **Alassio**, **Loano**, **Finale Ligure**, **Celle Ligure** e **Varazze**; quello di Borghetto Santo Spirito è in avanzata fase di costruzione²⁷.

²⁵ In particolare, l'Autorità Portuale ha acquistato 4 locomotori elettrici E645 che già effettuano servizi di spola verso l'hinterland, mentre altri due locomotori nuovi (TRAXX F140DC -E483) sono stati ordinati a Bombardier Transportation e, per ampliare il parco di mezzi di manovra portuale, sono stati acquistati 2 locotrattori.

²⁶ Nella Darsena Vecchia sono presenti 134 posti barca.

²⁷ Il porto di Borghetto Santo Spirito è stato specificatamente progettato per imbarcazioni da diporto fino a 8 m (da uso giornaliero, pesca sportiva ecc..) e pensato con servizi e assistenza al diportista pari a quelli ritrovabili in porti per imbarcazioni di maggiori dimensioni. Il porto prevede la realizzazione di circa 200 posti barca suddivisi in 4 fasce (0-5, 0-6, 5-7 e 6-8), spazi per negozi, un ristorante, parcheggi, 62 Box auto da 6 x 2,90 m, un punto vendita attrezzature nautiche, un cantiere e officina meccanica per l'assistenza alle imbarcazioni. All'interno dello stesso saranno presenti tutti i servizi portuali. L'approdo è in corso di realizzazione per conto della Società Poseidon S.r.l. e sarà gestito dalla Sermar Servizi Marini S.r.l.. Tra i maggiori soci della società realizzatrice figurano: la Marina S.r.l., specializzata nella gestione di strutture turistico ricettive ("Parco Acquatico Le Caravelle" e "Villaggio Turistico Il Paese di Ciribi"), la I.c.a.m. S.r.l., Impresa Costruzioni Appalti Marittimi, con sede in Genova e specializzata nella costruzione di strutture ed infrastrutture portuali, la Sermar S.r.l., Servizi Marini, con sede in Triora (IM), specializzata nella l'attività di gestione porti, servizi di varo/alaggio e rimessaggio e pratiche nautiche, la Mast S.r.l., con sede in La Spezia, specializzata nella progettazione, costruzione e gestione di impianti nautici. Con la firma della convenzione rep. n° 1427 del 08/03/2006, la Poseidon

Il porto di Andora è una marina comunale, bandiera Blu dal 1975, gestito dall'Azienda Multiservizi Andora srl²⁸, il cui socio unico è il Comune di Andora. Situato ad est dell'abitato, in prossimità del centro urbano, il porto è facilmente raggiungibile sia con i mezzi pubblici che in auto, grazie all'uscita autostradale A10 di Andora.

Figura 7 - Il porto di Andora



Fonte: Azienda Multiservizi Andora Srl

La struttura è protetta da un molo di sopraflutto a due bracci, interamente banchinato eccetto l'ultimo tratto (di circa 140 m) che si presenta a scogliera: il tratto finale del banchinamento interno termina con un perpendicolare allo stesso, a protezione dell'imboccatura. Il bacino portuale è protetto, ad est, dal nuovo molo di sottoflutto. Tre pontili in muratura sono sistemati perpendicolarmente alla banchina nord mentre sette pontili galleggianti sono ancorati al vecchio molo di sottoflutto. Recentemente ampliato, il porto di Andora oggi dispone di 865 posti di diporto - di cui 79 riservati al transito - per unità a vela e a motore da 4 a 20 metri, tutti serviti di acqua e luce e servizio antincendio; inoltre, esiste un tratto di banchina riservata a pescatori professionisti.

Il porto offre ai diportisti un'ampia gamma di servizi a terra e in mare quali: servizio di assistenza all'ormeggio, guardianaggio tecnico 24 ore su 24, assistenza subacquea, lavanderia a gettone, noleggio biciclette, stazione meteo, servizi igienici con docce

S.r.l. ha ottenuto dal Comune di Borghetto Santo Spirito (SV) l'autorizzazione alla costruzione e gestione per anni 30 (a partire dal 01/10/2005) del futuro approdo nautico di Borghetto Santo Spirito (SV). I lavori di costruzione dell'Approdo Turistico sono iniziati nell'Ottobre 2006 ed è previsto il completamento dell'opera nell'estate del 2010. Tutte le strutture presenti nel porto (posti barca, autorimesse, cantine e negozi) saranno concesse in diritto d'uso per 27 anni (30 anni di durata della concessione meno 3 anni di costruzione) mediante stipula di regolare contratto.

²⁸L'A.M.A., Azienda Multiservizi Andora s.r.l., è una società pubblica con unico socio il Comune di Andora, costituita il 31.01.1997. La società svolge, per conto del Comune di Andora, i seguenti servizi: gestione della farmacia comunale Val Merula; gestione della parafarmacia, ubicata nel porto; gestione del porto turistico di Andora e della spiaggia libera attrezzata nell'area denominata "Colonia d'Asti" con annesso chiosco bar; gestione delle aree verdi comunali; gestione della segnaletica stradale.

calde ed ampi parcheggi riservati esclusivamente agli utenti autorizzati. All'interno dell'area portuale, inoltre, il diportista può trovare numerose attività commerciali legate alla nautica e al diporto, associazioni sportive, servizi di ristorazione, negozi di vario genere e una parafarmacia.

Il porto turistico di Alassio - "Luca Ferrari" - , gestito dalla Marina di Alassio S.p.A.²⁹ e Bandiera Blu d'Europa dal 2006, è situato a circa 1 km ad est della città, ai piedi di Capo S. Croce.

Alassio è uno dei più famosi centri di villeggiatura della Riviera Ligure di Ponente, facilmente raggiungibile con tutti i mezzi di trasporto: in auto (autostrada A10 Genova - Ventimiglia con uscita ad Albenga), in treno (la stazione ferroviaria è situata in pieno centro, in zona strategica) ed anche con l'aereo (Aeroporti internazionali di Genova e Nizza e per i piccoli velivoli quello di Villanova d'Albenga, a pochi chilometri). Alassio dista 245 chilometri da Milano, 195 da Torino, 95 da Genova, 50 da Savona e, ad ovest, 24 da Imperia, 48 da Sanremo e 50 dal confine italo-francese.

Figura 8 - Il porto di Alassio



Fonte: Marina di Alassio S.p.A.

L'approdo è protetto da un lungo molo foraneo a 3 gomiti e banchinato all'interno ed è composto da: un molo di sottoflutto, un molo in cemento (all'interno del porto) e quattro pontili galleggianti. In totale si contano 500 posti barca, tutti dotati di energia elettrica ed acqua; la struttura, inoltre, può tranquillamente ospitare in transito imbarcazioni fino a 35 metri. Sono inoltre presenti: un servizio gru di portata massima di 35 tonnellate, due distributori di carburante e due cantieri per rimessaggio, riparazioni e vendita di ricambi nautici.

Sempre nell'ambito dei servizi ai diportisti - unico in Liguria e tra i primi su tutto il territorio nazionale - il Porto di Alassio è dotato di una stazione di aspirazione delle acque nere e di sentina, posizionato sul molo "sud". Si tratta di un impianto di moderna concezione che va a soddisfare una delle esigenze fondamentali dei natanti.

Il porto turistico di Loano è situato nel cuore del Ponente Ligure, ad un passo dal centro storico cittadino, affacciato sugli itinerari nautici più affascinanti, vicini ad ambite mete del turismo nautico internazionale. Servito da autostrade e ferrovie, lo

²⁹ La Marina di Alassio S.p.A. è una società mista costituita il 24/02/2001 e partecipata per l'80% dal Comune di Alassio.

scalo si trova ad un'ora dagli aeroporti di Genova (80 km) e Nizza (122 km) e a 15 minuti da quello di Albenga (18 km).

Attualmente il porto vecchio è interessato dai lavori di ristrutturazione previsti nell'ambito dell'ampliamento del bacino, nonostante ciò la Marina di Loano³⁰ continua a fornire i propri servizi portuali agli ospiti presenti fin dall'inizio dei lavori. Ad oggi il porto accoglie circa 450 imbarcazioni stanziali (di cui è previsto quasi il triplicamento), il transito è sempre operativo ed i servizi di ascolto radio ed assistenza all'ormeggio sono attivi tutto l'anno³¹.

Figura 9 - Il porto di Loano



Fonte: archivio fotografico mappe Google

Il **porto turistico di Finale Ligure** è situato a nord est dell'omonimo comune ed è costituito da un lungo molo di sopraflutto banchinato all'interno e da un molo di sottoflutto. Il porto è stato dato in concessione al Comune di Finale Ligure.

Finale Ligure si colloca lungo la SP 1 Aurelia ed è raggiungibile anche grazie al proprio casello autostradale sull'Autostrada A10; inoltre risulta collegata al Piemonte dalla SP 490, attraverso il Colle del Melogno.

Dal punto di vista ferroviario, il comune è servito dalla stazione ferroviaria sulla linea La Spezia - Ventimiglia³², nel tratto locale compreso tra Ventimiglia e Savona. La stazione ferroviaria di Finale Ligure è ben servita sia dai treni locali e regionali che da quelli a lunga distanza, interregionali.

³⁰ Costituita nel 1989, la Marina di Loano S.p.A. entra nel 2005 nel Gruppo Fondiaria-SAI con la fusione tra Progestim S.p.A. e Immobiliare Lombarda S.p.A.. Nel più ampio ambito delle attività immobiliari del Gruppo, la società si occupa, in via prevalente, di progettazione, costruzione e gestione di porti turistici ed è la titolare della concessione demaniale per l'ampliamento e gestione del porto di Loano.

³¹ Il completamento dei lavori di ampliamento del porto è previsto a fine 2010 e l'agibilità del nuovo porto è prevista per gennaio 2011.

³² E' in corso di realizzazione il raddoppio della linea, tra Finale Ligure (SV) e San Lorenzo al Mare (IM), la cui ultimazione è prevista per il 2016.

Figura 10 - Il porto di Finale Ligure



Fonte: archivio fotografico mappe Google

Il **porto turistico di Celle Ligure** si trova ad ovest dell'abitato, tra Albissola Marina e Varazze ed è stato realizzato dalla società privata Cala Cravieu³³ - Soc.Coop. a.r.l. - . Il porticciolo è in grado di ospitare imbarcazioni fino a 8 m di lunghezza. Celle Ligure è raggiungibile percorrendo la SP 1 Aurelia che attraversa la città o mediante il proprio casello autostradale sull'Autostrada A10. Inoltre, sono presenti servizi di autobus della linea ACTS (la struttura si trova a 150 metri ad est e a ovest della fermata della linea) che la collegano con Savona e una stazione ferroviaria (a 400 metri dalla struttura) sulla linea La Spezia - Ventimiglia, nel tratto locale compreso tra Savona e Genova.

Il **porto turistico di Varazze**, gestito dalla Marina di Varazze S.r.l.³⁴, è situato a sud est dell'abitato (Autostrada A10, casello di Varazze) e si raggiunge percorrendo la Via Aurelia (SP1). Varazze dista meno di 25 km dall'aeroporto Cristoforo Colombo di Genova ed è servita dalla linea ferroviaria La Spezia - Ventimiglia. La Marina di Varazze³⁵, nata nel 2006, rappresenta il tipico esempio di infrastruttura intesa non come semplice ormeggio di barche, ma come luogo d'incontro e che quindi punta su

³³ La Società Cooperativa Cala Cravieu è stata costituita nel 1988 per la realizzazione e la gestione dell'approdo turistico di Celle Ligure. La Cooperativa ha per scopo la fornitura di servizi turistici, sportivi, ricreativi, di manutenzione, gestione, assistenza tecnica e amministrativa e altre attività connesse con la gestione del complesso portuale nei confronti dei soci e ai non soci; persegue, inoltre l'obiettivo di migliorare ed ampliare i servizi resi e di adeguare/mantenere il complesso portuale a standard di qualità e sicurezza.

³⁴ Costituita nel 1970, la Marina di Varazze S.r.l. è una società appartenente al Gruppo Azimut-Benetti, leader nella costruzione di yacht di lusso. La società ha per oggetto sociale la costruzione e l'esercizio di porti turistici con le relative attrezzature; inoltre, ha la facoltà di compiere tutte le operazioni ritenute necessarie o utili per il raggiungimento dell'oggetto sociale ed in particolare assumere partecipazioni in altre società aventi oggetto analogo o affine o connesso al proprio.

³⁵ Lo scorso anno la Marina di Varazze ha ricevuto dalla CNBC lo "European Property Award" come miglior porto turistico italiano del 2008 ed ha recentemente ricevuto la Bandiera Blu per la qualità dei servizi offerti.

servizi di qualità in mare e a terra : assistenza nautica, ristorazione, negozi, locali, reperibilità del medico, copertura wi-fi, previsioni meteo, ecc.

Il porto si sviluppa su un'area di circa 232 mila metri quadri, di cui 144 mila di specchio acqueo, con 19 darsene e 2 testate principali per i mega-yacht, 787 posti barca, 900 posti auto e 8 edifici costruiti in legno iroko e pietra a vista in cui sono stati ricavati 30 appartamenti di lusso fronte mare (tra i 60 e i 150 metri quadri), oltre a bar, negozi, ristoranti e spazi verdi, tra cui un giardino botanico appena inaugurato.

Il porto è costituito da un molo di sopraflutto e uno di sottoflutto, entrambi banchinati, e da una banchina centrale. Lo specchio acqueo all'interno del porto è composto di 12 pontili fissi e 3 galleggianti (totalmente gestiti dalla "Marina di Varazze"); esistono inoltre dei pontili galleggianti riservati ai residenti e gestiti dal Comune.

Figura 11 - Il porto di Celle Ligure



Figura 12 - Il porto di Varazze



Fonte: archivio fotografico mappe Google

2.1.2 La costa anconetana

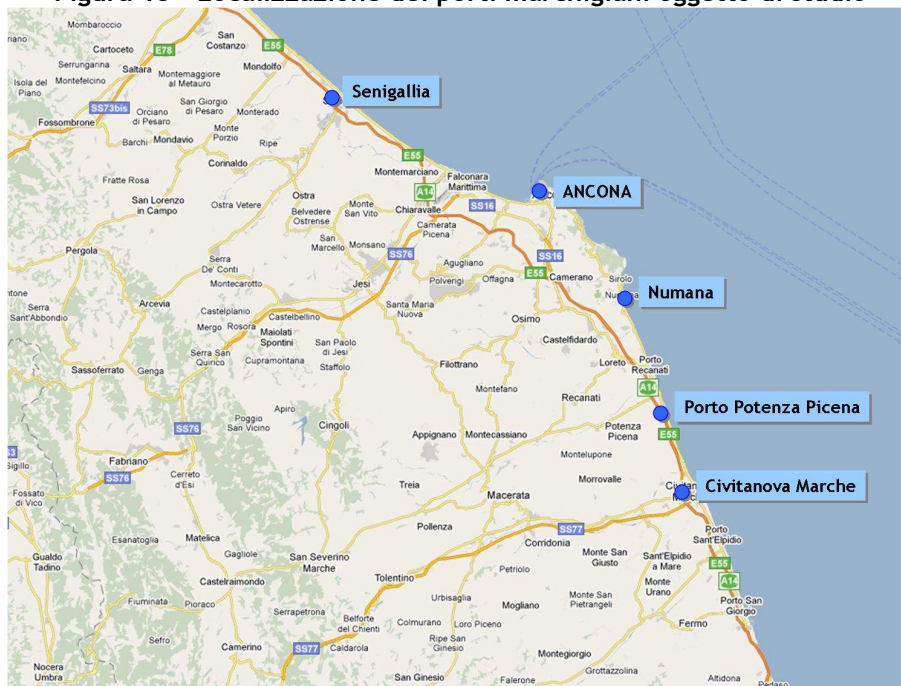
Le Marche offrono 173 km di costa, un litorale caratterizzato da bellissime spiagge di sabbia dorata, ghiaia o scoglio, baie pittoresche e porti turistici che si affacciano sull'Adriatico. La costa settentrionale, conosciuta come "riviera delle colline", è caratterizzata da promontori, insenature e piccole calette di grande impatto visivo. Un itinerario panoramico lambisce pittoreschi paesi di pescatori, attraversa il Parco Regionale del Monte San Bartolo e conduce fino a Pesaro, Fano e Marotta di Mondolfo.

Procedendo verso sud si supera Senigallia e si giunge ad Ancona dove inizia uno dei più bei tratti di costa del litorale Adriatico, la "riviera del Conero", con il suo alternarsi di spiagge riparate e pareti rocciose a picco sul mare raggiungibili soltanto percorrendo suggestivi ed angusti sentieri o via mare.

A sud di Ancona si succedono suggestive località turistiche: l'Oasi di Portonovo, Stirolò, piccolo borgo a picco sul mare, Numana con il suo attrezzato e funzionale porto turistico e Marcelli, la più moderna, con villaggi turistici, residences e adeguate strutture ricettive.

Il territorio della provincia di Ancona è una tappa naturale per i turisti in visita nel medio Adriatico. Il monte Conero, con i suoi 572 metri a picco sul mare, ha rappresentato, fin dall'antichità, un punto di riferimento per i naviganti in rotta verso i porti di Ancona e Numana. La città di Senigallia, fin dal Medioevo, ha attratto numerosi mercanti che hanno trasformato l'Adriatico in uno spazio di apertura e integrazione. Oggi il turista può attraccare in una qualunque di queste città con la sua barca da diporto, può toccare l'importante porto di Ancona durante una crociera o raggiungerlo in traghetto dai porti croati di Zara, Spalato, Bozava, Korcula, Hvar, Vis, dal porto montenegrino di Bar, dal porto albanese di Durazzo o dai porti greci di Patrasso e Igoumenitsa.

Figura 13 - Localizzazione dei porti marchigiani oggetto di studio



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su mappe Google

Per quanto riguarda i porti di competenza della Capitaneria di Porto di Ancona, sono stati selezionati 5 porti di interesse per questo progetto che, partendo da nord verso sud, sono (Figura 13)³⁶: il porto di Senigallia, il porto di Ancona (commerciale e turistico), il porto di Numana, la Darsena di Potenza Picena e il porto di Civitanova Marche.

LA PORTUALITÀ COMMERCIALE

Posto in una baia protetta da due moli, il **Porto di Ancona**, di II categoria e I classe, ha origini antichissime ed è stato da sempre una delle maggiori fonti di economia per la città, rappresentando la porta di accesso privilegiata con i paesi dell'est Europa.

³⁶ Si precisa che 2 dei 5 porti considerati, nonostante risultino sotto la Capitaneria di Porto di Ancona, di fatto ricadono nel territorio provinciale di Macerata; nello specifico si tratta della Darsena di Potenza Picena e del Porto di Civitanova Marche.

Il porto è facilmente raggiungibile: in auto, mediante l'uscita Ancona Sud dell'autostrada A14 Bologna - Taranto e la SS 16 Adriatica; in treno, in quanto la stazione di Ancona si trova vicina al porto, leggermente fuori dal centro, offrendo una ricca rete di collegamenti tranviari; in aereo, infatti l'aeroporto di Falconara Marittima dista pochi minuti da Ancona e le due città sono collegate dalla rete ferroviaria e da frequenti autolinee.

Per la sua posizione strategica nel Corridoio Adriatico, lo scalo rappresenta il nodo di collegamento tra il Nord Europa e il Sud Est del Mediterraneo, con un'attività di movimentazione delle merci che lo colloca al secondo posto, dopo Ravenna, tra i porti commerciali del Medio Adriatico.

Figura 14 - Il porto di Ancona



Fonte: archivio fotografico mappe Google

L'organizzazione portuale attuale contempla la copresenza di molteplici funzioni, ciascuna caratterizzata da esigenze proprie sul piano operativo e della mobilità.

Il porto ospita, attualmente, le seguenti tipologie di traffico:

- traffico industriale (navi merci secche alla rinfusa e containerizzate);
- traffico commerciale e passeggeri (navi traghetto Ro-Pax con il caricamento di TIR ed autovetture e navi Roll On - Roll Off per le sole unità di carico);
- traffico legato alla pesca;
- nautica da diporto.

All'interno dell'ambito portuale si possono distinguere i seguenti tre sub-ambiti:

- il porto storico;
- il porto industriale;
- il porto turistico e peschereccio.

Tali sub-ambiti si differenziano tra loro in base alle caratteristiche dell'accosto e conseguentemente all'utilizzo dei terrapieni contigui.

Le aree a terra ospitano, oltre alle attività portuali in senso stretto (spazi di imbarco e sbarco, di carico e scarico, di movimentazione, magazzinaggio....), attività di gestione, amministrazione ed organizzazione del porto svolte all'interno di sedi direzionali, amministrative, commerciali e di gestione del personale.

L'area orientale del porto, inoltre, è occupata dalla Fincantieri, che svolge una consistente attività cantieristica. Tale area è attrezzata in modo da funzionare in maniera autonoma rispetto alla restante area portuale. L'impianto costruisce navi fino alle dimensioni di 150.000 DWT³⁷ ed è supportato da numerosi cantieri "minori" distribuiti nella zona ZIPA³⁸. Complessivamente le attività di cantieristica (Fincantieri e cantieri minori ubicati in zona ZIPA) occupano una superficie di 500.000 mq ed impegnano oltre 1.000 operatori cui si aggiungono altri 700 di indotto. Si tratta, dunque, di una voce importante nel quadro dell'organizzazione portuale attuale.

Le attività di pesca e di turismo, localizzate nella parte orientale del porto, costituiscono settori meno appariscenti ma comunque importanti. La flotta peschereccia, una delle maggiori dell'Adriatico, è stanziata nello specchio acqueo intorno alla mole Vanvitelliana: circa 200 pescherecci occupano ad oggi in maniera caotica l'angusto canale prospiciente la mole, ormeggiando a 3 accosti, lunghi complessivamente circa 600 m, cui corrisponde una limitata disponibilità di aree a terra, causando gravi problemi di traffico viabilistico. Il pescato è rivenduto nel mercato ittico sito nella zona antistante gli accosti, dotato di numerosi magazzini, strutture per la produzione del freddo e per la conservazione dei prodotti alimentari.

Nella Tabella 16, con riferimento alla Figura 15, sono riportate le caratteristiche degli accosti in relazione alla tipologia di imbarcazione cui sono destinati: navi merci (merci varie, rinfuse/granaglie, containers), navi passeggeri Ro-Pax e Ro-Ro, navi crociera e naviglio minore (Marina Militare, Polizia, VVFF, ecc.).

Al traffico merci sono riservati 11 accosti, la lunghezza complessiva delle banchine è di 2.220 m e le superfici dei terrapieni di servizio misurano complessivamente 112.700 mq con una larghezza media di 50 m.

Al traffico passeggeri sono destinati 6 accosti; le banchine sono complessivamente lunghe 835 m e la superficie complessiva delle aree di servizio misura circa 33.350 mq con una larghezza media di 39 m.

Al traffico crocieristico non sono attualmente destinati accosti in modo esclusivo.

Al naviglio minore sono destinati 6 accosti (Servizi portuali, Marina Militare, Polizia, ecc.); la lunghezza complessiva delle banchine è di 785 m e le aree di servizio retrostanti hanno una superficie complessiva di 18.000 mq circa.

³⁷ Il DWT è un'unità di misura che rappresenta il *deadweight tonnage* (portata lorda) di una nave, ossia la capacità di trasporto espressa in tonnellate metriche (1.000 kg).

³⁸ Il consorzio per le Zone Imprenditoriali della Provincia di Ancona (ZIPA) è un ente pubblico economico a base territoriale che promuove lo sviluppo di attività imprenditoriali nei settori dell'industria, dell'artigianato, del commercio e dei servizi nel territorio della Provincia di Ancona.

Tabella 16 - Banchine operative nel porto di Ancona

Destinazione d'uso	Molo	Numero rif. (Figura 15)	Lunghezza (m)	Fondale (m s.l.m.)
Passeggeri	Wojtyla	8	130	11,00
	Wojtyla	9	130	11,00
	Santa Maria	11	150	11,00
	Santa Maria	12	80	11,00
	Santa Maria Calata della Repubblica	13	160	11,00
			14	185
Merci varie	Clementino	1	290	11,00
	L. Rizzo	2	190	11,00
	L. Rizzo	4	200	11,00
	XXIX settembre	15	220	8,50
	Sud	19	140	12,50
	Sud	20	150	12,50
	Sud	21	150	12,50
	Sud	22	200	12,50
	Nuova Darsena	23	270	11,00
	Nuova Darsena	24	150	11,00
Nuova Darsena	25	260	11,00	
Servizi	L. Rizzo	3	120	11,00
	Darsena San Primiano	5	100	11,00
	Darsena San Primiano	6	100	11,00
	Calata Guasco	7	200	11,00
	Calata Nazario Sauro	10	135	11,00
	Sud	18	130	8,00
Pesca	Calata Da Chio	17	235	8,00
	XXIX settembre	15	220	11,00
	XXIX settembre	16	150	8,00

Fonte: Autorità Portuale di Savona

Figura 15 - Porto di Ancona: localizzazione dei moli e delle banchine



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su mappe Google e dati Autorità Portuale di Ancona

LA PORTUALITÀ TURISTICA

Oltre che scalo merci, il Porto di Ancona è tra i maggiori porti turistici italiani, detenendo il record, tra i porti italiani, per i transiti internazionali, con circa 1.500.000 passeggeri all'anno. Al diporto è riservata la zona a sud, ovvero il **porto turistico della Marina Dorica**.

Il **porto turistico della Marina Dorica**, inaugurato il 2/09/2000, nasce a ridosso del porto di Ancona, a nord-ovest del Monte Conero. Il porto è racchiuso, a nord, da un molo di sopraflutto e, a sud, da un terrapieno e un moletto di sottoflutto. All'interno della struttura sono presenti alcuni pontili, in concessione a diversi enti.

Marina Dorica è pienamente operativa con i suoi 1.200 posti barca ed offre al transito un ormeggio con servizi attivi in ogni periodo dell'anno. L'auspicato raddoppio, fino a 2.000 posti in mare, non è ancora uscito dalle fasi burocratiche preliminari anche se la società Marina Dorica S.p.A.³⁹ è attiva e pronta ad iniziare l'opera. Le richieste di posto in "pre-ordine" giustificano ampiamente questo impegno.

³⁹ Costituita nel 1987, La Marina Dorica S.p.A. ha per oggetto sociale l'esercizio del servizio pubblico della gestione del Porto turistico di Ancona, la progettazione, la costruzione di tutte le infrastrutture, relativi servizi ed attrezzature, anche a destinazione commerciale, imprenditoriale, sportiva, ricreativa o comunque attinente alla nautica e alle attrezzature ed infrastrutture per la cantieristica, nonché la realizzazione delle opere accessorie connesse. La Marina Dorica S.p.A. è partecipata da: Consorzio

Figura 16 - La Marina Dorica



Fonte: mappe Google Earth

Il porto di Senigallia (AN), di II categoria e II classe, è un porto turistico peschereccio che sorge a sinistra della foce del Fiume Misa, in prossimità della SS 16 e della linea ferroviaria Bologna - Lecce. Si tratta di un'infrastruttura pubblica ad uso promiscuo, in quanto in essa convivono le attività della pesca, della cantieristica e del diporto. Lo scalo è costituito da un avamposto (delimitato dal nuovo molo di sopraflutto, ex molo di ponente), dal molo di sottoflutto e da tre darsene comunicanti tra loro mediante canalette. Le darsene, partendo dall'avamposto, sono: la darsena turistica destinata al diporto, in cui insistono 4 pontili; la piccola darsena, destinata alla piccola pesca e al diporto, in cui risiede uno scalo di alaggio attualmente inagibile a causa dei bassi fondali; la darsena Nino Bixio, destinata anch'essa alla pesca.

Al canale Misa si accede attraverso la foce del fiume, prolungata in mare da due moli (il molo di Levante e il nuovo molo di sopraflutto); le sponde sono banchinate e vi possono ormeggiare esclusivamente le imbarcazioni in transito e le unità adibite al trasporto passeggeri nella stagione estiva. Il porto di Senigallia, alle prese con un annoso problema di insabbiamento (che ora sembra avviato a soluzione), allo stato attuale rimane un porto poco praticabile per pescaggi superiori al metro e poco utilizzabile per il transito, a causa delle critiche condizioni di accessibilità nautica.

Attualmente sono in corso lavori che prevedono una migliore utilizzazione funzionale della struttura portuale aumentandone la capacità ricettiva, mediante la costruzione del nuovo avamposto che creerà la nuova imboccatura indipendentemente

Vanvitelli S.p.A. (60%), Comune di Ancona (20%), Nautiservice Cagnoni Srl (18%), Provincia di Ancona (1%), CCIAA di Ancona (1%).

“PORTUALITÀ TURISTICA E COMMERCIALE: FRUIZIONE E QUALITÀ DEI SERVIZI NELLO SVILUPPO DEL SISTEMA PORTUALE”

dall'entrata sul Misa e quindi la chiusura del vecchio accesso, con notevoli benefici per la sicurezza delle imbarcazioni. Le attività cantieristiche verranno collocate nell'avamposto, in modo da recuperare aree a terra per parcheggi e servizi; nella nuova darsena verranno collocate le imbarcazioni da diporto, la seconda darsena verrà dedicata al potenziamento delle attività che si svilupperanno con maggior dinamismo e la darsena più antica verrà destinata alle imbarcazioni da pesca. Inoltre, poiché il porto di Senigallia si inserisce nel centro storico della città, l'obiettivo è quello di riattivare uno stretto legame tra la città e l'area portuale, migliorando l'accessibilità veicolare e pedonale. L'allargamento dell'ingresso è pertanto un'opera urgente a causa dello stato di pericolosità attuale provocato dalla mancanza di una sede stradale adeguata e dal relativo raccordo con la viabilità cittadina. Il progetto prevede la sistemazione sia del molo di levante che di parte del molo di ponente con interventi di arredo urbano e di adeguamento funzionale in modo da ricavare un'area di accesso pedonale di particolare pregio ambientale. L'ultimazione dei lavori è prevista nel gennaio 2010.

La società pubblico-privata che gestisce il porto di Senigallia è la Gestiport Senigallia S.c.r.l.⁴⁰, partecipata in maggioranza dal Comune di Senigallia (circa l'80%).

Figura 17 - Il porto di Senigallia



Fonte: mappe Google Earth e archivio fotografico mappe Google

Il **porto turistico di Numana (AN)**, classificato di II categoria e IV classe, è situato a 21 km da Ancona. Il porto è protetto da due moli banchinati (molo nord e molo sud) e da una lunga scogliera parallela alla spiaggia: sul lato interno della scogliera, in prossimità delle due testate nord e sud, sono stati realizzati due pontili in cemento lunghi circa 20 m. Il tratto di riva compreso tra i due moli è banchinato e dotato di alcuni pontili. Le opere di difesa esterna risultano non sufficienti per garantire la sicurezza degli ormeggi in occasione di mareggiate: tale situazione non consente di utilizzare in modo completo e funzionale il bacino portuale.

L'area portuale di Numana presenta diversi problemi dal punto di vista dell'accessibilità viaria: infatti, incastonata tra il centro storico e la zona di "Numana Bassa" (dove sono situati numerosi esercizi commerciali, in particolar modo legati alla nautica), si presenta come terminale di diversi percorsi sia pedonali che viari e costituisce un elemento di separazione, ma contemporaneamente di

⁴⁰ La Gestiport S.p.A., società di gestione del Porto di Senigallia, offre servizi di stivaggio, facchinaggio per carico e scarico ed assistenza tecnica portuale. La società si occupa anche dello sviluppo, gestione e vendite immobiliari.

collegamento, tra la spiaggia del litorale sud (Numana bassa) e la spiaggia sottostante il centro storico (Numana alta).

La zona portuale è raggiungibile anche attraverso la caratteristica scalinata detta “costarella”, unico collegamento pedonale diretto con il centro storico: gli utenti del posto possono quindi facilmente usufruire di tutti i servizi commerciali, turistici e residenziali offerti dal centro della città. Dal punto di vista viario, la zona del porto funge da “cerniera” tra la viabilità nord-sud che serve la città e quella sud-nord che serve la zona balneare. Numana è infatti raggiungibile, da nord, attraverso la provinciale del Conero e la provinciale Senigallia-Sirolo (che raccoglie anche il traffico proveniente dal casello di Ancona Sud e dalla SS 16) e, da sud, percorrendo la provinciale Lauretana attraverso le frazioni di Numana di Svarchi e Villaggio Taunus (raccogliendo il traffico proveniente dal casello autostradale di Loreto e dal tratto della SS 16 a sud di Ancona). Il lungomare Marcelli-centro costituisce il punto cruciale della viabilità comunale, apparendo come elemento di collegamento e di servizio alle spiagge e ai locali presenti, nonché come unico accesso possibile per i mezzi pesanti con carichi eccezionali diretti al porto.

Figura 18 - Il porto di Numana



Fonte: mappe Google Earth

Nel porticciolo di Numana persistono problemi di insabbiamento e di mareggiate di traversia, per cui in inverno la maggior parte delle barche deve essere tirata in secco; inoltre, offre scarsa disponibilità agli ormeggi di transito. Dopo alcuni progetti di ampliamento contestati dalla stessa comunità locale, ora si è in procinto di avviare opere di messa in sicurezza della darsena attuale, con ampliamento della diga foranea e ridisegno degli accessi.

La gestione degli ormeggi del porto è affidata in regime di concessione demaniale ad un consorzio misto pubblico-privato del quale il Comune di Numana detiene la maggioranza e a cui aderiscono il Circolo Nautico di Numana, le Cooperative Ormeggiatori, Traghettoni e Pescatori. Una parte del bacino è poi data, al di fuori del Consorzio, in concessione alla Lega Navale Italiana (LNI). Questo significa che nella gestione del porto non rientrano solo i diportisti, ma tutta una serie di categorie che operano nel mare. Nello specchio d'acqua sono collocati sei pontili galleggianti con accesso dalla banchina. La diga foranea non è utilizzata per l'ormeggio. La Cooperativa Ormeggiatori gestisce tre pontili e fornisce oltre all'ormeggio anche servizi di alaggio, riparazione e rimessaggio invernale in area esterna al porto. Al Circolo Nautico è assegnata la zona nord, con 94 posti barca, mentre in estate ulteriori 100 piccoli natanti trovano spazio sul piazzale. La LNI, che è al di fuori del Consorzio, ospita su due pontili circa 70 barche e le sue attività come da Statuto Nazionale sono prevalentemente di carattere sportivo.

Inoltre sono presenti le Associazioni non diportistiche, come i Traghettoni (che gestiscono anche i servizi turistici lungo la costa del Conero) e i Pescatori, settore molto importante ospitato nel lato sud (dai dati della Regione questa risulta la terza marineria da piccola pesca della provincia di Ancona e una delle principali delle Marche). I servizi comprendono: 60 colonnine multi-servizi; carburante, con 3 serbatoi da 6.000 litri ciascuno (in ampliamento a 4 da 15.000 litri), l'unico impianto a sud di Ancona fino a Porto S.Giorgio; 12 bagni; un importante servizio di raccolta differenziata, con un'isola ecologica all'interno del porto, comprese acque di sentina e oli esausti⁴¹.

A 40 km da Ancona e 25 da Macerata, lungo la SS 16 Adriatica, sorge il comune di **Porto Potenza Picena (MC)**, fra Porto Recanati (6 km a nord) e Civitanova Marche (a 5 km sud). Sul litorale di Porto Potenza Picena risulta operativa una piccola darsena (gestita privatamente dalla società Le Cinque Vele Srl⁴²) ricavata nello specchio acqueo interno (a monte della linea ferroviaria) di un ex cava di prestito. La darsena è collegata al mare mediante un canale di accesso di ridotte dimensioni, di altezza che sottopassa la linea ferroviaria e protetto da due moletti. I limiti fisici del canale condizionano l'uso della struttura solo per imbarcazioni a motore di piccole dimensioni.

La darsena è dotata di 262 posti barca (per imbarcazioni fino a 15 m di lunghezza) distribuiti su 8 pontili in legno galleggianti costituiti ciascuno da 4 moduli⁴³ ed asserviti di acqua ed energia elettrica. La struttura offre la possibilità di mantenere la propria imbarcazione in acqua tutto l'anno, grazie ad un canale di 140 metri che protegge le acque del lago da qualsiasi tipo di mare. All'interno della struttura è garantita la vigilanza 24 su 24, l'assistenza all'ormeggio, l'officina meccanica per le manutenzioni, il parcheggio riservato e l'illuminazione notturna dei pontili. In prossimità dell'area portuale sono inoltre presenti (forniti da altri operatori): negozi per la nautica, alimentari e market, pescherie, farmacie, tabacchi, bar, ristoranti, tennis, golf, minigolf, alberghi, campeggi e maneggio.

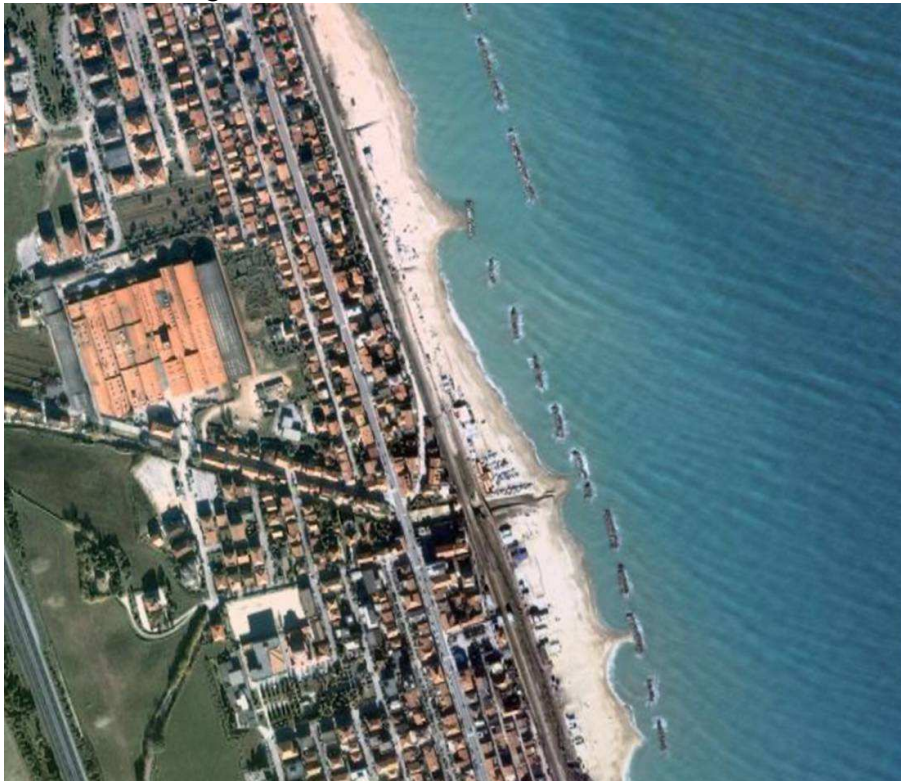
⁴¹ Molto importante per Numana che si fregia della bandiera blu per la qualità dell'ambiente degli approdi turistici.

⁴² Costituita nel 1992, Le Cinque Vele Srl è una società privata con sede a Porto Recanati (MC).

⁴³ E' in fase preliminare la progettazione di strutture ricettive, ampliamento dell'area parcheggio e circa il raddoppio del numero di posti barca (250 posti barca in più).

Il porticciolo è raggiungibile in auto, mediante l'Autostrada A14 (uscita Loreto/Porto Recanati) e la SS 16 Adriatica e, in aereo, dall'Aeroporto Raffaello Sanzio di Ancona/Falconara. Le rade sicure più vicine sono il Porto di Numana e il Porto di Civitanova Marche, entrambe dotate di distributore di benzina.

Figura 19 - Darsena di Porto Potenza Picena



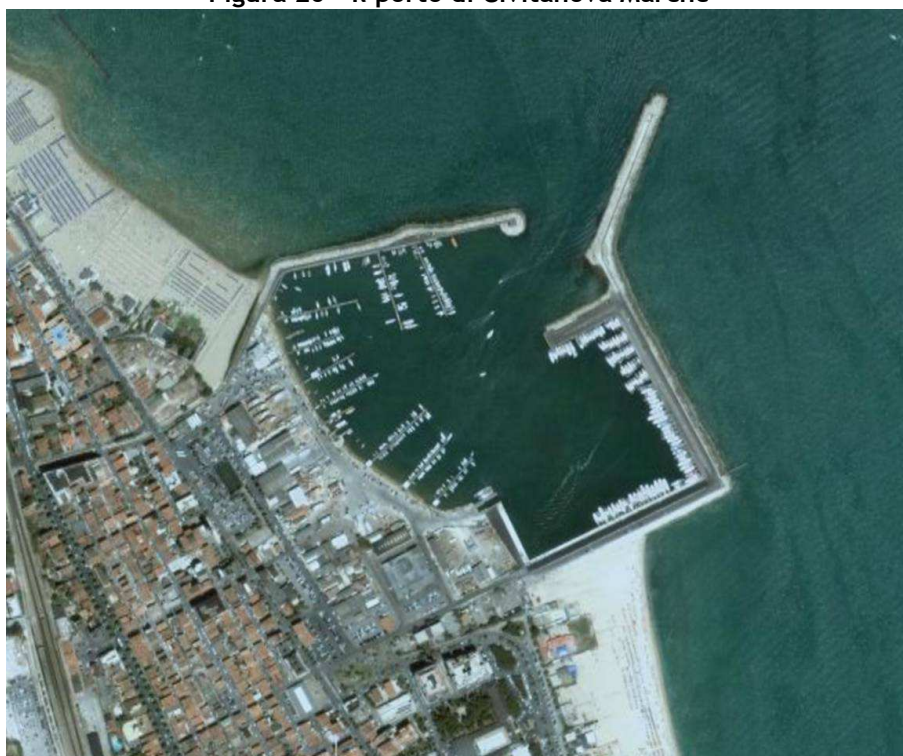
Fonte: mappe Google Earth

A 5 km più a sud di Porto Potenza Picena, sorge il **porto di Civitanova Marche (MC)**, di II categoria e IV classe. La Struttura è protetta da tre moli banchinati: il molo nord, il molo sud e il molo est (che prolunga il molo sud). Dal molo est si protende verso l'interno un pennello lungo circa 90 m. All'interno del porto, dalla battigia, si dipartono numerosi pontili galleggianti gestiti da privati. Il Club Vela gestisce attualmente 7 pontili per un totale di circa 200 posti barca (da 5 a 19 metri di lunghezza), altri 4 pontili sono gestiti dalla Lega Navale Italiana e infine 5 pontili sono gestiti da associazioni sportive private.

Il punto di ingresso principale, via terra, è costituito dallo snodo viario situato in prossimità dell'edificio dell'Ufficio Circondariale Marittimo. Questo snodo permette ai veicoli in uscita dall'area portuale di raggiungere, procedendo verso sud, la SS 16 e, attraverso questa, la superstrada SP 77 e l'autostrada A14. La realizzazione del prolungamento della SP 77 costituirà il nuovo collegamento con l'autostrada, con conseguente riduzione del traffico sulla statale. La viabilità interna all'area portuale è strutturata su una strada di distribuzione che permette l'accesso ai parcheggi ubicati lungo il perimetro del porto. E' inoltre prevista la realizzazione di un percorso pedonale che congiungerà lo scalo ferroviario con l'area portuale allo scopo di favorire l'accesso al porto per chi arriva in treno.

Il porto di Civitanova è classificato come porto-rifugio; in esso il ruolo prevalente è stato sempre quello della marineria locale, mentre i diportisti sono sempre stati poco più che tollerati. Questo fin dagli anni '50, quando è nato il primo club, il Club Vela, con le prime imbarcazioni. Negli anni la marineria è stata stabile o in lieve regresso, mentre il diporto è andato crescendo fino ai livelli attuali di circa 700 soci e 450 imbarcazioni. Nonostante ciò, non risulta un'adeguata presenza di servizi: manca un distributore di carburante per il diporto (questo significa che le imbarcazioni di passaggio o stanziali si devono recare a Porto San Giorgio o a Numana per il rifornimento) e, altro fatto di rilievo, mancano servizi igienici dedicati al diporto. Quindi, ad uno sviluppo molto forte del diporto non è corrisposto uno sviluppo altrettanto forte delle strutture portuali.

Figura 20 - Il porto di Civitanova Marche



Fonte: mappe Google Earth

Tuttavia, l'Amministrazione locale continua a vedere un solo interlocutore nel porto: la marineria. Questo comporta anche altri problemi: i pontili del diporto occupano il settore nord e la marineria da pesca il settore sud del bacino; nessun intervento è stato fatto per proteggere il bacino dal moto ondoso da nord-est, che quindi determina forte risacca all'interno, sia nel settore nord che in quello sud. Una o due barche per anno affondano, ostacolando il dragaggio presso i pontili, che a volte sono stati staccati dagli ancoraggi per consentire tale manovra, comportando maggiori costi e disagi.

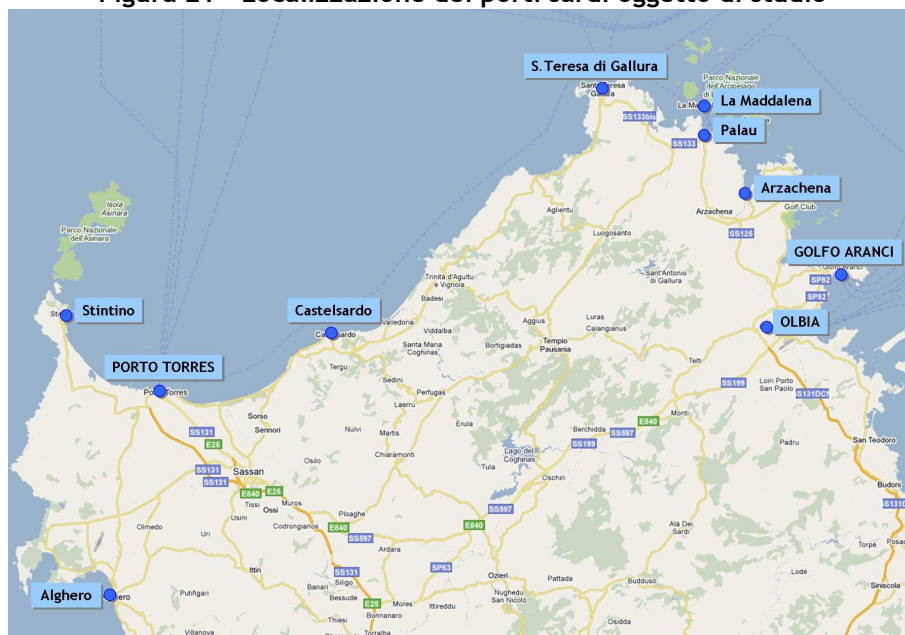
Il perdurare di questa situazione non solo non consente sviluppo, ma costringe parte della flotta diportistica maggiore a migrare verso altri porti.

2.1.3 La costa settentrionale sarda⁴⁴

I porti selezionati nel territorio sardo si collocano nella costa settentrionale della regione, coinvolgendo due province di competenza, Sassari ed Olbia Tempio.

Nel dettaglio, partendo da nord est verso nord ovest (Figura 21), si tratta delle seguenti località portuali: Olbia (OT), Golfo Aranci (OT), Arzachena (OT), Palau (OT), La Maddalena (OT), Santa Teresa di Gallura (OT), Castelsardo (SS), Porto Torres (SS), Stintino (SS) e Alghero (SS).

Figura 21 - Localizzazione dei porti sardi oggetto di studio



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su mappe Google

LA PORTUALITÀ COMMERCIALE

Il porto commerciale di Olbia (OT), di II categoria I classe, famoso nel mondo per essere diventato la principale porta della Costa Smeralda, oltre a rappresentare uno dei più importanti scali passeggeri del Mediterraneo, con 5 milioni di presenze ogni anno, è anche un importante scalo commerciale con quasi 6 milioni di tonnellate di merci.

La struttura si presenta come una realtà portuale suddivisa in tre aree - Figura 22 - : *Cocciani*, inserito nel tessuto industriale della città; il *Porto Interno*, dove insiste anche l'antico porto romano, che è destinato al diportismo; l'*Isola Bianca* e il *pontile Palmera*.

⁴⁴ In seguito alla legge regionale n. 9 del 2001 e successive integrazioni, è stata effettuata una nuova ripartizione del territorio della Regione Autonoma della Sardegna, che ha portato il numero delle province da quattro a otto. Le modifiche hanno assunto piena operatività a partire da maggio 2005, quando si sono svolte le elezioni per rinnovare tutti i Consigli provinciali. La Provincia di Olbia-Tempio è una nuova provincia, costituita da: 24 comuni provenienti dalla Provincia di Sassari e 2 comuni provenienti dalla Provincia di Nuoro.

Il *porto Cocciani*, posto a nord di Olbia, tra Punta Ginepro e Punta Instaula comprende il Porto Industriale, l'unico attrezzato con gru su rotaie da 32 tonnellate di proprietà dello Stato, ed un'altra gru mobile di proprietà dell'impresa Corridoni. Sulle due lunghe banchine vengono movimentate merci di vario genere. Lo scalo è adibito a navi da carico tradizionali e traghetti Ro-Ro destinate al trasporto di semirimorchi e veicoli commerciali. L'idea per il futuro è quella di trasferirvi tutto il traffico merci.

Figura 22 - Il porto di Olbia⁴⁵

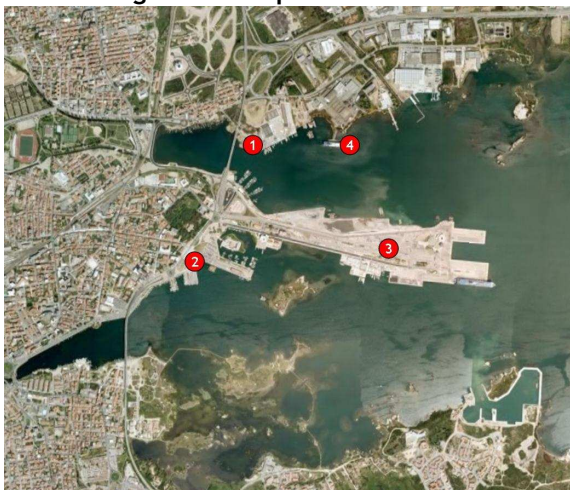


Figura 23 - Il porto di Golfo Aranci



Fonte: mappe Google Earth

Il *porto Interno* si trova a sud della radice del Pontile dell'Isola Bianca e vi si accede attraverso un canale, ampio circa 100 m, attualmente praticabile da navi con pescaggio non superiore a 6 m.

L'area è costituita da:

- il Molo Benedetto Brin, lungo 305 m e largo 61 m, attualmente destinato al naviglio diportistico ed alle navi da crociera di piccole e medie dimensioni. Saltuariamente, nei periodi invernali, viene utilizzato per la sosta di navi traghetto Ro-Ro;
- il Molo Vecchio, lungo 132 m e largo 25 m, destinato anche questo al naviglio diportistico e saltuariamente alla sosta di navi traghetto Ro-Ro per i servizi di linea;
- il Dente Bosazza, per le motovedette delle Forze di Polizia, il naviglio minore e diportistico;
- la Banchina di Via Genova, sempre per le motovedette delle Forze di Polizia e per il naviglio minore e diportistico, comprese piccole attività cantieristiche;
- il Porto Romano, utilizzato da imbarcazioni minori da diporto, da pesca e da altre attività.

⁴⁵ 1= Porto Cocciani; 2=Porto Interno; 3= Isola Bianca; 4= Pontile Palmera.

Il *pontile Isola Bianca* è costituito da una striscia di terra riempita artificialmente, dove insistono 8 banchine (5 con “accosto affiancato” e 3 con “accosto in andana”) più una dedicata alle crociere. Gli accosti sono destinati principalmente alle navi traghetto Ro-Ro, adibite al trasporto passeggeri con auto al seguito e ai veicoli commerciali in servizio di linea con il Continente, nonché alle navi da crociera. La striscia di terra è composta da numerosi piazzali destinati a parcheggio e sosta degli autoveicoli commerciali e dei semirimorchi, per un totale di 107.894 metri quadrati. All’interno dell’area portuale è situata la stazione marittima, su una superficie utile pari a 7.300 mq, progettata per accogliere fino a 6.000 passeggeri di giorno. Struttura, questa, che riesce a smaltire, a volte con difficoltà, punte di traffico sino a 17.000 passeggeri al giorno. All’interno, oltre ad un’ampia sala di attesa per l’imbarco, un ristorante ed un bar, sono ubicati gli uffici decentrati di vari Enti ed Amministrazioni ed è assicurato un servizio di guardia medica.

Il *pontile Palmera*, inserito nel contesto industriale, ma fisicamente distaccato dal porto, è utilizzato, in regime di concessione, dall’omonima industria di trasformazione del tonno.

Poco più a nord di Olbia, sorge il **porto di Golfo Aranci (OT)**, di II categoria II classe, leggermente più vicino al Continente in termini di tempi di navigazione. Ogni anno lo scalo è interessato da un traffico pari a circa 1 milione di passeggeri. La posizione strategica dello scalo, unita alla dotazione di fondali e banchine che permettono l’attracco di navi di grosso tonnellaggio (come la Mega Express della Sardinia Ferries), alla presenza di una Stazione Marittima nella quale sono collocati uffici e servizi di accoglienza e alla facilità e velocità nello svolgimento delle operazioni di arrivo e partenza, hanno conferito al porto di Golfo Aranci un importante riconoscimento a livello nazionale. Lo scalo è anche punto di riferimento per le Ferrovie dello Stato⁴⁶, per il movimento dei carri ferroviari trasportati dai traghetti delle FS. Non meno importante, il sistema portuale di Golfo Aranci è anche dotato di moli che permettono l’attracco di imbarcazioni da diporto e di una piccola flotta pescherecci⁴⁷. Tra questi sono situati alcuni punti di ormeggio per i mezzi della Capitaneria di Porto.

Il **porto commerciale di Porto Torres (SS)**, di II categoria I classe, naturale porta di ingresso della Sardegna per i passeggeri e le merci provenienti dal nord Italia e dall’Europa meridionale, **rappresenta il secondo porto della Sardegna, per quanto concerne il traffico di passeggeri, e il primo per quantità di merci.** Il porto è suddiviso in due parti: il porto industriale⁴⁸ e il porto commerciale (destinato alle navi ro/ro passeggeri e merci e al traffico da diporto).

Il porto industriale, situato fuori dalla città, sulla strada verso Stintino e Alghero, è protetto da una diga foranea a tre bracci (banchinata internamente e lunga circa 4 km), dal pontile di levante (banchinato sul suo lato interno), dalla darsena servizi e dai due pontili Syndial. La darsena servizi è riservata alle imbarcazioni adibite ai servizi portuali. Nel porto industriale attualmente attraccano i traghetti provenienti

⁴⁶ Il porto di Golfo Aranci è nato come terminale marittimo del servizio ferroviario per il trasporto dei passeggeri e delle merci.

⁴⁷ Non è possibile quantificare il numero di posti barca presenti nel Porto di Golfo Aranci in quanto l’attività risulta prettamente peschereccia e occasionalmente è possibile usufruire dell’ormeggio.

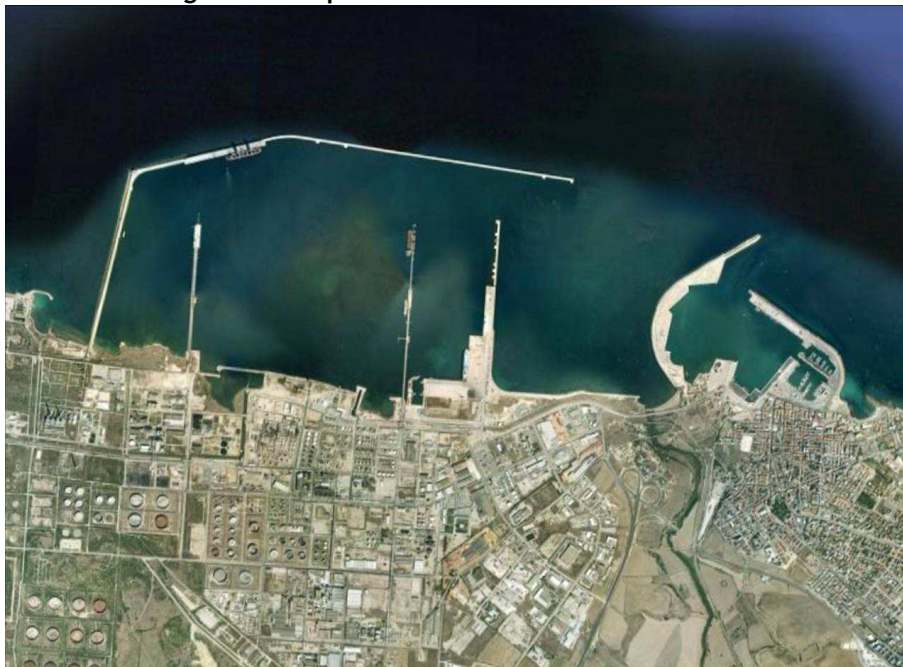
⁴⁸ Il porto industriale è interdetto al transito, navigazione e pesca ai sensi dell’Ord. n°22/85 del 22/06/85.

da Genova (GNV e Tirrenia di Navigazione), Civitavecchia e Barcellona (Spagna), a causa dei lavori di ampliamento in corso nel porto commerciale.

Una seconda area del porto è invece dedicata al traffico delle merci e rappresenta la parte più grande del porto: è formata da due denti di attracco e una diga foranea dotata di due grandi gru dove attraccano le navi di grosse dimensioni. La banchina è lunga 800 metri (la più grande e lunga in Sardegna). Il terminal sulla diga foranea è destinato al traffico di combustibili solidi (principalmente carbone) e liquidi (olio combustibile) destinati alla centrale elettrica.

Il porto commerciale è la parte antica del porto cui si accede facilmente percorrendo la SS 131 Carlo Felice ed è situato nel centro urbano. La struttura è protetta dal molo di levante e dal molo di ponente. All'interno è presente un avamposto e tre darsene (per un totale di 400 posti barca, con lunghezza massima di 40 metri): la darsena del porto interno, la darsena interna e la darsena nuova dove sono installati alcuni pontili.

Figura 24 - Il porto commerciale di Porto Torres



Fonte: mappe Google Earth

Sempre di rilevanza commerciale, vanno infine menzionati i **porti di Palau, La Maddalena e Santa Teresa di Gallura**.

Il **porto di Palau (OT)** è situato di fronte all'Arcipelago di La Maddalena, tra Punta Sardegna e punta Capo d'Orso. Il porto commerciale è protetto da un molo a gomito, di cui una parte è riservata alla Marina Militare, con banchine che si estendono verso nord equipaggiate con bitte e per l'ormeggio dei traghetti. I fondali antistanti hanno una profondità che varia fra i 7 ed i 5 m.

A causa della particolare ubicazione e dei limiti infrastrutturali e di accessibilità, a meno di importanti interventi infrastrutturali futuri, il porto, allo stato attuale, mantiene la sola funzione di scalo per i collegamenti con l'Isola di La Maddalena.

La Maddalena e l'intero arcipelago sono compresi all'interno del Parco Nazionale dell'Arcipelago di La Maddalena dal 1994, un'area marina e terrestre protetta, di interesse nazionale e comunitario; per tale ragione, nei mesi compresi tra maggio e ottobre, per potervi accedere, è necessario munirsi di un'apposita autorizzazione rilasciata dall'Ente Parco gestore⁴⁹. L'Arcipelago è una meta ambita dai diportisti per via delle bellezze naturali e delle acque incontaminate color smeraldo.

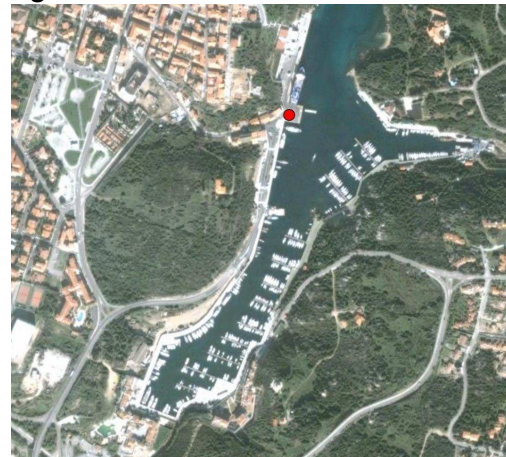
Il comune di La Maddalena, unico centro abitato dell'isola, sorge a sud dell'omonima isola principale e si affaccia verso Palau.

Il **porto commerciale di La Maddalena (OT)** si compone del *pontile Amendola*, al quale attraccano mercantili e traghetti e del *pontile Poste*, riservato al commercio.

Figura 25 - Il porto di La Maddalena



Figura 26 - Porto di S.Teresa di Gallura⁵⁰



Fonte: mappe Google Earth

Il **porto di S.Teresa di Gallura (OT)**, lo scalo più a nord della Sardegna, è situato in un'area geografica fra le più attraenti del mondo: nelle Bocche di Bonifacio, a pochi minuti di navigazione dall'Arcipelago di La Maddalena, dalla Costa Smeralda e dalle Isole del Sud della Corsica (Cavallo e Lavezzi). Il complesso portuale comprende un'area - la banchina Longoni, segnalata in Figura 26 - destinata al traffico passeggeri diretti alla vicina Corsica. Il porto si colloca all'interno di una stretta

⁴⁹ Il Parco Nazionale dell'Arcipelago di La Maddalena è il primo parco nazionale della Sardegna, l'unico in Italia costituito da tutto il territorio di un solo comune. E' stato istituito con la legge n.10 del 4 gennaio 1994; il suo ente gestore e le relative norme di salvaguardia sono stati istituiti con Decreto del Presidente della Repubblica del 17 Maggio 1996. È un parco geomarino che si estende su una superficie - tra terra e mare - di 18.000 ettari (5.134 ettari di superficie terrestre e 13.000 ettari di superficie marina), e 180 chilometri di coste. Comprende tutte le isole e gli isolotti appartenenti al territorio del Comune di La Maddalena. Il Parco Nazionale dell'Arcipelago di La Maddalena rappresenta anche una parte significativa del territorio dello Stato italiano e della Sardegna nell'istituendo Parco marino internazionale delle Bocche di Bonifacio. Il Parco Nazionale è stato istituito - secondo quanto previsto per le regioni a statuto speciale dalla legge quadro sulle aree protette - sulla base di un'intesa Stato-Regione Sardegna che prevede interventi significativi di tutela e di valorizzazione che coinvolgono la popolazione interessata e che, allo stesso tempo, consentono la fruibilità delle risorse ambientali, storico-culturali e mantengono in vita le consuetudini, gli usi civici e il modello di vita della popolazione residente nell'Arcipelago.

⁵⁰ Sulla mappa è stata segnalata, in rosso, la banchina Longoni destinata al traffico passeggeri per la Corsica.

insenatura, a forma di imbuto, ed è costituito da due denti di attracco e da alcune banchine.

In Tabella 17 si riporta una descrizione dettagliata delle banchine presenti nei tre porti appena descritti - La Maddalena, Palau e Santa Teresa di Gallura - e le relative destinazioni d'uso; inoltre, si precisa che nessuno dei tre scali risulta collegato alla rete ferroviaria. Sotto l'aspetto dimensionale, la superficie occupata dalla banchina del porto di Palau (poco più di 8 mila metri quadri) è superiore sia al totale dei metri quadri occupati dalle banchine del Porto di La Maddalena (poco più di 6 mila metri quadri), sia rispetto a quella del porto di Santa Teresa di Gallura (quasi 4 mila metri quadri). In estensione lineare, invece, il "primato" è da attribuirsi, sul totale, al porto di La Maddalena (492,62 metri), seguito da quello di Santa Teresa di Gallura (486 metri) e da quello di Palau (435 metri).

Tabella 17 - Destinazione d'uso e caratteristiche fisiche delle banchine presenti nei porti di La Maddalena, Palau e Santa Teresa di Gallura

Porto di La Maddalena				
Denominazione dell'accosto	Lunghezza (metri)	Pescaggio (metri)	Superficie (mq)	Operazioni commerciali
Banchina Corazzata Roma	68,21	5,00	545,68	Passeggeri - Ro/Ro
Banchina Albini	102,54	5,00	1.845,72	Passeggeri - Ro/Ro
Banchina Zona	99,04	6,00	1.782,00	Passeggeri - Ro/Ro
Banchina Medaglie d'Oro	113,93	4,00	113,93	Passeggeri - Ro/Ro
Banchina Maggior Leggero	38,79	4,00	310,32	Passeggeri - Ro/Ro
Banchina Primo Longobardo	44,61	4,00	178,44	Passeggeri - Ro/Ro
Banchina Testata Poste	25,50	4,00	1.275,00	Merci in colli
Totale	492,62	4-6	6.051,09	Passeggeri, Ro/Ro, merci in colli
Porto di Palau				
Denominazione dell'accosto	Lunghezza (metri)	Pescaggio (metri)	Superficie (mq)	Operazioni commerciali
Porto commerciale	435,00	4,00	8.020,00	Passeggeri - Ro/Ro
Porto di Santa Teresa di Gallura				
Denominazione dell'accosto	Lunghezza (metri)	Pescaggio (metri)	Superficie (mq)	Operazioni commerciali
Porto commerciale	486,00	5,00	3.922,00	Passeggeri - Ro/Ro - Pescato

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati della Capitaneria di Porto di La Maddalena

Per maggiori informazioni sull'entità dei traffici si rimanda al paragrafo 2.2.3.

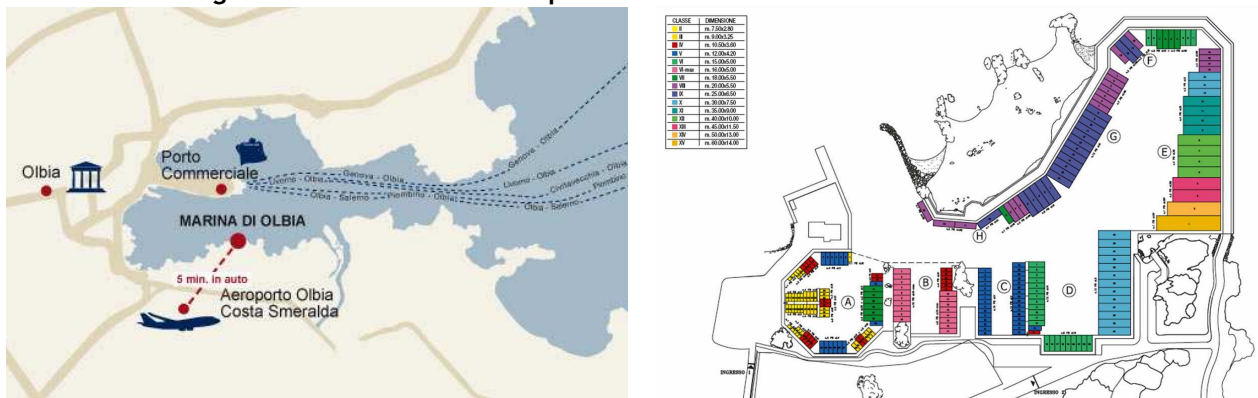
LA PORTUALITÀ TURISTICA

All'interno del golfo di Olbia, dal 23 maggio 2009 è operativa la **Marina di Olbia - Port Style Living** dotata di 270 nuovi posti barca per imbarcazioni fino a 60 metri.

La parte più ampia del bacino è dotata di pontili galleggianti mobili di moderna ed innovativa concezione, per un più facile ormeggio delle imbarcazioni. La nuova Marina di Olbia (la cui realizzazione, eseguita secondo gli standard costruttivi ed ambientali più recenti ed improntata nel massimo rispetto ambientale, ha comportato un investimento di 15 milioni di euro da parte della società omonima) si

candida per collocarsi al vertice fra i porti più moderni dell'intero bacino del Mediterraneo. Tra i punti di forza della Marina di Olbia vi è sicuramente la posizione privilegiata rispetto a vie di comunicazione locali, nazionali ed internazionali. L'Aeroporto Internazionale Costa Smeralda (a 1 km) - recentemente arricchito dal nuovissimo terminal dell'Aviazione Generale dedicato al traffico privato - , la stazione marittima di Olbia e le principali reti stradali della regione distano solo pochi minuti dall'area del porto turistico e delle residenze.

Figura 27 - Localizzazione e planimetria della Marina di Olbia



Fonte: Marina di Olbia Srl

Tutto questo si rivela prezioso tanto per gli armatori quanto per gli equipaggi, che possono contare su un centro urbano dove sono presenti cantieri navali, servizi, negozi e tutto ciò che può essere utile vivendo a bordo anche in pieno inverno. Uno dei vantaggi della Marina di Olbia, per chi intende ormeggiare la propria imbarcazione in modo stanziale, risiede infatti nella vicinanza con i principali snodi di collegamento da e per l'isola - Figura 28 - .

Figura 28 - Principali distanze via mare e via terra della Marina di Olbia

DISTANZE IN MIGLIA MARINE DAI PRINCIPALI PORTI DEL NORD SARDEGNA

Porto	Distanza (Mgl)
Porto Cervo:	Mgl 20
Porto Rotondo:	Mgl 15
Capo Ceraso:	Mgl 6
Area Marina Protetta di Tavolara:	Mgl 12
Punta Aldia:	Mgl 23
San Teodoro:	Mgl 25
Porto Ottiolu:	Mgl 30

DISTANZE VIA TERRA DALLA MARINA DI OLBIA

Porto	Distanza (Km)
Aeroporto Costa Smeralda:	mt 300
Porto Cervo:	Km 32
Porto Rotondo:	Km 18
Capo Ceraso:	Km 10
Tavolara - Capo Coda Cavallo:	Km 20
Punta Aldia:	Km 25
San Teodoro:	Km 31
Porto Ottiolu:	Km 37



Fonte: Marina di Olbia Srl

Il porto di Cannigione (OT) è situato nella parte più interna del Golfo di Arzachena, a pochi chilometri dalla Costa Smeralda ed è costituito da un molo in cemento usato fin dai primi del novecento per i collegamenti commerciali con La Maddalena e da alcuni pontili galleggianti. Attualmente (novembre 2009) i lavori di ampliamento del porto sono stati interrotti. La struttura vanta un numero di ormeggi pari a 400; inoltre, sono presenti alcuni pontili galleggianti situati sul lungomare, gestiti da privati che svolgono attività di ormeggio da diporto.

Figura 29 - Il porto di Cannigione



Figura 30 - Il porto di Palau



Fonte: mappe Google Earth

Il porto turistico di Palau (OT), attrezzato per il diporto, sorge a sud del molo che protegge il porto commerciale. Il porto si compone di un bacino il cui fondale è profondo circa 4 m e all'interno ospita alcuni pontili galleggianti.

La parte turistica del porto di La Maddalena (OT) si compone di *Cala Gavetta*, occupata da barche di turisti e pescatori e *Cala Mangiavolpe*, nel pieno centro storico dell'isola, in cui sono presenti due pontili galleggianti (attualmente in uso alla Lega Navale Italiana), che ospitano circa 70 imbarcazioni, gestiti dalla società Ecomar⁵¹. Tutti i pontili sono equipaggiati con bitte ed anelli per l'ormeggio, colonnine per l'acqua potabile ed elettricità. Le barche dei turisti possono attraccare a Cala Gavetta (dalla banchina orientale è possibile vedere l'alta colonna in memoria di Garibaldi), dove le acque hanno una profondità che varia tra i 2 ed i 3,5 m, con fondali fangosi, oppure ormeggiarsi al pontile Amendola (dove le acque hanno una profondità variabile, compresa fra i 6 ed i 4,7 m) che è protetta dai venti orientali e da quelli occidentali, ma che è soggetta alle turbolenze causate dai venti di scirocco. Le coste dell'isola sono disseminate di calette ed insenature naturali che alimentano l'offerta di approdi per il turismo nautico e di pontili galleggianti in gestione privata.

Il porto turistico di Santa Teresa di Gallura è costituito da due denti di attracco e da alcune banchine, inoltre, all'interno, sono presenti diversi pontili galleggianti. Il moderno complesso portuale offre i seguenti servizi: assistenza nell'arco delle 24 ore, erogazione di corrente elettrica e di acqua dolce, diffusione quotidiana dei

⁵¹ Ecomar è una Società che da anni opera nel settore nautico per soddisfare le molteplici esigenze dei diportisti e dei visitatori del Parco Nazionale dell'Arcipelago di La Maddalena.

bollettini meteorologici di carattere generale e locale, ritiro rifiuti, recupero oli esausti, ascolto radio per l'accoglienza in porto ed emergenza, assistenza all'ormeggio mediante gommoni ed ormeggiatori in banchina; possibilità di fare cambusa con consegna a bordo, pompa carburanti ad orario continuato per la stagione estiva e su chiamata tutto l'anno.

Tabella 18 - Infrastrutture per il diporto nautico, porti di La Maddalena, Palau, Santa Teresa di Gallura, anno 2009

Nome struttura	Comune	Tipologia	Posti barca per classi di lunghezza			Servizi erogati											
			fino a 10 m	da 10,01 a 24 m	oltre 24 m	attracco	acqua	luce	carburante	vigilanza	informazioni turistiche	servizi igienici	parcheggio	alaggio	rifiuti		
Porto Cannigione	Arzachena	Porto turistico	144	15		X	X	X									X
Liscia di Vacca	Arzachena	Punto di ormeggio		60		X	X	X									
Cala del Faro	Arzachena	Punto di ormeggio	10	10		X	X	X									X
Poltu Quatu	Arzachena	Porto turistico	50	300	22	X	X	X									X
Banchina Poste	La Maddalena	Punto di ormeggio	6	10		X	X	X									X
Giardinelli	La Maddalena	Punto di ormeggio	12	14		X											
Nido d'Aquila	La Maddalena	Punto di ormeggio	31			X	X										
Cala Chiesa	La Maddalena	Punto di ormeggio	66	60		X	X	X									
Cala Mangiavolpe	La Maddalena	Porto turistico	53	11		X	X	X									
Sasso Rosso	La Maddalena	Punto di ormeggio	7			X											
Passo della Moneta	La Maddalena	Punto di ormeggio	84	10	2	X	X	X		X					X	X	X
Padule	La Maddalena	Punto di ormeggio	80	16		X	X										
Isuleddu	La Maddalena	Punto di ormeggio	38			X											
Via G. Cesare	La Maddalena	Punto di ormeggio	15			X											
Cala Camiciotto	La Maddalena	Approdo turistico	136	34		X	X	X		X							X
Cala Balbiano	La Maddalena	Porto turistico	30			X	X	X									
Giardinelli	La Maddalena	Punto di ormeggio	40			X	X										
Stagno Torto	La Maddalena	Punto di ormeggio	98			X	X										
Cala Gavetta	La Maddalena	Approdo turistico	70	63	4	X	X	X	X		X						
Via Amm. Mirabello	La Maddalena	Punto di ormeggio	53	103		X	X	X									X
Stagnali	La Maddalena	Punto di ormeggio	2			X	X	X									X
Isole Minori	La Maddalena	Punto di ormeggio	6	6		X											
Banchine Medaglie D'Oro	La Maddalena	Punto di ormeggio	1	15	4	X	X	X									
Alacciolu S. Maria	La Maddalena	Punto di ormeggio	2			X											
Porto Massimo	La Maddalena	Porto turistico	66	57		X	X	X				X		X			X
Spalmatore	La Maddalena	Punto di ormeggio		70		X	X										
Abbatoggia	La Maddalena	Punto di ormeggio	1			X											
Isola Santa Maria	La Maddalena	Punto di ormeggio	2			X											
Villaggio Piras	La Maddalena	Punto di ormeggio	2	1		X											
Cala Fortino	La Maddalena	Punto di ormeggio	20			X	X										
Peticchia	La Maddalena	Punto di ormeggio	20	8		X	X	X									
Cava Francese	La Maddalena	Punto di ormeggio	12			X											
La Ricciolina	La Maddalena	Punto di ormeggio	7	1		X											
Cala Ferrigno	La Maddalena	Punto di ormeggio	3			X											
Punta Stroppello	Palau	Punto di ormeggio		40		X	X	X									X
Porto Turistico	Palau	Approdo turistico	160	160		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Cala Capra	Palau	Punto di ormeggio	50	10		X	X	X		X	X	X	X	X	X	X	X
Porto Turistico	S.Teresa di G.	Approdo turistico	500	340	10	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Baia Santa Reparata	S.Teresa di G.	Punto di ormeggio	30			X											X
Porto Pozzo	S.Teresa di G.	Porto turistico	100			X	X	X		X	X	X	X	X	X	X	X

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati della Capitaneria di Porto di La Maddalena

Il porto di Castelsardo (SS) è situato ai piedi del borgo medievale di Castelsardo, una delle città più suggestive e caratteristiche della Sardegna. La città di Castelsardo si colloca sulla Strada Statale 200 dell'Anglona, che la collega a Sassari (a 34 km). Gli aeroporti più vicini sono: l'Aeroporto di Alghero-Fertilia, a 50 km, e l'Aeroporto di Olbia-Costa Smeralda, a 100 km.

Il porto ha una superficie di specchio acqueo in concessione pari a 49.016 metri quadri e una capacità di 650 posti barca, di cui 380 distribuiti su 8 pontili fissi e i restanti su 2 banchine a 4 pontili galleggianti con una superficie di 3.700 metri quadri. La struttura si trova a poca distanza dal Parco Nazionale "Isola dell'Asinara", tra le più belle ed incontaminate isole del mediterraneo, grazie anche al fatto che per molti decenni è stata destinata a carcere di massima sicurezza.

Chi approda nel porto turistico trova servizi (elettricità, acqua e carburante) ed attrezzature all'avanguardia e personale qualificato, può inoltre godere delle meraviglie del paesaggio. I porti commerciali più vicini sono: Porto Torres (30 km), Olbia (90 km) e Golfo Aranci (100 km).

Figura 31 - Il porto di Castelsardo

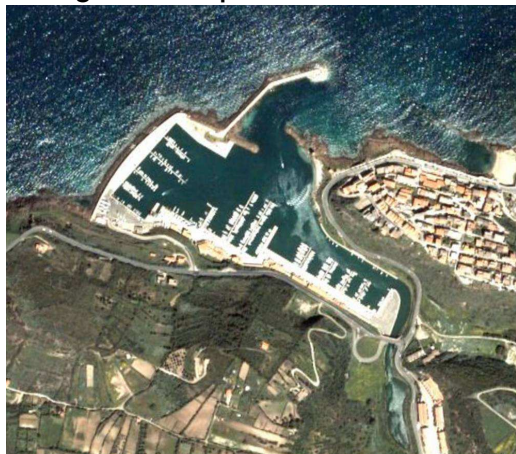
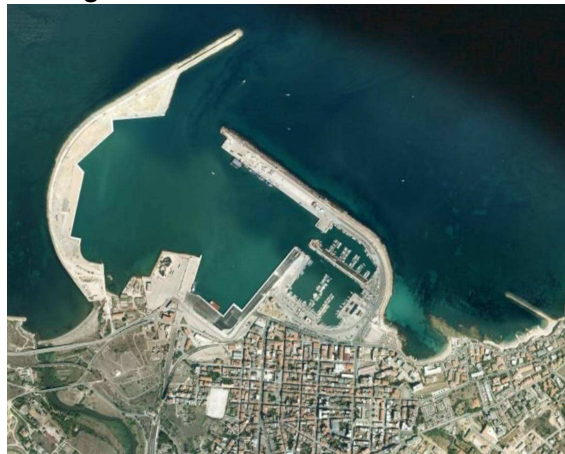


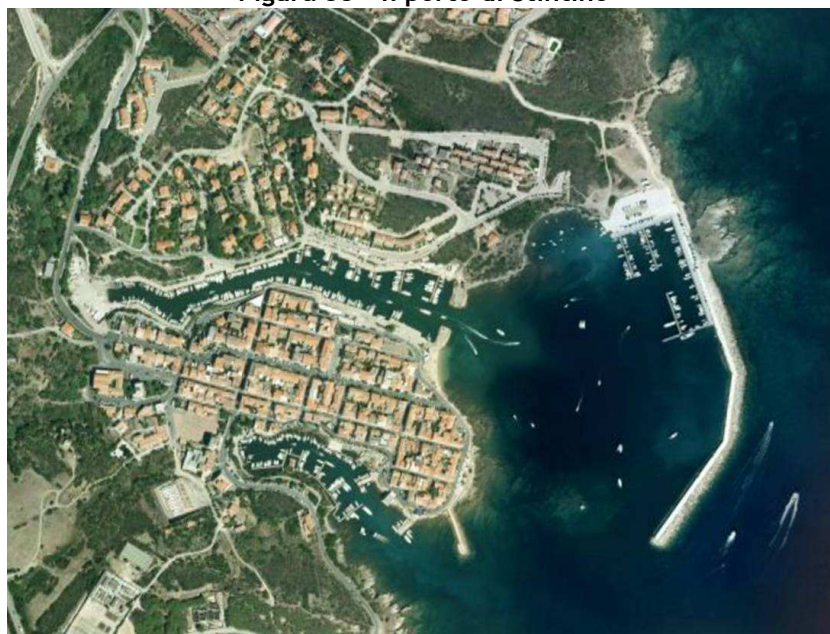
Figura 32 - La Marina di Porto Torres



Fonte: mappe Google Earth

Nella darsena della Capitaneria di Porto Torres è situata la **Marina di Porto Torres** che rappresenta il cuore del porto commerciale e si affaccia sul Golfo dell'Asinara, a 9 miglia da Stintino, a 10 da Cala Reale, nell'Isola dell'Asinara, e a 13 da Castelsardo. Protetta dai venti dominanti con un fondale di 5 metri, la Marina di Porto Torres costituisce un sicuro ormeggio per tutti i tipi di imbarcazione dai 6 ai 40 metri di lunghezza.

Figura 33 - Il porto di Stintino

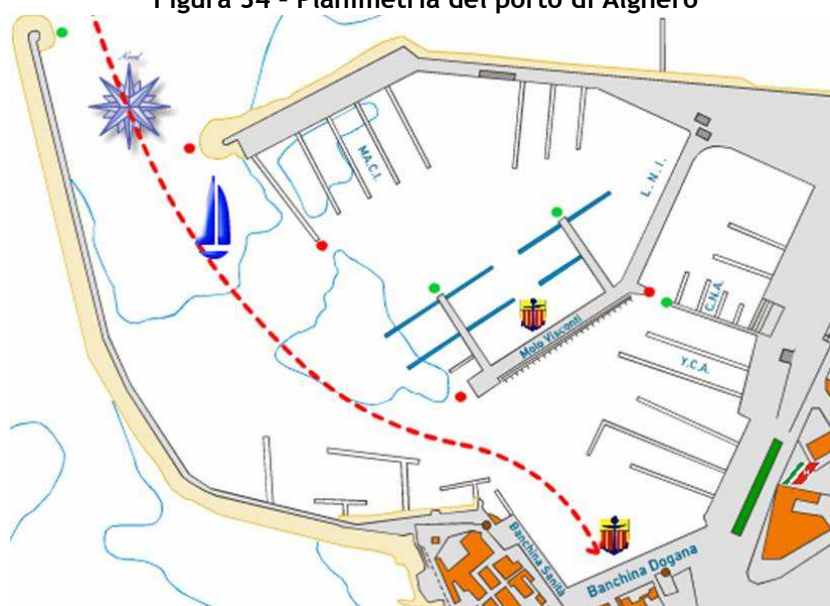


Fonte: mappe Google Earth

Il porto di Stintino (SS) si colloca nel Golfo dell'Asinara, a 50 km dal capoluogo di Sassari e a 53 km da Alghero. Gli aeroporti più vicini sono: l'Aeroporto di Alghero-Fertilia, a 47 km, e l'Aeroporto di Olbia-Costa Smeralda, a 150 km. I porti commerciali più vicini sono: Porto Torres (30 km), Olbia (150 km) e Golfo Aranci (190 km).

Il porto di Alghero (SS), di II categoria e III classe, è situato nella costa nord-occidentale della Sardegna e si affaccia sull'omonimo golfo, protetto da due moli: il Molo Sopraflutto (Molo Sud) e il Molo Sottoflutto. Dal Molo Sottoflutto si estendono, uno di seguito all'altro, il Molo Lo Grasso e il Molo Nord. Sul lato sud del porto, un lungo molo frangiflutti che si sviluppa verso ponente si affaccia sulla città vecchia, mentre a nord, un molo a due gomiti racchiude la Nuova Darsena, la quale si prolunga nella Darsena Peschereccia. Il Molo Furesi separa la Nuova Darsena dalla Darsena Turistica che si sviluppa tra il Molo Nord e la Banchina Garibaldi; nello specchio acqueo si trovano alcuni pontili galleggianti completi delle principali attrezzature per il diporto. Nella parte meridionale del porto si trovano la Banchina Dogana e la Banchina Sanità, tra loro approssimativamente ortogonali, per le barche da diporto di passaggio e destinate alle operazioni commerciali.

Figura 34 - Planimetria del porto di Alghero



Fonte: Porto di Alghero - Consorzio per i Servizi Interni Portuali

Complessivamente il porto è costituito da 4 aree dedicate al diporto:

- la Banchina Molo Sopraflutto: lunga 814 m, per unità da diporto;
- la Banchina Sanità: lunga 105 m, per unità da diporto in transito ormeggiate di punta; i primi 20 metri alla radice sono riservati alle operazioni di bunkeraggio;
- la Banchina Dogana: lunga 183 m, i primi 10 m, dall'angolo con la banchina Sanità, sono adibiti al bunkeraggio; i successivi 20 m sono riservati alle unità della Capitaneria di Porto; i successivi tratti di banchina sono riservati a

imbarcazioni da diporto in transito e ad unità da traffico e trasporto passeggeri;

- la Banchina Garibaldi: lunga 110 m, i pontili galleggianti ad essa ancorati sono gestiti da ditte private e destinati al diporto.

Il porto di Alghero è inoltre dotato di 106 imbarcazioni da pesca, uno scalo di alaggio, 3 gru fisse e mobili per il sollevamento delle imbarcazioni e distributori di benzina e di gasolio per il rifornimento delle motobarche.

2.2 Analisi della domanda

Un progetto nel settore della portualità turistica non può prescindere da una valutazione complessiva degli aspetti funzionali, dei potenziali sviluppi della domanda di posti barca, dell'impatto ambientale e delle necessarie relazioni tra ambiente nautico in senso stretto e territorio retrostante, intendendo con ciò i rapporti con le aree urbane, i servizi, la viabilità e le altre forme di offerta turistica.

Risulta quindi fondamentale, a questo punto dell'analisi, definire le caratteristiche generali dei fruitori finali di un'infrastruttura portuale dedicata totalmente o parzialmente al turismo, rappresentati sia dai diportisti veri e propri, ma anche da coloro che operano professionalmente all'interno di un porto turistico in veste di gestori di circoli nautici, o di fornitori di servizi per la nautica.

La domanda di strutture, funzioni e servizi per la nautica da diporto si individua in base ad almeno cinque elementi caratterizzanti, in particolare:

- periodo di utilizzo delle strutture portuali, che può estendersi a tutto l'anno o essere limitato alla stagione estiva o al transito temporaneo (di durata variabile tra le poche ore e i pochi giorni);
- modo di accesso al porto, che può avvenire via terra o via mare;
- area di provenienza dell'utente, che può essere locale, regionale, extra-regionale o extra-nazionale;
- dimensione dell'imbarcazione, che varia dai piccoli natanti ai grandi maxiyacht;
- tipologia delle unità da diporto, a vela o a motore⁵².

In base alla combinazione di questi elementi, si identificano **tre tipologie di utenza: stanziale, stagionale e di transito.**

Il *diporto stanziale* investe l'intero arco dell'anno: si riferisce all'utenza locale che raggiunge il porto via terra (anche a scala regionale, a seconda del grado di accessibilità garantita dalla rete di servizi e di infrastrutture di trasporto) e ad imbarcazioni di dimensioni medio-grandi (classificate dalla L. 498/1994 come navi ed

⁵² La prevalenza di diportisti con imbarcazioni a vela rispetto a quelli con unità a motore, o viceversa, comporta differenti aspetti funzionali delle infrastrutture, del tipo di servizi primari e delle iniziative collaterali.

imbarcazioni da diporto)⁵³. In presenza di efficienti reti e terminal di trasporto a medio/lungo raggio (rete autostradale, rete ferroviaria, collegamenti aerei) la domanda può essere, limitatamente, anche di provenienza extra-regionale, o extra-nazionale. All'interno di tale categoria si colloca anche l'attività svolta dalle società di charter nautico che richiedono la disponibilità di posti barca per la propria flotta durante il corso dell'anno, nonché servizi necessari per la manutenzione delle imbarcazioni e delle attrezzature.

Il *diporto stagionale* investe solo il periodo estivo: si riferisce all'utenza locale che raggiunge il porto via terra e per la quale il luogo di ormeggio risulta molto vicino all'area di residenza fissa o solo estiva, o alla sede lavorativa del proprietario, o anche alle mete idonee alla balneazione, e ad imbarcazioni di dimensione piccola o medio-piccola (classificate dalla L. 498/1994 come natanti).

Il *diporto in transito* investe periodi brevi durante i mesi estivi (da 1 giorno a 2 settimane): si riferisce all'utenza che raggiunge il porto via mare; viene generato dalla domanda locale, regionale, extraregionale, o anche extra-nazionale; si riferisce ad imbarcazioni di dimensioni medie e grandi (in funzione della distanza percorribile dall'imbarcazione). All'interno del diporto in transito si distinguono altre tre categorie particolari:

- *transito temporaneo*, che investe poche ore, solo diurne, durante i mesi estivi; si riferisce all'utenza che raggiunge il porto via mare prevalentemente per la fruizione di luoghi da visitare (musei, siti archeologici e naturalistici) o per servizi legati al tempo libero (ristoranti, bar, mostre, spettacoli); viene generato dalla domanda locale, regionale, extra-regionale, o anche extra-nazionale; si riferisce ad imbarcazioni di qualsiasi dimensione (in funzione della distanza percorribile dall'imbarcazione);
- *transito di maxiyacht*, che investe periodi brevi durante i mesi estivi; si riferisce all'utenza che raggiunge il porto via mare; viene generato dalla domanda locale, regionale, extra-regionale, o anche extranazionale; si riferisce esclusivamente ad imbarcazioni di grandi dimensioni (fino a 150 m);
- *transito charter* che non differisce dalle altre categorie di transito se non per il fatto che l'imbarcazione è di proprietà di società ad hoc.

In generale, la domanda di ormeggio - sia stanziale che stagionale - viene generata da armatori per i quali il porto risulta, in primo luogo, facilmente accessibile in termini di distanza e di tempo necessari a raggiungere l'imbarcazione. La dimensione dell'imbarcazione gioca però un ruolo determinante sui tempi di accesso, in quanto incide sul tempo spendibile in navigazione, ossia la durata dell'escursione: solo poche ore per i piccoli natanti, uno o più giorni per i cabinati.

Lo *sviluppo della domanda stanziale e stagionale* (nautica da diporto locale) è favorito dalla presenza dei seguenti punti di forza:

⁵³ La legge 498/1994 stabilisce la seguente classificazione del naviglio: *navi da diporto* (costruzioni a motore o a vela, anche con motore ausiliario, destinate alla navigazione da diporto, di lunghezza fuori tutto superiore a 24 m); *imbarcazioni da diporto* (unità destinate alla navigazione da diporto, di lunghezza fuori tutto compresa tra 7,5 m e 24 m, se a motore, o compresa tra 10 m e 24 m, se a vela con motore ausiliario); *natanti* (unità inferiori a 7,5 m, se a motore, o a 10 m, se a vela con motore ausiliario).

- prossimità dei porti e degli approdi esistenti alle aree di residenza e alle aree di balneazione;
- presenza di attività e servizi di assistenza e riparazione delle imbarcazioni (cantieri, aree e servizi di rimessaggio e riparazione, velerie, negozi di attrezzature per la nautica);
- presenza di impianti per il supporto e la pratica di sport legati alla nautica (vela, motonautica).

Lo *sviluppo della domanda di transito* (diporto turistico) è favorito da:

- prossimità dei porti e degli approdi alle aree di balneazione e a siti di interesse turistico (siti archeologici, siti di valore architettonico, museale, culturale e naturalistico);
- presenza di servizi ed attività legati al tempo libero (ristoranti, bar, alberghi, mostre ed eventi);
- presenza di attività e servizi di assistenza e riparazione delle imbarcazioni (cantieri, aree e servizi di rimessaggio e riparazione, velerie, negozi di attrezzature per la nautica);

Lo *sviluppo della domanda turistica non diportistica* (utenza costiera) è favorito da:

- presenza di stabilimenti e impianti per la balneazione e per la pratica di sport legati al mare (vela, canottaggio, canoa, diving, windsurf, ecc.);
- presenza di funzioni dotate di attrattività per la popolazione locale e per i turisti, di servizi ed attività legati al tempo libero (ristoranti, bar, musei, esposizioni, mostre ed eventi);
- presenza di linee di servizio per il collegamento marittimo.

Sulla base di questa premessa e con riferimento alla collocazione territoriale dei porti oggetto di studio (crf. § 2.1), nei paragrafi che seguono viene svolta un'analisi della domanda e dell'offerta relative alle singole realtà territoriali di interesse. Al fine di valutare lo stato di attività dello scalo, vengono poi analizzati i flussi di traffico. In particolare, per i porti commerciali vengono riportati i trend di traffico passeggeri e merci degli ultimi 5 anni (2004-2008). Le rilevazioni si riferiscono anche al comparto merci al fine di valutare quanto il segmento passeggeri incida sul totale delle attività portuali in ciascuna realtà territoriale.

2.2.1 Individuazione della domanda di "turismo nautico" attuale

Riassumendo brevemente il paragrafo precedente, relativamente alla tipologia degli utenti e, quindi, dei reali e potenziali fruitori delle infrastrutture portuali, si possono identificare le seguenti tre categorie:

- i diportisti itineranti, che fanno scalo nel porto per brevi periodi durante crociere che costeggiano il litorale oppure da una sponda all'altra del bacino;
- i diportisti che utilizzano il porto come base di partenza e per ormeggiare l'imbarcazione senza fare vita di porto;

- i diportisti stanziali o stagionali che svolgono un'intensa vita sociale nel porto, con più frequenza durante i periodi estivi rispetto a quelli invernali.

Per calcolare la domanda di turismo nautico occorrerebbe indagare il traffico dei porti destinato a questo segmento di mercato. Vi è, inoltre, il problema della suddivisione tra clienti stanziali e di transito. Analizzare il profilo della domanda con riferimento al mercato della nautica da diporto, diventa inoltre man mano più difficile quanto più si scende da un livello globale ad ambiti locali. Confrontandosi con la letteratura più recente attualmente disponibile sul tema, risulta che il principale dato di riferimento per questo tipo di analisi è generalmente rappresentato dal numero e dal tipo di imbarcazioni immatricolate annualmente. Questo dato, a sua volta, può essere messo in relazione con la relativa popolazione residente. Infine, l'entità della domanda può essere poi posta in correlazione con il numero delle patenti nautiche totali rilasciate e/o rinnovate dalle autorità preposte.

Calandosi nelle realtà provinciali oggetto del presente progetto, si è ritenuto opportuno considerare, quale criterio meglio rappresentativo delle effettive dimensioni del fenomeno analizzato, il rapporto tra imbarcazioni immatricolate annualmente e popolazione residente. È bene sottolineare che i criteri per l'immatricolazione delle imbarcazioni, variano da paese a paese e **l'insieme delle imbarcazioni immatricolate non esaurisce l'intero parco nautico**. All'interno del parco nautico, infatti, sono comprese anche le unità che, per caratteristiche e dimensioni, non richiedono immatricolazione⁵⁴. Per sopperire alla mancanza di tali dati, è stata considerata la domanda stimata secondo la metodologia proposta dall'UCINA - Unione Nazionale dei Cantieri e delle Industrie Nautiche e Affini - che, essenzialmente, si basa sul numero di certificati d'uso del motore rilasciati quali documenti obbligatori e che accomunano la maggior parte delle unità a motore non immatricolate.

Tabella 19 - Parco nautico complessivo stimato al 2008 secondo dati ONN⁵⁵

Tot. immatricolate	98.138
Immatricolate Uffici Marittimi	78.023
Immatricolate Uffici Provinciali della M.C.T.C. ⁵⁶	20.115
Tot. non immatricolate ⁵⁷	520.400
Totale parco nautico	618.538

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Ministero delle Infrastrutture e ONN

La stima sul parco nautico esistente effettuata da UCINA utilizza come anno base il 2005⁵⁸, ultimo anno per cui tutti i dati sono disponibili, e presume che nel 2008 le

⁵⁴ Oltre a ciò, anche le modalità e i criteri di rilevazione variano da paese a paese, facendo sì che i dati non siano esattamente confrontabili, escludendo o includendo nei diversi casi diverse categorie di imbarcazione.

⁵⁵ Osservatorio Nautico Nazionale.

⁵⁶ Motorizzazione Civile e Trasporti in Concessione.

⁵⁷ Stima UCINA tratta da "Osservatorio Nautico Nazionale, Rapporto sul Turismo Nautico n° 1 - anno 2009" (i valori riportati sono approssimati alle centinaia di unità).

⁵⁸ Nel 2005 con il nuovo codice della nautica da diporto questo documento è stato implicitamente abolito e sostituito dalla dichiarazione di potenza del motore rilasciato dal costruttore, per la quale non sono ancora disponibili i dati.

variazioni di immatricolazioni siano state poco significative⁵⁹. Il parco nautico non immatricolato viene individuato attraverso una stima di tutte le unità “potenzialmente esistenti”, considerando come parametro temporale di riferimento la durata media della vita di un'imbarcazione a motore (25 anni), di un'unità a vela senza motore (20 anni) e di un'unità minore (10 anni). I calcoli effettuati su questa base hanno condotto, a livello nazionale, ad una stima di 520.400 unità non immatricolate che portano ad un totale generale di circa 618.500 imbarcazioni di cui solo circa il 16% è rappresentato dalle unità immatricolate - Tabella 19 - .

Tabella 20 - Unità da diporto iscritte negli Uffici Marittimi e Provinciali, secondo la classe di lunghezza al 31/12/2007

REGIONI	A vela (con o senza motore ausiliario)					A motore					Navi (>24 m)	TOTALE
	fino a 10 m	da 10,01 a 12 m	da 12,01 a 18 m	da 18,01 a 24 m	Totale	fino a 10 m	da 10,01 a 12 m	da 12,01 a 18 m	da 18,01 a 24 m	Totale		
Liguria	696	2.181	1.605	369	4.851	7.350	3.558	3.577	630	15.115	64	20.030
Toscana	393	1.084	896	62	2.435	5.224	1.664	1.816	402	9.106	64	11.605
Lazio	493	868	530	28	1.919	5.504	1.362	1.327	294	8.487	38	10.444
Campania	96	241	202	13	552	11.247	1.859	1.204	100	14.410	17	14.979
Calabria	13	25	23	1	62	820	79	49	9	957	0	1.019
Puglia	93	135	94	4	326	2.239	291	162	9	2.701	0	3.027
Molise	1	-	2	-	3	25	6	8	1	40	0	43
Abruzzo	40	69	52	4	165	656	78	46	10	790	3	958
Marche	137	281	152	11	581	1.506	593	682	90	2.871	5	3.457
Emilia Romagna	309	1.065	658	23	2.055	2.069	742	493	69	3.373	4	5.432
Veneto	318	751	434	15	1.518	3.927	790	666	50	5.433	8	6.959
Friuli V.G.	205	877	512	31	1.625	1.134	552	535	85	2.306	3	3.934
Sardegna	113	283	207	18	621	1.984	612	530	82	3.208	4	3.833
Sicilia	150	225	208	16	599	3.371	426	265	63	4.125	3	4.727
Piemonte e Valle d'Aosta ⁶⁰	66	4	2	0	72	1.847	4	0	0	1.851	0	1.923
Lombardia	160	8	1	0	169	5.311	162	19	0	5.492	0	5.661
Trentino A.A.	29	7	2	0	38	25	2	0	0	27	0	65
Umbria	0	0	0	0	0	42	0	0	0	42	0	42
Basilicata	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTALE	3.312	8.104	5.580	595	17.591	54.281	12.780	11.379	1.894	80.334	213	98.138

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati “Osservatorio Nautico Nazionale, Rapporto sul Turismo Nautico n° 1 - anno 2009” e Ministero delle Infrastrutture

⁵⁹ Per il calcolo del parco nautico complessivo stimato al 2008, infatti, a causa di mancanza di dati disponibili, l'Osservatorio Nautico Nazionale considera le immatricolazioni del 2007, ultimo dato pubblicato dal Ministero delle Infrastrutture.

⁶⁰ L'UCINA accorpa Piemonte e Valle d'Aosta in quanto assume che il comportamento dei valdostani sia assimilabile a quello dei piemontesi, di cui circa il 76% ha il proprio ormeggio in Liguria e, più in generale, in regioni tirreniche.

Il parco nautico, inoltre, si concentra sui segmenti di minore dimensione: il 65% delle imbarcazioni a vela e l'83% di quelle a motore hanno lunghezza non superiore ai 12 metri - Tabella 20 - .

Appositamente per il presente progetto, è stata poi prodotta una stima del parco nautico immatricolato al 2008 così da ottenere un dato annuale più omogeneo dal punto di vista temporale. La metodologia adottata è la medesima riportata al paragrafo 2.2.2 per la *Stima della domanda futura di turismo nautico* - paragrafo al quale si rimanda per maggiori dettagli - .

Allo scopo è stata considerata la serie storica delle imbarcazioni immatricolate presso gli Uffici Marittimi negli ultimi 11 anni registrati secondo quanto pubblicato dal Ministero delle Infrastrutture, dal 1997 al 2007, di cui, in Tabella 21, si riportano solamente gli ultimi 5 anni e la stima calcolata per il 2008. Per quanto riguarda le barche immatricolate presso gli Uffici Circondariali Marittimi, le Capitanerie di Porto e gli Uffici ex MCTC, infatti, allo stato attuale è disponibile la ripartizione per regione e per tipo di imbarcazione al 31/12/2007. Al 2007 il numero maggiore di immatricolazioni si riscontra in Liguria (19.953, pari al 25,6%), seguita, a notevole distanza, dalla Toscana (10.758, pari al 13,8%), dalla Campania (8.885, pari al 11,4%) e dal Lazio (8.798, pari al 11,3%). Tali regioni, nel loro complesso, concentrano oltre il 60% del parco barche nazionale immatricolato presso gli Uffici Marittimi.

Tabella 21 - Serie storica delle unità iscritte negli Uffici Marittimi per regione, Anni 2003-2008

Regioni	2003	2004	2005	2006	2007	2008*
Liguria	18.572	19.037	19.306	19.632	19.953	20.724
Toscana	8.287	8.670	9.383	10.132	10.758	11.174
Lazio	7.798	7.787	8.010	8.420	8.798	9.138
Campania	9.112	8.875	8.961	8.562	8.885	9.228
Calabria	1.170	1.130	1.122	953	967	1.004
Puglia	2.601	2.596	2.609	2.654	2.715	2.820
Molise	29	29	33	33	36	37
Abruzzo	645	662	650	683	707	734
Marche	2.980	3.064	3.137	3.207	3.297	3.424
Emilia Romagna	4.256	4.299	4.457	4.618	4.741	4.924
Veneto	4.354	4.413	4.593	4.753	4.884	5.073
Friuli Venezia Giulia	3.120	3.108	3.292	3.609	3.902	4.053
Sardegna	3.165	3.163	3.284	3.469	3.672	3.814
Sicilia	4.702	4.607	4.578	4.641	4.708	4.890
Totale	70.791	71.440	73.415	75.366	78.023	81.037

*Stima Uniontrasporti

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Ai fini del calcolo del parco nautico immatricolato complessivo, bisogna poi tenere conto anche delle immatricolazioni presso gli Uffici Provinciali ex MCTC.

Il numero di immatricolazioni presso gli Uffici Provinciali, è stato stimato considerando costante per il 2008 il peso percentuale che questo comparto ha

rappresentato nel 2007 (20.115 unità) rispetto al totale del parco nautico immatricolato nello stesso anno (98.138 unità) ovvero circa il 20,5%. E' bene precisare che il parco nautico immatricolato presso gli Uffici Provinciali prende in considerazione anche la navigazione interna, quindi, rispetto alle imbarcazioni immatricolate presso gli Uffici Marittimi, compaiono ulteriori 5 regioni che non affacciano sul mare, nello specifico si tratta di: Piemonte, Valle d'Aosta, Lombardia, Trentino Alto Adige ed Umbria⁶¹ (Tabella 22).

Tabella 22 - Parco nautico immatricolato nelle regioni italiane al 2007 e stima al 2008

Regioni	Iscrizioni alle ex MCTC 2007	% iscrizioni alle ex MCTC rispetto all'Italia	Iscrizioni alle ex MCTC 2008*	Iscrizioni agli Uff. Marittimi 2007	% iscrizioni agli Uff. Marittimi rispetto alla regione	iscrizioni agli Uff. Marittimi 2008*	Totale 2007	Totale 2008*
Liguria	77	0,38%	80	19.953	99,62%	20.724	20.030	20.804
Toscana	847	4,21%	880	10.758	92,70%	11.174	11.605	12.053
Lazio	1.646	8,18%	1.710	8.798	84,24%	9.138	10.444	10.847
Campania	6.094	30,30%	6.329	8.885	59,32%	9.228	14.979	15.558
Calabria	52	0,26%	54	967	94,90%	1.004	1.019	1.058
Puglia	312	1,55%	324	2.715	89,69%	2.820	3.027	3.144
Molise	7	0,03%	7	36	83,72%	37	43	45
Abruzzo	251	1,25%	261	707	73,80%	734	958	995
Marche	160	0,80%	166	3.297	95,37%	3.424	3.457	3.591
Emilia Romagna	691	3,44%	718	4.741	87,28%	4.924	5.432	5.642
Veneto	2.075	10,32%	2.155	4.884	70,18%	5.073	6.959	7.228
Friuli Venezia Giulia	32	0,16%	33	3.902	99,19%	4.053	3.934	4.086
Sardegna	161	0,80%	167	3.672	95,80%	3.814	3.833	3.981
Sicilia	19	0,09%	20	4.708	99,60%	4.890	4.727	4.910
Piemonte/Valle d'Aosta	1.923	9,56%	1.997	-	-	-	1.923	1.997
Lombardia	5.661	28,14%	5.880	-	-	-	5.661	5.880
Trentino Alto Adige	65	0,32%	68	-	-	-	65	68
Umbria	42	0,21%	44	-	-	-	42	44
Basilicata	-	-	-	-	-	-	-	-
ITALIA	20.115	100%	20.892	78.023	79,50%	81.037	98.138	101.929

*Stima Uniontrasporti

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Ministero delle Infrastrutture

I calcoli effettuati hanno quindi condotto ad una stima di circa 102 mila unità immatricolate a livello nazionale nel 2008 che, sommate a quelle non immatricolate -

⁶¹ La Basilicata rappresenta l'unica regione in cui non risultano registrate imbarcazioni, secondo i dati forniti dal Ministero delle Infrastrutture.

Tabella 19 - , portano ad un parco nautico complessivo di circa 622.300 imbarcazioni (circa lo 0,6% in più rispetto alle imbarcazioni stimate da UCINA), di cui l'84% è rappresentato dalle unità non immatricolate e il 16% dalle unità immatricolate - Tabella 23 - .

Tabella 23 - Parco nautico complessivo stimato al 2008⁶² da Uniontrasporti

Tot. Immatricolate (“nautica maggiore”)	101.900
Immatricolate Uffici Marittimi	81.000
Immatricolate Uffici Provinciali della M.C.T.C. ⁶³	20.900
Tot. non immatricolate ⁶⁴	520.400
Totale parco nautico	622.300

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Ministero delle Infrastrutture e UCINA

Scomponendo i dati riportati in Tabella 23 e accorpare i due segmenti relativi alle imbarcazioni immatricolate (che possono essere classificati nella “nautica maggiore”) si può dedurre che il parco nautico italiano al 2008, secondo la stima elaborata da Uniontrasporti, è così composto:

- 101.900 unità afferenti alla “nautica maggiore” - 16%
- 353.900 unità afferenti alla nautica “minore” (< 10 m)⁶⁵ - 57%
- 166.500 derive e piccole imbarcazioni⁶⁶ - 27%.

La stima della consistenza del parco nautico regionale (Tabella 24) è stata poi effettuata assumendo che la percentuale, rispetto al totale nazionale, delle imbarcazioni immatricolate in Liguria (20,4%), in Sardegna (3,9%) e nelle Marche (3,5%), fosse valida anche per calcolare, in funzione dei rispettivi pesi nazionali, il numero di unità relative alla nautica minore e alle piccole imbarcazioni, così come definite in precedenza⁶⁷.

Tabella 24 - Parco nautico regionale stimato per l'anno 2008

Tipologia unità	Liguria	Sardegna	Marche	Italia
Unità di interesse per la nautica "maggiore"	20.804	3.981	3.591	101.929
Unità di interesse per la nautica "minore"	72.231	13.822	12.466	353.900
Derive e piccole imbarcazioni	33.983	6.503	5.865	166.500
Totale parco nautico regionale	127.018	24.306	21.922	622.329

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

⁶² I valori sono stati arrotondati alle centinaia di unità.

⁶³ Motorizzazione Civile e Trasporti in Concessione.

⁶⁴ Stima UCINA tratta da “Osservatorio Nautico Nazionale, Rapporto sul Turismo Nautico n° 1 - anno 2009 (www.oservatorionautico.org)”

⁶⁵ UCINA definisce quali “unità minori” le imbarcazioni inferiori ai 10 m, in particolare si identificano con i natanti a motore.

⁶⁶ In questa categoria rientrano le unità senza motore, quasi sempre di ridotto valore commerciale, quali barche a vela, derive, barche a remi, canoe, kajak, pattini, pedalò, mosconi, ecc...

⁶⁷ Stesso metodo utilizzato dalla Regione Marche e dalla Regione Lazio per l'analisi della domanda di diporto nei Piani Regionali dei Porti, la cui validità è stata verificata con osservazioni a campione che hanno evidenziato un margine di errore accettabile.

Essendo poi disponibile la ripartizione delle unità da diporto iscritte per Compartimento Marittimo (Tabella 25), analogamente a quanto si è elaborato a livello regionale, si è quindi proceduto per il calcolo della stima del parco nautico a livello di singola Capitaneria di Porto oggetto del presente studio.

Tabella 25 - Unità da diporto iscritte per Compartimento Marittimo al 31/12/2007

Uffici Marittimi	A vela (con o senza motore ausiliario)					A motore					Navi (oltre 24 m)	TOTALE
	fino a 10m	da 10,01 a 12 m	da 12,01 a 18 m	da 18,01 a 24 m	Totale	fino a 10m	da 10,01 a 12 m	da 12,01 a 18 m	da 18,01 a 24 m	Totale		
Savona	173	294	120	34	621	1.142	469	267	58	1.936	5	2.562
LIGURIA	696	2.180	1.605	369	4.850	7.274	3.558	3.577	630	15.039	64	19.953
Ancona	56	116	55	5	232	517	96	45	8	666	2	900
MARCHE	131	281	152	11	575	1.352	593	682	90	2.717	5	3.297
Olbia	31	72	110	9	222	831	364	384	64	1.643	-	1.865
La Maddalena	9	24	30	2	65	164	53	47	7	271	-	336
Porto Torres	23	67	30	2	122	273	82	34	5	394	-	516
SARDEGNA	111	280	206	18	615	1.842	602	527	82	3.053	4	3.672
ITALIA	2.903	8.058	5.564	592	17.117	34.879	12.586	11.340	1.888	60.693	213	78.023

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Nel dettaglio, la stima sulla consistenza del parco nautico per Capitaneria di Porto (Tabella 26) è stata effettuata assumendo che la percentuale, rispetto al totale regionale, delle imbarcazioni immatricolate nelle aree territoriali facenti capo alle Capitanerie di Porto di Savona (13%), Ancona (27%), Olbia (51%), La Maddalena (9%) e Porto Torres (14%), fosse valida anche per calcolare, in funzione dei rispettivi pesi regionali, il numero di unità relative alla nautica minore e alle piccole imbarcazioni.

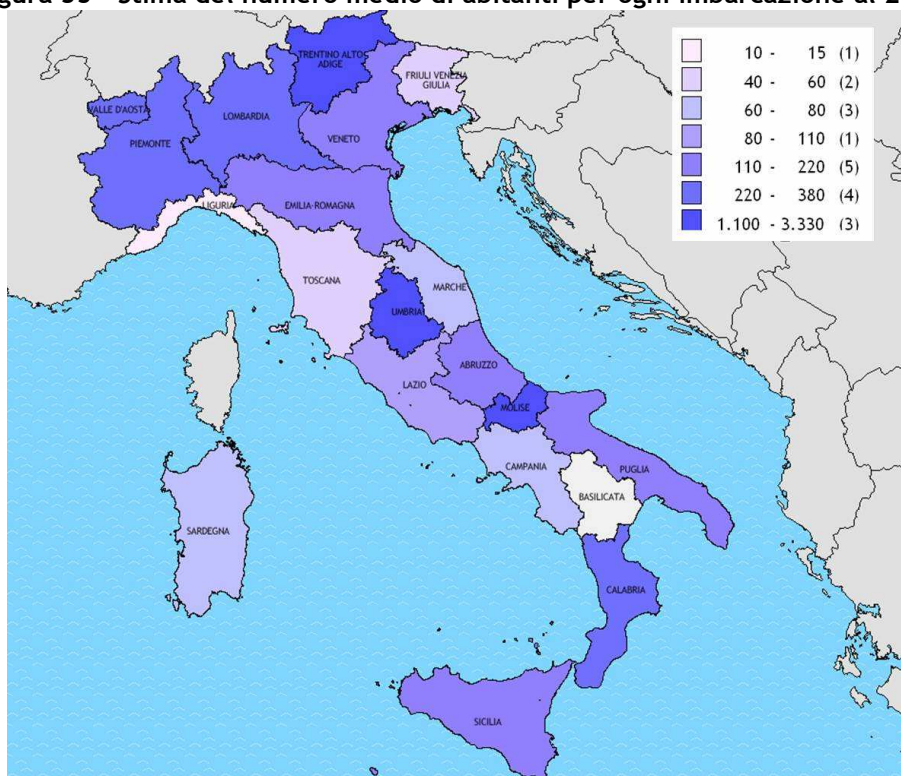
Tabella 26 - Parco nautico per Capitaneria di Porto stimato per l'anno 2008

Tipologia unità	Savona	Ancona	Olbia	La Maddalena	Porto T.
Unità di interesse per la nautica "maggiore"	2.671	980	2.022	364	559
Unità di interesse per la nautica "minore"	9.275	3.403	7.020	1.265	1.942
Derive e piccole imbarcazioni	4.363	1.601	3.303	595	914
Totale parco nautico per CP	16.309	5.984	12.345	2.224	3.416

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Se si rapporta poi il numero di abitanti al primo gennaio 2008 col numero totale di imbarcazioni stimate nelle rispettive aree territoriali nello stesso anno, si evince che: in Liguria attualmente è presente approssimativamente 1 barca ogni 13 residenti, nelle Marche 1 barca ogni 71 residenti e in Sardegna 1 barca ogni 69 residenti. Il corrispondente valore nazionale indica, in Italia, la presenza di circa 1 imbarcazione ogni 96 residenti (Tabella 27), valore quasi 10 volte superiore al dato ligure e testimonianza di una distribuzione piuttosto disomogenea del parco nautico sul territorio nazionale (Figura 35).

Figura 35 - Stima del numero medio di abitanti per ogni imbarcazione al 2008



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Ministero delle Infrastrutture e Istat

Scendendo nel dettaglio provinciale, a Savona risulta una stima di 1 imbarcazione ogni 17 residenti, ad Ancona 1 imbarcazione ogni 79 residenti, ad Olbia Tempio 1 ogni 10 e a Sassari 1 ogni 98.

Tabella 27 - Stima del numero medio di abitanti per ogni imbarcazione al 2008

Territorio	Popolazione	Parco nautico	Pop./parco n.
Savona	285.066	16.309	17
LIGURIA	1.609.822	127.018	13
Ancona	470.716	5.984	79
MARCHE	1.553.063	21.922	71
Olbia Tempio	151.346	14.569	10
Sassari	334.656	3.416	98
SARDEGNA	1.665.617	24.306	69
ITALIA	59.619.290	622.329	96

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Ministero delle Infrastrutture e Istat

Come si vedrà più approfonditamente al paragrafo 2.3, risulta evidente che, anche prescindendo dalle più o meno significative differenze nelle modalità di rilevazione dei dati, **le analisi forniscono risultati confrontabili con i dati dell'offerta solo in termini di ordini di grandezza** e permettono quindi solo una stima del livello di equilibrio tra la vocazione nautica di un determinato territorio e il relativo stato

dell'offerta, in termini di produzione/vendita di imbarcazioni e in termini di disponibilità di posti barca.

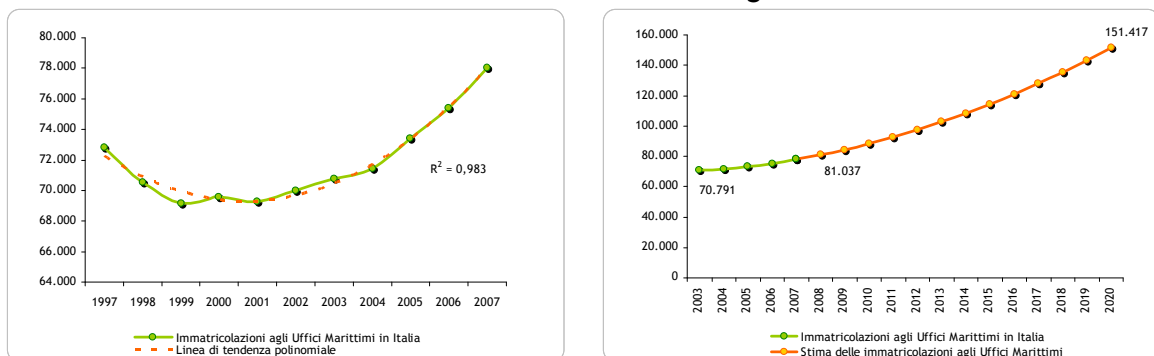
2.2.2 Stima della domanda futura di turismo nautico

La previsione di sviluppo del parco nautico regionale, e quindi provinciale, deve necessariamente legarsi alla prospettiva di crescita del diportismo nautico in Italia.

Per valutare la domanda potenziale per il futuro al 2020 (ovvero tra 11 anni), è stata innanzitutto analizzata la serie storica delle unità iscritte negli Uffici Marittimi dal 1997 al 2007, con particolare riferimento agli ultimi 5 anni - Paragrafo 2.2.1, Tabella 21 - . I dati rivelano un tasso di crescita medio annuo, inteso come tasso di interesse composto discontinuo annuo⁶⁸, pari al 2,5% a livello nazionale.

La valutazione delle unità iscritte negli Uffici Marittimi al 2020 è stata realizzata mediante un'estrapolazione temporale di tendenze dei dati disponibili. Mediante la serie storica dei dati nazionali, è stato quindi possibile proiettare la domanda nautica iscritta negli Uffici Marittimi fino all'orizzonte 2020: la serie temporale è stata utilizzata per poter tracciare una linea di tendenza di previsione, che ricalchi il più possibile lo stesso andamento realizzato nei precedenti 10 anni. Analizzando l'andamento della serie storica, si è ritenuto opportuno utilizzare un'interpolazione polinomiale di secondo grado⁶⁹, che ha prodotto un buon indice di correlazione, pari a 0,983.

Grafico 8 - Proiezione della domanda nautica iscritta agli Uffici Marittimi al 2019



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Ministero delle Infrastrutture

Applicando il procedimento di calibratura, sono stati estrapolati i parametri che caratterizzano il modello di previsione, al fine di ottenere le stime delle immatricolazioni per ciascuno degli anni precedenti al 2007, ma anche per quelli

⁶⁸ La formulazione matematica di tale tipo di interesse è: $i = \left(\frac{M_n}{C} \right)^{1/n} - 1$,

dove: M_n è il montante all'anno n , C è il capitale, n è il numero di anni in cui si realizza quel montante. Tale tipo di formulazione permette quindi di non tener conto delle variazioni annuali, ma solo del valore iniziale e di quello finale negli n anni considerati.

⁶⁹ L'equazione della curva polinomiale utilizzata come linea di tendenza è la seguente:
 $y = 220,41x^2 - 2069,7x + 74134$.

successivi, fino al 2020 (Grafico 8). E' stato quindi stimato un parco nautico iscritto ai soli Uffici Marittimi pari a circa 151.000 unità.

Tabella 28 - Stima del parco nautico immatricolato nelle regioni italiane al 2020

Regioni	Iscrizioni alle ex MCTC	% iscrizioni alle ex MCTC rispetto all'Italia	Iscrizioni agli Uff. Marittimi	% iscrizioni agli Uffici Marittimi rispetto alla regione	Totale
Liguria	149	0,38%	38.722	99,62%	38.872
Toscana	1.644	4,21%	20.878	92,70%	22.521
Lazio	3.194	8,18%	17.074	84,24%	20.268
Campania	11.826	30,30%	17.243	59,32%	29.069
Calabria	101	0,26%	1.877	94,90%	1.978
Puglia	605	1,55%	5.269	89,69%	5.874
Molise	14	0,03%	70	83,72%	83
Abruzzo	487	1,25%	1.372	73,80%	1.859
Marche	311	0,80%	6.398	95,37%	6.709
Emilia Romagna	1.341	3,44%	9.201	87,28%	10.542
Veneto	4.027	10,32%	9.478	70,18%	13.505
Friuli Venezia Giulia	62	0,16%	7.572	99,19%	7.635
Sardegna	312	0,80%	7.126	95,80%	7.439
Sicilia	37	0,09%	9.137	99,60%	9.174
Piemonte/Valle d'Aosta	3.732	9,56%	-	-	3.732
Lombardia	10.986	28,14%	-	-	10.986
Trentino Alto Adige	126	0,32%	-	-	126
Umbria	82	0,21%	-	-	82
Basilicata	-	-	-	-	-
Italia	39.037	100%	151.417	79,50%	190.454

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Ministero delle Infrastrutture

Considerando poi che, al 2007⁷⁰, le immatricolazioni presso gli Uffici Marittimi hanno rappresentato circa l'80% del totale delle imbarcazioni immatricolate e mantenendo anche i medesimi pesi percentuali di ciascuna regione rispetto alle iscrizioni nazionali presso gli uffici delle ex-MCTC, si è giunti ad una stima del parco nautico immatricolato italiano, al 2020, pari a circa 190.400 unità (Tabella 28).

Al fine di poter produrre una stima dell'intero parco nautico che tenga conto anche delle imbarcazioni non immatricolate, non disponendo di sufficienti elementi per poter effettuare stime consistenti, è stata considerata la medesima percentuale ricoperta dal parco nautico immatricolato nel 2007 rispetto a quello non immatricolato (1:5). In definitiva, si è quindi giunti ad una **stima del parco nautico**

⁷⁰ Ultimo dato ufficiale disponibile.

totale al 2020 pari, approssimativamente, a 1.142.600 unità (Tabella 29), con un incremento di circa l'84% rispetto al 2008, e così composto:

- 190.400 unità afferenti alla “nautica maggiore” - 17%
- 647.500 unità afferenti alla nautica “minore” (< 10 m) - 57%
- 304.700 derive e piccole imbarcazioni - 26%.

Tabella 29 - Stima della composizione del parco nautico nazionale al 2020

Tipologia unità	Anno 2020
Tot. immatricolate	190.400
Immatricolate Uffici Marittimi	151.400
Immatricolate Uffici Provinciali della M.C.T.C.	39.000
Tot. non immatricolate	952.200
Totale	1.142.600

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Ministero delle Infrastrutture

Trasferendo poi i parametri ottenuti in ambito regionale e mantenendo costanti i pesi percentuali delle flotte della Liguria (20,4%), della Sardegna (3,9%) e delle Marche (3,5%) rispetto al valore nazionale, si stima che nel 2020 il parco nautico regionale potrà essere composto come riportato in Tabella 30.

Tabella 30 - Stima della composizione del parco nautico regionale al 2020

Tipologia unità	Liguria	Sardegna	Marche
Unità di interesse per la nautica "maggiore"	38.861	7.436	6.707
Unità di interesse per la nautica "minore"	132.155	25.290	22.809
Derive e piccole imbarcazioni	62.189	11.901	10.733
Totale parco nautico regionale	233.205	44.627	40.249

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Ministero delle Infrastrutture

Infine, la stima sulla consistenza del parco nautico per Capitaneria di Porto - Tabella 31 - è stata effettuata assumendo che la percentuale, rispetto al totale regionale, delle imbarcazioni immatricolate nelle aree territoriali facenti capo alle Capitanerie di Porto di Savona (13%), Ancona (27%), Olbia (51%), La Maddalena (9%) e Porto Torres (14%), fosse valida anche per calcolare, in funzione dei rispettivi pesi regionali, il numero di unità relative alla nautica minore e alle piccole imbarcazioni nella proiezione al 2020.

Tabella 31 - Parco nautico per Capitaneria di Porto stimato al 2020

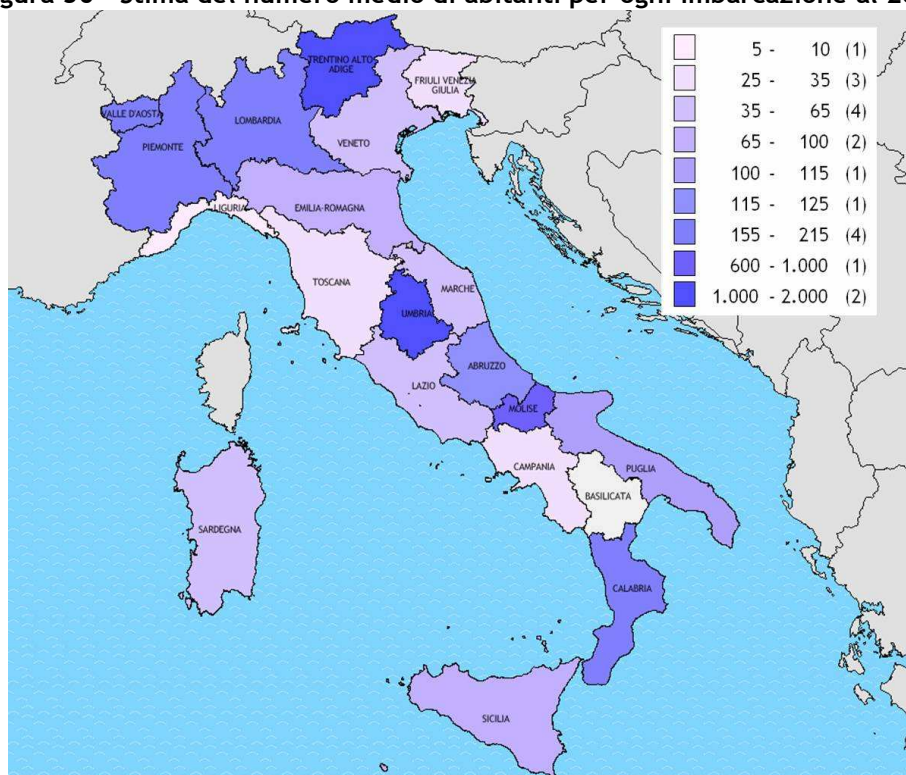
Tipologia unità	Savona	Ancona	Olbia	La Maddalena	Porto T.
Unità di interesse per la nautica "maggiore"	4.990	1.831	3.777	680	1.045
Unità di interesse per la nautica "minore"	16.969	6.226	12.845	2.314	3.554
Derive e piccole imbarcazioni	7.985	2.930	6.044	1.089	1.672
Totale parco nautico per CP	29.944	10.987	22.666	4.083	6.271

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Ministero delle Infrastrutture

Per quanto riguarda la popolazione residente, da diversi anni l'Istituto Nazionale di statistica elabora previsioni a livello regionale e provinciale, secondo il genere e la classe d'età, in corrispondenza di tre ipotesi: le cosiddette ipotesi bassa, ipotesi centrale ed ipotesi alta, che si riferiscono tanto alle dinamiche previste sulla natalità e mortalità, tanto a quelle relative alle migrazioni. Tali previsioni sono disponibili fino al 2051: ai nostri fini, è stato considerato un orizzonte temporale fino al 2020, in analogia all'arco temporale considerato per la valutazione della domanda nautica potenziale futura. Nel presente progetto, inoltre, sono state prese in considerazione le previsioni di crescita della popolazione residente a livello regionale e provinciale nell'ipotesi centrale.

Rapportando il numero di abitanti previsti nel 2020 al numero totale di imbarcazioni stimate, nello stesso anno, nelle rispettive aree territoriali, si evince che: in Liguria sarà presente approssimativamente 1 barca ogni 7 residenti (vs 13 nel 2008), nelle Marche 1 barca ogni 41 residenti (vs 71 nel 2008) e in Sardegna 1 barca ogni 37 residenti (vs 69 nel 2008). Il corrispondente valore nazionale stimato, indica, in Italia, la presenza di circa 1 imbarcazione ogni 54 residenti (vs 96 nel 2008) - Tabella 32 - .

Figura 36 - Stima del numero medio di abitanti per ogni imbarcazione al 2020



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Ministero delle Infrastrutture e Istat

Scendendo nel dettaglio provinciale, a Savona risulta una stima di 1 imbarcazione ogni 10 residenti (vs 17 nel 2008), ad Ancona 1 imbarcazione ogni 46 residenti (vs 79 nel 2008), ad Olbia Tempio 1 ogni 6 (vs 10 nel 2008) e a Sassari 1 ogni 53 (vs 98 nel 2008).

Tabella 32 - Previsione del numero medio di abitanti per ogni imbarcazione al 2020

Territorio	Popolazione residente	Parco nautico stimato	Pop./parco n.
Savona	289.515	29.944	10
LIGURIA	1.592.472	233.205	7
Ancona	502.329	10.987	46
MARCHE	1.664.919	40.249	41
Olbia Tempio	162.070	26.749	6
Sassari	332.305	6.271	53
SARDEGNA	1.666.523	44.627	37
ITALIA	61.634.412	1.142.600	54

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Ministero delle Infrastrutture e Istat

Nonostante si evinca una rimarchevole crescita del numero di abitanti per imbarcazione in tutte le province considerate, i valori relativi ad Ancona e Sassari risultano ancora modesti rispetto a quelli delle altre due province (Savona ed Olbia Tempio). Se da un lato questo potrebbe essere sintomo di una più elevata tradizione nautica per le province di Savona ed Olbia Tempio, è pur vero, però, che, secondo le previsioni Istat, Ancona vedrà un incremento della propria popolazione pari al 6,7% mentre Savona appena dell'1,6%.

Caso singolare è quello di Olbia Tempio per la quale si stima un incremento della popolazione del 7,1%, ma che, sempre secondo le stime, risulterà notevolmente compensato dall'incremento del numero di immatricolazioni.

Sassari, invece, è l'unica provincia per la quale, al 2020, si riscontrerà un lieve decremento della popolazione, pari allo 0,7%.

2.2.3 Analisi dei dati di traffico nei porti commerciali

Tra i porti oggetto del presente studio, 4 risultano di principale rilevanza commerciale: Savona - Vado, Olbia, Porto Torres ed Ancona.

Nel corso dell'ultimo decennio il **porto di Savona - Vado** ha ampliato il proprio campo di attività, accrescendo contestualmente il volume dei traffici: nel 2008 lo scalo ha accolto oltre 2.000 navi, movimentando un volume di merce superiore a **15,6 milioni di tonnellate** (pari ad oltre il 3% dell'import/export via mare nazionale) e un traffico container di quasi 253.000 TEU. Il **settore passeggeri ha superato le 1,1 milioni di unità**, di cui più di 770.000 crocieristi (69%).

Queste cifre collocano oggi il porto di Savona - Vado tra i primi dieci scali italiani per volume di traffico globale ed al quarto posto con riferimento all'attività crocieristica.

Calandosi ora nel dettaglio dei movimenti avvenuti nel porto negli ultimi anni, si osserva che la tendenza positiva dei traffici nel periodo recente, contrassegnata da una continua ascesa delle movimentazioni e culminata nei 16,5 milioni di traffico complessivo del 2006, si è invertita negli ultimi due anni, che hanno fatto registrare una contrazione dei volumi, tornati nel 2008 sotto la soglia dei 16 milioni. La flessione ha riguardato principalmente il comparto dei prodotti petroliferi, che più ha risentito della negativa congiuntura internazionale: dapprima con il vertiginoso

incremento dei prezzi del greggio, poi con la riduzione dei consumi di energia e quindi degli approvvigionamenti di oli combustibili.

Tabella 33 - Movimenti commerciali nel porto di Savona - Vado

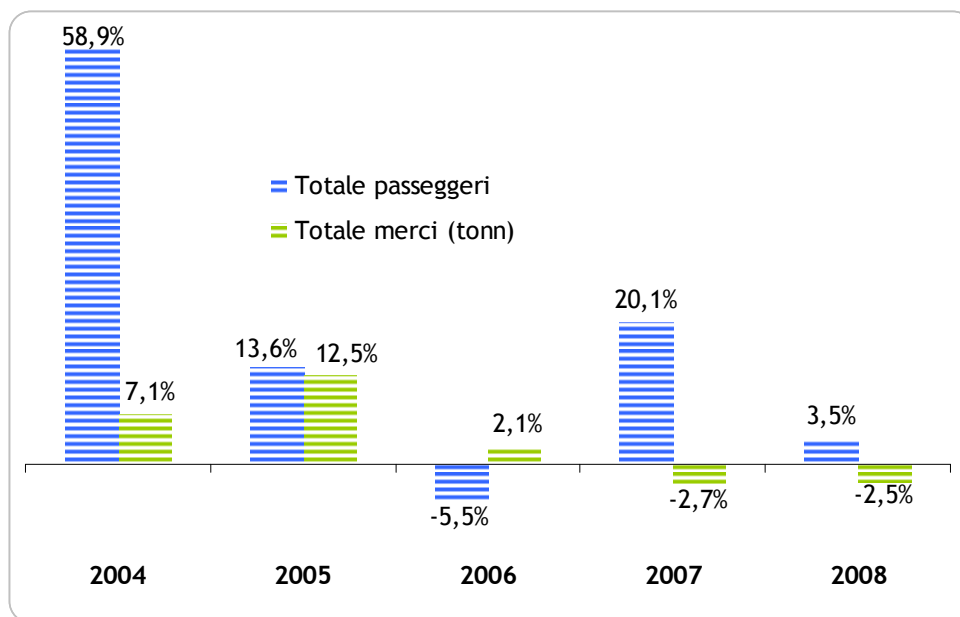
	2008			Totale 2007	Var. % 2007/2008
	Sbarchi	Imbarchi	Totale		
TONNELLAGGIO TOTALE	13.706.576	1.946.778	15.653.354	16.051.251	-2,5%
Merci alla rinfusa liquide di cui:	7.272.411	183.232	7.455.643	8.151.667	-8,5%
-petrolio grezzo	6.856.107	0	6.856.107	6.879.574	-0,3%
-prodotti raffinati	378.007	158.382	536.389	1.214.856	-55,8%
-gas	0	0	0	4.197	-100,0%
-altre rinfuse liquide	38.297	24.850	63.147	53.040	19,1%
Merci alla rinfusa solide di cui:	4.043.449	65.050	4.108.499	3.963.538	3,7%
-cereali	268.412	7.335	275.747	254.057	8,5%
-mangimi	309.503	0	309.503	329.570	-6,1%
-carbone	2.830.938	30.904	2.861.842	2.568.195	11,4%
-minerali	245.761	0	245.761	365.239	-32,7%
-fertilizzanti	92.215	0	92.215	65.956	39,8%
-altre rinfuse solide	296.620	26.811	323.431	380.521	-15,0%
Altre rinfuse	-	-	-	-	-
Totale rinfuse	11.315.860	248.282	11.564.142	12.115.205	-4,5%
Merci varie in colli di cui:	2.390.716	1.698.496	4.089.212	3.936.046	3,9%
-contenitori	1.404.354	1.463.683	2.868.037	2.708.073	5,9%
-Ro/Ro	141.430	216.924	358.354	315.471	13,6%
-altri	844.932	17.889	862.821	912.502	-5,4%
Numero navi	-	-	2.023	1.871	8,1%
Numero passeggeri di cui:	630.262	483.113	1.113.375	1.075.312	3,5%
-croceristi	461.607	309.194	770.801	761.002	1,3%
-traghetti	168.655	173.919	342.574	314.310	9,0%
Numero contenitori	77.447	80.141	157.588	151.742	3,9%
Numero contenitori (TEU)	124.141	128.696	252.837	242.720	4,2%
Numero contenitori vuoti da 20'	18.541	19.971	38.512	38.982	-1,2%
Numero contenitori vuoti	29.667	32.565	62.232	62.514	-0,5%
Numero contenitori pieni da 20'	58.906	60.170	119.076	112.760	5,6%
Numero contenitori pieni	94.474	96.131	190.605	180.206	5,8%

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Assoporti e Autorità Portuale

Positivi, invece, l'andamento dei settori a maggior valore (merci convenzionali e containerizzate), che hanno oltrepassato i 4 milioni di tonnellate complessive, e quello degli altri comparti rinfusieri, sia per quanto riguarda il settore agricolo (+0,3%), sia quello delle rinfuse solide industriali (+4,7%), che ha recuperato la flessione del 2007.

Nel dettaglio, i traffici di prodotti petroliferi si sono arrestati a 7,4 milioni di tonnellate (-8,5%), con una perdita di circa 700 mila tonnellate rispetto al 2007 e di oltre un milione rispetto al 2006. Ciò nonostante, il settore continua a rappresentare la componente preponderante dei traffici portuali, in termini di volume, coprendo il 47,6% delle movimentazioni complessive.

Grafico 9 - Variazioni annue dei movimenti commerciali nel porto di Savona - Vado, Anni 2004 - 2008



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Assopirte e Autorità Portuale

Le merci convenzionali movimentate a banchina (7,8% del totale) sono rimaste sostanzialmente stabili, mantenendosi oltre le 1,2 milioni di tonnellate (-0,6%), mentre i container hanno confermato il trend di crescita, raggiungendo quasi 253.000 Teus (+4,2%), per 2,8 milioni di tonnellate di merce (18,3% del totale).

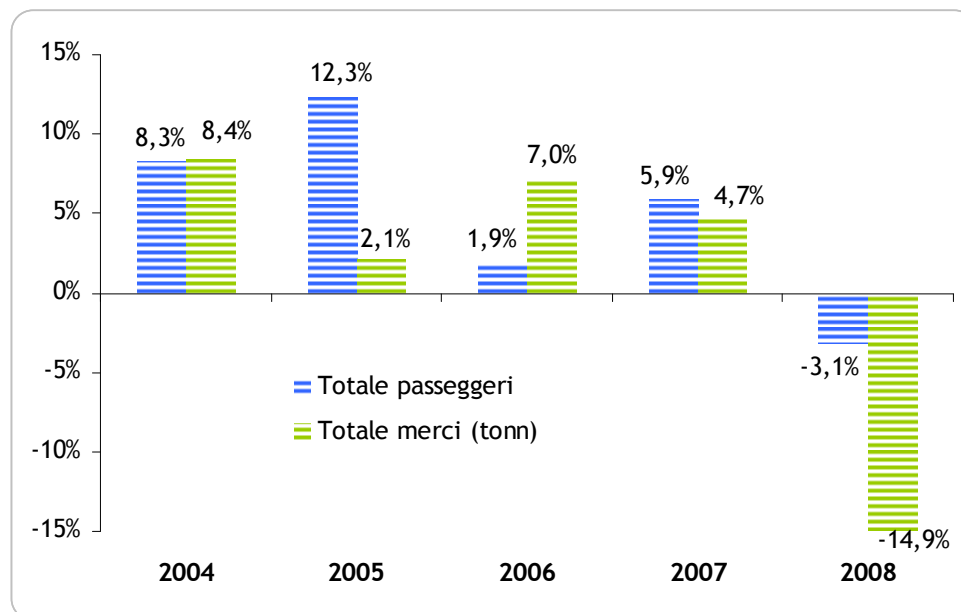
Molto positivo è il risultato dell'attività passeggeri, con un transito, fra crociere e traghetti, di 1.113.375 persone (+3,5%). La crescita più significativa, nell'anno passato, si è registrata nel settore ferry, che ha superato le 342 mila unità (+9,0%), mentre per quanto riguarda le crociere, gli ospiti del Palacrociera di Savona sono stati quasi 771.000, con uno sviluppo dell'1,3% rispetto al 2007.

Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres⁷¹ sono, oggi, i principali scali marittimi del nord della Sardegna: tre realtà che, insieme, contano, secondo i dati Assopirte del 2008, circa **6 milioni di passeggeri** (di cui il 22% nello scalo di Porto Torres), **14,5 milioni di tonnellate di merci trasportate** (di cui il 57% nello scalo di Porto Torres) ed un traffico crocieristico in continua evoluzione. Nel Grafico 10 si riportano le variazioni dei traffici di passeggeri e merci nell'arco temporale dal 2004 al 2008: risulta evidente l'inversione di tendenza nell'ultimo anno, che fa registrare una contrazione

⁷¹ In seguito al decreto Ministeriale del 5/03/2008 la circoscrizione territoriale dell'Autorità portuale di Olbia e Golfo Aranci è stata estesa al porto di Porto Torres.

del 3,1% delle unità di passeggeri e di quasi il 15% per quanto riguarda i volumi di merce trasportata.

Grafico 10 - Variazioni annue dei movimenti commerciali nel porto di Olbia - Golfo Aranci, Anni 2004 - 2008



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Assoporti e Autorità Portuale

Nel 2009, però, i porti del Nord Sardegna ritornano a segnare in positivo almeno sul versante dei traffici passeggeri (Tabella 34). Ad Olbia, in particolare, il primo semestre chiude con un +3,14% e circa 40 mila passeggeri in più rispetto al 2008, cifra che si affianca ad un +7,93% di auto e camper, che crescono, rispetto allo scorso anno, di circa 30 mila unità. Un recupero di utenti, in termini percentuali, si riscontra anche per lo scalo di Golfo Aranci che, rispetto al 2008, cresce del 13,38%.

Tabella 34 - Movimenti commerciali nei porti di Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres
Confronto I° semestre 2008/2009

Da gennaio a giugno	Olbia		Golfo Aranci		Porto Torres		Totale	
	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009
Navi di linea	3.279	3.110	866	605	817	1.008	4.962	4.723
Passeggeri	1.167.030	1.203.645	224.475	254.516	310.939	356.445	1.702.444	1.814.606
Merce varia (tonn)	3.119.346	2.736.293	161.998	2.117	759.405	696.404	4.040.749	3.434.814
Auto+camper	379.770	409.882	84.826	98.348	90.546	99.344	555.142	607.574
Veicoli industriali	181.533	166.282	10.825	11.792	31.130	31.231	223.488	209.305
Rinfuse solide (tonn)	-	-	-	-	1.202.124	751.968	1.202.124	751.968
Rinfuse liquide (tonn)	-	-	-	-	1.239.106	809.219	1.239.106	809.219
Carri FS	-	-	6.150	181	-	-	6.150	181

Fonte: Autorità Portuale di Olbia - Golfo Aranci

In netta ripresa è anche lo scalo di Porto Torres: l'incremento del numero di navi passeggeri è principalmente dovuto alle corse per Civitavecchia e Barcellona, linee avviate nel gennaio 2009 dalla compagnia di navigazione Grimaldi, che ha introdotto, per la prima volta, il concetto del Cruise Ferry, una sorta di mini crociera a basso costo.

Se il traffico passeggeri non sembra temere crisi, altrettanto non si può dire, però, per i settori della logistica e delle rinfuse che, in tutti e tre gli scali, confermano la tendenza in negativo: perdita sulla quale incide la crisi del settore della logistica che si trascina dal 2008.

Particolarmente critica, nel primo semestre 2009, risulta la situazione del settore delle rinfuse che caratterizza Porto Torres: quasi - 37% per le rinfuse secche, per le quali rimane vitale la movimentazione del carbone e di altre merci varie, in particolare pezzi meccanici destinati all'industria; -35% per quelle liquide, effetto della crisi del polo chimico che, nei mesi di blocco della produzione, ha fatto registrare cali drastici nella movimentazione di cumene, fenolo, ma anche di altri additivi chimici e carburanti.

Rimanendo sempre nel territorio sardo, vengono ancora analizzati i traffici locali che avvengono tra il porto di Palau e quello di La Maddalena - Tabella 35 - .

Tabella 35 - Traffico auto, passeggeri e merci tra i porti di Palau e La Maddalena

	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Auto						
La Maddalena - Palau	398.815	431.875	466.215	453.597	441.447	432.198
Palau - La Maddalena	395.815	428.835	463.430	454.763	431.716	437.009
Totale	794.630	860.710	929.645	908.360	873.163	869.207
Passeggeri						
La Maddalena - Palau	1.002.352	1.133.878	1.217.683	1.166.948	1.195.106	1.240.196
Palau - La Maddalena	1.015.776	1.092.463	1.222.047	1.173.502	1.200.509	1.250.798
Totale	2.018.128	2.226.341	2.439.730	2.340.450	2.395.615	2.490.994
Merci (tonn)						
La Maddalena - Palau	-	-	-	-	-	70.563
Palau - La Maddalena	746.664	1.029.700	1.212.430	1.549.589	1.424.021	1.984.682
Totale	746.664	1.029.700	1.212.430	1.549.589	1.424.021	2.055.245

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati della Capitaneria di Porto La Maddalena

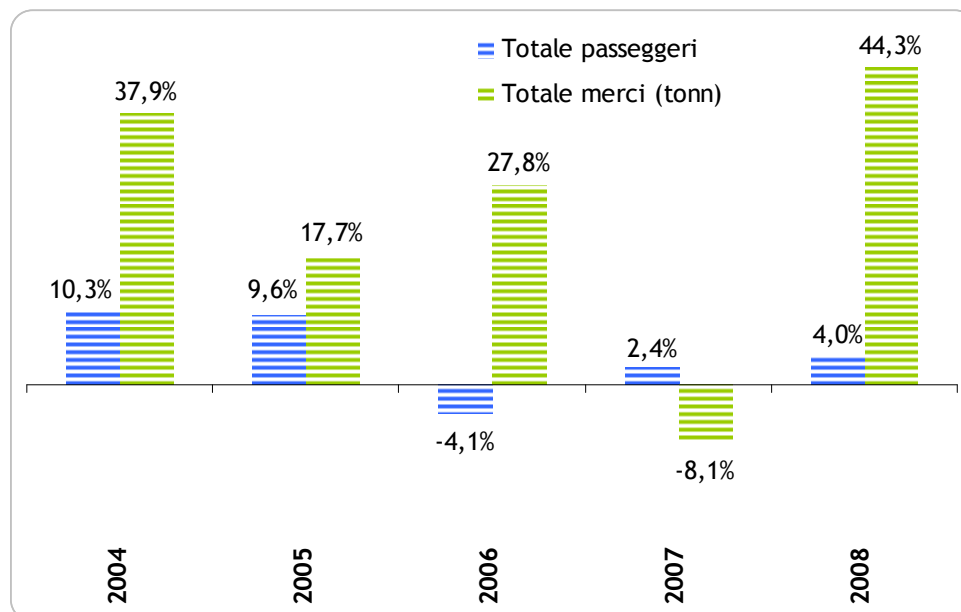
Dalla serie storica dei dati analizzati, si evince che il traffico passeggeri, ad eccezione degli anni 2004 e 2005, nei quali ha subito un incremento mediamente del 10%, si è mantenuto quasi costante, oscillando tra un -4% e un +4%.

Il traffico merci, invece, ad eccezione dell'anno 2007, nel quale è sceso di poco più dell'8%, risulta decisamente in crescendo fino a raggiungere un +44% nel 2008.

Si precisa che negli anni dal 2003 al 2007, il traffico merci è stato rilevato solo per il collegamento Palau - La Maddalena, mentre nel 2008 è stato rilevato anche il traffico in direzione opposta, ovvero da La Maddalena a Palau, nei mesi di luglio, agosto e

settembre. Tale quota di traffico, rispetto al totale annuale movimentato nel 2008, ricopre complessivamente una percentuale del 3,4%⁷².

Grafico 11 - Variazioni annue dei movimenti commerciali tra i porti di Palau e La Maddalena, Anni 2004 - 2008



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su della Capitaneria di Porto di La Maddalena

A conclusione dell'analisi della costa sarda, si riportano, infine, i traffici passeggeri e merci che avvengono nel porto di Santa Teresa di Gallura - Tabella 36 - .

Tabella 36 - Traffico passeggeri e merci nel porto di Santa Teresa di Gallura

Anno	Passeggeri			Merci (tonn)		
	Partenze	Arrivi	Totale	Partenze	Arrivi	Totale
2003	144.837	160.249	305.086	16.598	8.054	24.652
2004	132.704	145.303	278.007	18.258	8.928	27.185
2005	130.332	138.286	268.618	15.541	8.634	24.175
2006	131.798	134.872	266.670	13.359	7.500	20.859
2007	124.269	133.025	257.294	12.920	4.681	17.602
2008	120.213	122.355	242.568	15.293	14.135	29.428

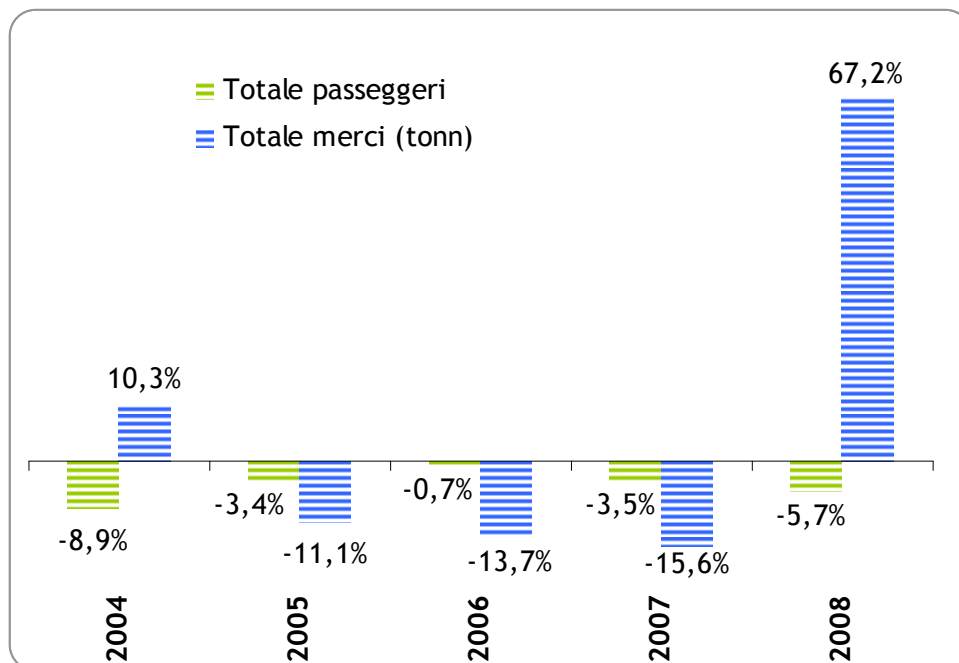
Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati della Guardia Costiera di Santa Teresa di Gallura

Analizzando il traffico commerciale annuale dal 2003 al 2008, si evince che: il traffico passeggeri subisce un decremento in ciascuno degli anni considerati, con un evidente picco negativo nel 2004 (-8,9%); il traffico merci, invece, vede un

⁷² I traffici merci avvengono, normalmente, solo nella direzione Palau - La Maddalena; nel 2008, invece, in occasione della preparazione al G8 che, secondo le direttive iniziali, avrebbe dovuto tenersi a La Maddalena, si è verificato un eccezionale movimento di merce, a causa dei cantieri presenti, anche in direzione La Maddalena - Palau.

incremento nel 2004 pari a poco più del 10% per poi decrementare nei tre anni successivi mediamente del 13,5% e infine subire una notevole ripresa nel 2008 con un +67,2%.

Grafico 12 - Variazioni annue dei movimenti commerciali nel porto di Santa Teresa di Gallura, anni 2004 - 2008



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati della Guardia Costiera di Santa Teresa di Gallura

Infine, al **porto di Ancona**, importante scalo di passaggio per tutte quelle imbarcazioni dirette verso i porti di Ravenna, Venezia e Trieste, va riconosciuto un ruolo di fondamentale importanza per la sua posizione nell'Adriatico, per la sua dimensione e per la sua rilevanza economica. Nell'Adriatico, infatti, i traffici avvengono soprattutto per via marittima a causa del deficit di infrastrutture nell'area Balcanica e nel sud del Mediterraneo.

Nell'arco degli ultimi cinque anni (2004-2008), lo sviluppo dei traffici nel porto di Ancona è stato caratterizzato da un aumento complessivo del 6,5% del traffico passeggeri e del 3,6% di quello merci. Nel 2008 lo scalo ha movimentato complessivamente oltre 9,4 milioni di tonnellate di merci, un quantitativo che ha fatto segnare un aumento del 2,9% rispetto al 2007 in controtendenza rispetto agli altri scali considerati.

Risultano in crescita gli scambi di merci su tir e container (+4,3%, +7,5%), mentre si conferma in calo il traffico di merci rinfuse solide (-13,8%).

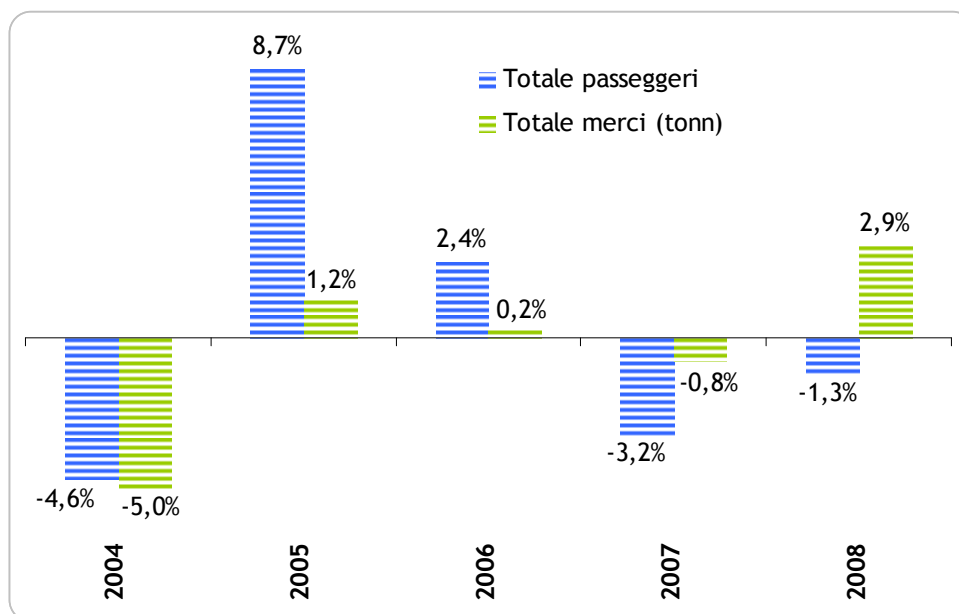
Tabella 37 - Dettaglio del traffico merci nel Porto di Ancona - Anni 2006,2007 e 2008

	TOT 2006	TOT 2007	TOT 2008	Diff.% 2007-2008
TOTALE MERCI LIQUIDE (ton, petrolio e derivati)	4.751.202	4.521.859	4.853.842	7,3%
Petrolio greggio	3.335.633	3.274.748	3.449.892	5,3%
Derivati del petrolio	1.415.569	1.247.111	1.403.950	12,6%
TOTALE MERCI SOLIDE (ton)	1.609.699	1.583.790	1.365.876	-13,8%
Carbone	484.214	506.048	383.609	-24,2%
Oleaginosi	402.835	453.329	433.543	-4,4%
Cereali	289.593	220.063	243.809	10,8%
Foraggio	3.637	1.350	6.780	402,2%
Derrate alimentari	16.255	15.314	40.400	163,8%
Caolino e cemento	264.109	140.179	76.095	-45,7%
Prodotti metallurgici	70.396	122.508	67.824	-44,6%
Minerali e cascami di ferro e acciaio	11.083	21.761	5.901	-72,9%
Articoli metallici	70	0	0	
Minerali grezzi e manufatti (inerti)	48.158	95.497	103.808	8,7%
Minerali e metalli non ferrosi	12.481	0	4	
Articoli diversi	6.868	7.741	4.103	-47,0%
MERCI NEI TIR E TRAILER (ton)	2.286.492	2.309.526	2.409.487	4,3%
MERCI NEI CONTENITORI (ton)	584.149	742.253	797.899	7,5%
TOTALE MERCI (ton)	9.231.542	9.157.428	9.427.104	2,9%
TOT. CONTENITORI (numero)	50.408	57.208	66.270	15,8%
Vuoti	11.366	8.071	13.569	68,1%
Pieni	39.042	49.137	52.701	7,3%
CONTENITORI (TEU)	76.496	87.193	102.151	17,2%
CONTENITORI VIA FS (TEU)	20.539	19.411	16.863	-13,1%
TOTALE TEUS	97.035	106.604	119.014	11,6%
VEICOLI (AUTO)	315.196	322.199	309.010	-4,1%
TOTALE TIR	184.050	189.270	190.542	0,7%
TIR GRECIA	164.193	172.068	173.369	0,8%
TIR CROAZIA	17.039	13.785	13.664	-0,9%
TIR ALBANIA	2.456	3.176	3.382	6,5%
TIR SERBIA MONTENEGRO	138	107	80	-25,2%
TIR TURCHIA	224	134	47	-64,9%
TOTALE TRAILER	12.184	13.389	18.529	38,4%
TRAILER GRECIA	10.824	11.191	15.793	41,1%
TRAILER CROAZIA	2	1	0	-100,0%
TRAILER ALBANIA	1.358	2.197	2.736	24,5%
TOTALE TIR + TRAILER	196.234	202.659	209.071	3,2%
TOTALE PASSEGGERI	1.574.050	1.524.191	1.504.890	-1,3%
Crocieristi	18.916	48.652	61.423	26,2%
Traghetti	1.555.134	1.475.539	1.443.467	-2,2%

Fonte: Autorità Portuale di Ancona

Scendendo più nel dettaglio, aumenta del 7,3% il movimento delle merci liquide, petrolio (+5,3%) e derivati (+12,6%), mentre si registra un calo del 13,8% nelle merci solide, con punte negative del 72,9% per i minerali e cascami in ferro ed acciaio, del 45,7% per caolino e cemento e del 44,6% per i prodotti metallurgici. Aumenta, invece, del 402,2% il movimento del foraggio e del 163,8% quello delle derrate alimentari.

Grafico 13 - Variazioni annue dei movimenti commerciali nel porto di Ancona, Anni 2004 - 2008



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Assopporti e Autorità Portuale

Il movimento di veicoli diminuisce del 4,1%, mentre si osserva un +0,7% per i Tir, con un incremento dei mezzi pesanti diretti verso la Grecia (+0,8%) e verso l'Albania (+6,5%) e un calo consistente di quelli diretti in Turchia (-64,9%) e in Serbia Montenegro (-25,2%). Aumentano del 38,4% i trailer merci, con un +41,1% verso la Grecia e un +24,5% verso l'Albania, ma un calo del 100% verso la Croazia.

Il numero di passeggeri transitati nello scalo si attesta invece su 1,5 milioni di unità provocando un decremento dell'1,3% rispetto al 2007, nonostante si rilevi un incremento del 56% dei passeggeri croceristi, con un incremento che riguarda anche i croceristi in transito, pari al 19,3%. I passeggeri trasportati sui traghetti diminuiscono, invece, del 2,2%; tale decremento è principalmente imputabile alla notevole riduzione dei traffici con la Turchia (-64%) e, a seguire, con l'Albania (-14%) e la Croazia (-9%); si mantiene invece a livelli sostenuti il traffico con la Grecia che rappresenta il 71% del traffico totale e cresce il movimento dal Montenegro (+18,7%).

Tabella 38 - Dettaglio della ripartizione del traffico passeggeri nello scalo di Ancona

	TOT 2006	TOT 2007	TOT 2008	Diff.% 2007-2008
Passeggeri GRECIA	1.116.399	1.054.312	1.068.064	1,3%
Passeggeri CROAZIA	359.506	332.826	302.613	-9,1%
Passeggeri ALBANIA	47.260	57.434	49.519	-13,8%
Passeggeri MONTENEGRO	15.803	14.574	17.302	18,7%
Passeggeri TURCHIA	16.166	16.393	5.969	-63,6%
CROCERISTI	8.043	9.186	14.336	56,1%
CROCERISTI (<i>transito</i>)	10.873	39.466	47.087	19,3%
TOTALE PASSEGGERI	1.574.050	1.524.191	1.504.890	-1,3%

Fonte: Autorità Portuale di Ancona

2.2.4 Analisi dei comportamenti turistici dei diportisti

Il turismo nautico in Liguria

Il turista che dorme nei porti liguri è in cerca di una vacanza all'insegna del divertimento, una vacanza attiva, dedicata allo sport e alla fruizione del patrimonio ambientale, ma senza perdere il contatto con il territorio del quale apprezza l'intrattenimento, i servizi, le risorse e l'ospitalità locale.

Turisti individuali con una forte componente abituale, liguri (circa 1/4) e provenienti dal Nord Italia e dal resto d'Europa, sono adulti, viaggiano in coppia, fanno sport, esplorano il territorio visitando centri storici, musei e monumenti, partecipano agli eventi e degustano le produzioni locali. Nel dettaglio:

- italiani (80,4%) residenti in Lombardia (40,2%), Piemonte (29,1%) e Liguria (24,3%) e stranieri (19,6%) provenienti da Regno Unito (39,3%), Francia (31,1%) e Germania (21,3%);
- adulti tra i 31 ed i 50 anni (77,6%),
- laureati (51,1%) o diplomati (44,1%);
- sposati senza figli (52,4%) e single (36%);
- piccoli imprenditori (54,5%), lavoratori autonomi (27,1%) e dirigenti (15,5%).

Lo sport costituisce la motivazione principale di visita sia per i turisti italiani (80,9%, soprattutto per nuotare, sub/immersioni e vela) che per gli stranieri (62,3%, nuoto in testa). Inoltre per circa 1 turista italiano su 4 è fondamentale anche la raggiungibilità e/o la vicinanza alla località di residenza (per gli stranieri queste motivazioni pesano nel 13%-18% dei casi).

Conoscono il territorio per esperienza diretta (95,8%) e organizzano la vacanza prevalentemente senza l'aiuto di intermediari (solo l'11,5% degli stranieri ricorre ad un T.O. o ad un'agenzia di viaggi, mentre gli italiani sono turisti individuali). Viaggiano in coppia (73,7%) e una minoranza di turisti con gli amici (tra gli italiani il 13,1% con amici e il 5,2% con amici e familiari).

Per raggiungere la località di vacanza utilizzano l'automobile (78,9% degli italiani e 57,4% degli stranieri), prevalentemente di proprietà (86,3%). Prima di imbarcarsi, i turisti stranieri arrivano in Liguria nel 63,9% dei casi con un aereo (di linea 97,4%). Il 31,1% dei turisti stranieri utilizzano solo le imbarcazioni (il 14,3% nel caso degli italiani).

La permanenza media è di poco più di 13 notti (12 notti per gli stranieri).

Gite in barca (94,9%) e sport (86,2%) sono le attività più praticate nel corso della vacanza, nuoto in testa (87%) e tra gli italiani il 21,8% si dedica alla vela ed il 16,4% a snorkeling e/o diving. Seguono le escursioni (42,6% dei turisti), lo shopping (32,1%) e le degustazioni di prodotti tipici (21,1%).

Inoltre, tra gli italiani è elevato l'interesse nei confronti degli eventi, della cultura e delle offerte di intrattenimento locale: il 45,4% assiste a spettacoli musicali (gli stranieri sono il 26,2%), il 24,3% a spettacoli teatrali/cinematografici, il 13,9% partecipa ad eventi folkloristici e della cultura locale, il 9,6% acquista prodotti tipici locali ed il 17,5% visita musei e pinacoteche.

Tra i luoghi più visitati dai turisti-diportisti della Liguria, vi sono i centri storici (97,1%) ed i castelli (51,9%), seguiti a distanza da cantine e strade del vino (16,7%), parchi e riserve naturali (14,1%).

Il turista della Liguria che alloggia nei porti è dunque, un visitatore che interagisce con il territorio, seppure in misura più limitata rispetto ad un "turista tradizionale", e considera determinante per la riuscita della vacanza:

- **l'accoglienza della popolazione locale (82,1%),** che in una scala da 1 (minimo) a 10 (massimo) viene giudicata con un voto medio di 8,0 dal turista italiano e 8,3 da quello internazionale;
- **l'offerta di intrattenimento (78,8% dei turisti),** per la quale gli italiani si dimostrano più soddisfatti degli stranieri (8,5 contro l'8,1 espresso dai turisti internazionali), così come accade per l'offerta culturale (8,7 italiani, 8,3 stranieri);
- **la qualità del mangiare e del bere (63,1%),** giudicata con il voto più alto (8,6 gli italiani e 8,8 gli stranieri).

Tra gli elementi che contribuiscono a comporre il sistema di infrastrutture e servizi locali (dedicati ai turisti-diportisti ma anche agli altri fruitori del territorio) emergono:

- **l'accessibilità via terra/via mare,** della quale si dimostrano particolarmente soddisfatti i turisti stranieri (8,8 il voto più alto insieme alla qualità della ristorazione locale, mentre gli italiani si esprimono per un 8,4);
- **i servizi portuali** dei quali sono giudicati positivamente soprattutto gli spazi e le strutture principali di terra (8,3) e di mare (8,2), i servizi di pulizia (8,2) e di ordinaria manutenzione (8,2), seguiti dai laboratori, officine e strutture di servizi (8,1);
- **l'accoglienza nei porti turistici,** considerata tra i tre elementi più importanti da poco meno di 1/3 dei turisti italiani (e da circa 1/10 degli stranieri) che la giudicano con un voto medio di 8,0 (7,7 gli stranieri).

Nello specifico dei porti liguri, il giudizio più alto formulato da turisti-diportisti è per Loano che ottiene il voto più alto espresso dagli stranieri (8,9) e dagli italiani (8,5), seguito da Alassio (8,4 gli italiani, 8,1 gli stranieri) e Finale Ligure (8,3 gli italiani e 7,9 gli stranieri).

La spesa media sostenuta dal turista è di circa 90 euro per il viaggio (84 euro per il turista italiano e 188 euro per gli stranieri), 29 euro al giorno per l'alloggio (gli stranieri) e 124 euro al giorno pro-capite per le altre spese ed in particolare:

- in ristoranti e pizzerie si spende in media 55 euro al giorno (99% dei turisti), in bar caffè e pasticcerie circa 16 euro al giorno (95%);
- in negozi agroalimentari si spende circa 13 euro al giorno per prodotti tipici (61,5%) e 16 euro al giorno per altri prodotti (70% circa);
- per spettacoli teatrali e concerti la spesa media è di 16 euro al giorno (63%) e per altre attività ricreative circa 24 euro al giorno (41%);
- per l'ormeggio del posto barca 39 euro, per la fruizione di noleggio delle barche e altri servizi portuali 20 euro.

Tabella 39 - Turisti che stanno svolgendo il proprio soggiorno principale in Liguria, valori in percentuale

	Italiani	Stranieri	Totale
Sì	16,8	20,7	17,6
No	83,2	79,3	82,4
Totale	100,0	100,0	100,0

Fonte: Unioncamere - Isnart

Tabella 40 - Provenienza dei turisti, valori in percentuale

Italiani	80,4
Stranieri	19,6
Totale	100,0

Fonte: Unioncamere - Isnart

Tabella 41 - Regione di provenienza dei turisti italiani, valori in percentuale

Lombardia	40,2
Piemonte	29,1
Liguria	24,3
Emilia Romagna	3,2
Lazio	1,2
Veneto	0,8
Sardegna	0,8
Toscana	0,4
Totale	100,0

Fonte: Unioncamere - Isnart

Tabella 42 - Provenienza dei turisti stranieri, valori in percentuale

Regno Unito	39,3
Francia	31,1
Germania	21,3
Paesi Bassi	4,9
Monaco	1,6
Svizzera	1,6
Totale	100,0

Fonte: Unioncamere - Isnart

Tabella 43 - Turisti stranieri che hanno già visitato l'Italia, valori in percentuale

Sì	100,0
No	-
Totale stranieri	100,0
Se sì quante volte (media)	7,4

Fonte: Unioncamere - Isnart

Tabella 44 - Turisti che hanno già visitato la provincia, valori in percentuale

	Italiani	Stranieri	Totale
Sì	97,6	97,3	97,6
No	2,4	2,7	2,4
Totale	100,0	100,0	100,0
Se sì quante volte (media)	11,0	5,2	10,3

Fonte: Unioncamere - Isnart

Tabella 45 - Prodotto di destinazione del soggiorno, valori in percentuale

	Italiani	Stranieri	Totale
Località balneari	98,0	100,0	98,4
Città d'arte	1,6	-	1,3
Campagna	0,4	-	0,3
Totale	100,0	100,0	100,0

Fonte: Unioncamere - Isnart

Tabella 46 - Identikit del turista, valori in percentuale

Sesso	Italiani	Stranieri	Totale
Maschio	98,0	96,7	97,8
Femmina	2,0	3,3	2,2
Totale	100,0	100,0	100,0
Età			
fino a 20 anni	1,6	-	1,3
da 21 anni a 30 anni	-	-	0,0
da 31 a 40 anni	43,8	26,2	40,4
da 41 a 50 anni	38,6	31,1	37,2
da 51 a 60 anni	12,4	23,0	14,4
oltre 60 anni	3,6	19,7	6,7
Totale	100,0	100,0	100,0
Titolo di studio			
Licenza elementare	0,4	14,8	3,2
Scuola media inferiore	0,4	6,6	1,6
Diploma scuola media superiore	45,6	37,7	44,1
Laurea	53,6	41,0	51,1
Totale	100,0	100,0	100,0
Professione			
Occupato	95,6	86,7	93,9
Ritirato	2,4	13,3	4,5
Disoccupato/inoccupato	0,4	-	0,3
Casalinga	1,6	-	1,3
Studente	-	-	0,0
Totale	100,0	100,0	100,0
Stato sociale			
Single	40,0	19,7	36,0
Sposato/convivente con figli	11,6	9,8	11,3
Sposato/convivente senza figli	48,0	70,5	52,4
Altro	0,4	-	0,3
Totale	100,0	100,0	100,0
Professione			
Dirigenti d'azienda	13,6	23,3	15,5
Piccoli imprenditori	57,2	43,3	54,5
Professionisti e tecnici	2,0	1,7	1,9
Ritirati dal lavoro benestanti	-	3,3	0,6
Lavoratori autonomi	26,8	28,3	27,1
Operai e impiegati dell'industria e dei servizi a elevata qualificazione	0,4	-	0,3
Operai e impiegati dell'industria e dei servizi a medio - bassa qualificazione	-	-	-
Lavoratori atipici	-	-	-
Altro	-	-	-
Totale	100,0	100,0	100,0

Fonte: Unioncamere - Isnart

**Tabella 47 - Motivazione principale del soggiorno, valori in percentuale
(possibili più risposte)**

	Italiani	Stranieri	Totale
Posto ideale per praticare un particolare sport, di cui	80,9	62,3	77,2
<i>nuoto</i>	94,1	100,0	95,0
<i>sub/immersioni</i>	17,7	5,3	15,8
<i>vela</i>	15,8	-	13,3
<i>tennis</i>	7,4	-	6,2
<i>passeggiate</i>	3,4	-	2,9
<i>surf/windsurf</i>	2,5	-	2,1
Facilità di raggiungimento, buoni collegamenti	24,3	18,0	23,1
Per la vicinanza rispetto al luogo di origine	24,3	13,1	22,1
Barca ormeggiata/posto barca	12,7	6,6	11,5
Interessi enogastronomici	6,0	11,5	7,1
Partecipare a eventi folkloristici della cultura locale	5,6	8,2	6,1
Posto ideale per riposarsi	1,2	13,1	3,5
Per i divertimenti che offre	3,6	1,6	3,2
Il desiderio di vedere un posto mai visto	2,4	3,3	2,6
Per assistere a eventi culturali	3,2	-	2,6
Bellezze naturali del luogo	0,8	6,6	1,9
Per il gusto dell'avventura	2,4	-	1,9

Fonte: Unioncamere - Isnart

Tabella 48 - Canali di influenza sulla scelta del soggiorno, valori in percentuale

	Italiani	Stranieri	Totale
C'era già stato/esperienza personale	96,8	91,7	95,8
Consiglio, racconti di amici, parenti, familiari	2,0	-	1,6
Informazioni su Internet	0,4	5,0	1,3
Film/documentari	-	3,3	0,6
Non ha scelto, hanno deciso altri	0,4	-	0,3
Consiglio di enti/uffici turistici presso cui si è recato	0,4	-	0,3

Fonte: Unioncamere - Isnart

Tabella 49 - Turisti che si sono serviti di Tour operator/agenzie per organizzare il viaggio ed il soggiorno, valori in percentuale

	Italiani	Stranieri	Totale
Sì	-	11,5	2,2
No	100,0	88,5	97,8
Totale	100,0	100,0	100,0

Fonte: Unioncamere - Isnart

Tabella 50 - Tipologia di pacchetto acquistato per il soggiorno, valori in percentuale

	Italiani	Stranieri	Totale
Solo il viaggio	-	100,0	100,0
Totale	-	100,0	100,0

Fonte: Unioncamere - Isnart

Tabella 51 - La compagnia del soggiorno, valori in percentuale

	Italiani	Stranieri	Totale
Sono con mia moglie/mio marito/ fidanzato	70,5	86,9	73,7
Sono con amici	13,1	3,3	11,2
Sono con più componenti della mia famiglia (bambini)	6,0	1,6	5,1
Sono con più componenti della mia famiglia (senza bambini)	4,4	8,2	5,1
Sono con amici e familiari	5,2	-	4,2
Sono da solo/a	0,8	-	0,6
Totale	100,0	100,0	100,0

Fonte: Unioncamere - Isnart

Tabella 52 - Numero di notti trascorse, valori in percentuale

	Italiani	Stranieri	Totale
1 notte	1,2	-	1,0
2-3 notti	0,8	3,3	1,3
4-6 notti	1,2	-	1,0
7-13 notti	36,7	68,9	42,9
14-30 notti	59,4	27,9	53,2
più di 30	0,8	-	0,6
Totale	100,0	100,0	100,0
media n. notti			
Permanenza media totale	13,7	12,0	13,4

Fonte: Unioncamere - Isnart

Tabella 53 - Mezzi di trasporto utilizzati, valori in percentuale
(possibili più risposte)

	Italiani	Stranieri	Totale
Auto	78,9	57,4	74,7
<i>Auto propria</i>	100,0	8,6	86,3
<i>Auto a noleggio</i>	-	91,4	13,7
Imbarcazioni	14,3	31,1	17,6
<i>Barca a motore</i>	7,6	21,3	10,3
<i>Barca a vela</i>	6,8	9,8	7,4
Aereo	-	63,9	12,5
<i>Aereo con volo speciale low cost</i>	-	2,6	2,6
<i>Aereo con volo di linea</i>	-	97,4	97,4
<i>Aereo con volo charter</i>	-	-	-
Moto	8,8	-	7,1

Fonte: Unioncamere - Isnart

Tabella 54 - Attività svolte, valori in percentuale
(possibili più risposte)

	Italiani	Stranieri	Totale
Gite in barca privata	95,2	93,4	94,9
Ho praticato attività sportive	87,6	80,3	86,2
Escursioni	41,4	47,5	42,6
Ho assistito a spettacoli musicali	45,4	26,2	41,7
Ho fatto shopping	35,1	19,7	32,1
Ho degustato i prodotti tipici locali	21,1	27,9	22,4
Partecipazione a spettacoli teatrali o cinematografici	24,3	-	19,6
Partecipazione ad eventi folkloristici	13,9	3,3	11,9
Ho acquistato prodotti tipici e/o dell'artigianato locale	9,6	-	7,7
Visitato monumenti e siti di interesse archeologico	6,0	3,3	5,4
Visita di musei e/o mostre	4,0	-	3,2
Partecipazione ad eventi enogastronomici	1,6	3,3	1,9

Fonte: Unioncamere - Isnart

Tabella 55 - Attività sportive svolte, valori in percentuale su quanti hanno praticato attività sportive (possibili più risposte)

	Italiani	Stranieri	Totale
Nuoto	85,0	95,9	87,0
Vela	21,8	6,1	19,0
Sub/immersioni/snorkeling	16,4	6,1	14,5
Passeggiate	5,9	4,1	5,6
Tennis	3,6	-	3,0
Surf/windsurf	0,9	-	0,7
Equitazione	0,9	-	0,7
Altro sport	0,9	-	0,7

Fonte: Unioncamere - Isnart

Tabella 56 - Località visitate dai turisti, valori in percentuale

	Italiani	Stranieri	Totale
Centri storici	96,4	100,0	97,1
Castelli	53,0	47,5	51,9
Porto	50,6	31,1	46,8
Cantine e strade del vino	15,5	21,3	16,7
Musei e pinacoteche	17,5	1,6	14,4
Parchi e natura	13,5	16,4	14,1
Eventi e rievocazioni storiche	11,2	14,8	11,9
Artigianato tipico	8,0	6,6	7,7
Siti archeologici	4,0	1,6	3,5
Cattedrali e luoghi dello spirito	3,2	1,6	2,9
Altro	0,4	1,6	0,6

Fonte: Unioncamere - Isnart

Tabella 57 - Aspetti ritenuti più importanti durante il soggiorno, valori in percentuale (possibili 3 risposte)

	Italiani	Stranieri	Totale
La cortesia/ospitalità della gente	79,7	91,8	82,1
L'offerta di intrattenimento	78,1	82,0	78,8
La qualità del mangiare e bere	59,0	80,3	63,1
L'accoglienza nei porti turistici	30,3	11,5	26,6
Accessibilità via terra/via mare	13,1	13,1	13,1
Il rispetto per l'ambiente/urbanizzazione/inquinamento	12,7	-	10,3
L'offerta dei porti turistici	8,8	-	7,1
L'offerta culturale	6,0	8,2	6,4
I prezzi nei porti turistici	6,0	-	4,8
L'organizzazione del territorio	3,6	4,9	3,8
Il costo della ristorazione	1,2	3,3	1,6
La pulizia del luogo	1,2	-	1,0

Fonte: Unioncamere - Isnart

Tabella 58 - Giudizio medio sul soggiorno
(1=insufficiente - 10=ottimo)

	Italiani	Stranieri	Totale
La qualità del mangiare e bere	8,6	8,8	8,7
L'offerta culturale	8,7	8,3	8,6
L'offerta di intrattenimento	8,5	8,1	8,5
Accessibilità via terra/via mare	8,4	8,8	8,4
La cortesia/ospitalità della gente	8,3	8,0	8,2
Il rispetto per l'ambiente/urbanizzazione/inquinamento	8,5	6,9	8,2
L'accoglienza nei porti turistici	8,0	7,7	8,0
L'organizzazione del territorio	7,9	8,0	7,9
L'offerta dei porti turistici	8,0	7,0	7,9
La pulizia del luogo	7,5	6,5	7,4
Informazioni turistiche	7,1	7,8	7,3
Il costo della ristorazione	7,2	7,1	7,2
Il costo dell'alloggio	7,1	6,5	7,1
I prezzi nei porti turistici	7,1	6,7	7,0
Il traffico	7,0	6,2	6,9
L'accoglienza nelle strutture di alloggio	7,0	6,5	6,9
La pulizia dell'alloggio	7,0	6,5	6,9
Il costo dei trasporti locali	7,0	6,5	6,9
Giudizio sull'offerta turistica nel complesso	8,5	8,2	8,4

Fonte:Unioncamere - Isnart

Tabella 59 - Porti nei quali ormeggia la barca al momento dell'intervista, valori in percentuale

	Italiani	Stranieri	Totale
Alassio	32,0	33,3	32,3
Finale Ligure	32,0	33,3	32,3
Loano	32,0	31,7	31,9
Savona	4,0	1,7	3,5
Totale	100,0	100,0	100,0

Fonte:Unioncamere - Isnart

Tabella 60 - Giudizio complessivo sul porto
(1=insufficiente - 10=ottimo)

	Italiani	Stranieri	Totale
Loano	8,5	8,9	8,6
Alassio	8,4	8,1	8,4
Finale Ligure	8,3	7,9	8,2
Savona	6,1	6,0	6,1
Totale	8,3	8,2	8,3

Fonte:Unioncamere - Isnart

Tabella 61 - Giudizio sull'offerta dei servizi portuali utilizzati
(1=insufficiente - 10=ottimo)

	Italiani	Stranieri	Totale
Spazi e strutture principali a terra	8,3	8,4	8,3
Spazi e strutture a mare	8,3	8,2	8,2
Servizi di sollevamento e movimentazione	7,1	7,0	7,1
Laboratori e officine	8,1	8,1	8,1
Strutture di servizio	8,1	8,1	8,1
Uffici e servizi per i clienti	7,9	8,0	7,9
Alaggio, prestazioni di subacquei per l'alaggio	6,5	7,5	6,6
Servizi di pulizia, lavaggio della carena, pulizia assi ed eliche	8,2	8,3	8,2
Servizi di disalbero e rialbero	7,3	8,0	7,4
Servizi di ordinaria manutenzione	8,2	8,4	8,2
Servizi di varo	6,2	6,0	6,2

Fonte: Unioncamere - Isnart

Tabella 62 - Spesa sostenuta per il viaggio e l'alloggio dai turisti che non hanno utilizzato pacchetti

	Spesa media a persona in euro		
	Italiani	Stranieri	Totale
Viaggio A/R	83,86	187,79	90,45
Alloggio media giornaliera (barca in affitto, o altre tipologie)	-	28,57	28,57

Fonte: Unioncamere - Isnart

Tabella 63 - Quota di turisti per classe di spesa (escluso viaggio e alloggio)

	Italiani	Stranieri	Totale
da 0 a 30	0,8	0,0	0,6
da 31 a 60	5,6	1,7	4,9
da 61 a 90	14,5	26,7	16,8
da 91 a 120	30,1	26,7	29,4
da 121 a 150	26,5	26,7	26,5
oltre 150	22,5	18,3	21,7
Totale	100,0	100,0	100,0
Spesa media (escluso viaggio e alloggio)			
Spesa media giornaliera (€)	124,39	124,89	124,49

Fonte: Unioncamere - Isnart

Tabella 64 - Spesa media giornaliera a persona, valori in euro

Spesa media giornaliera a persona (Euro)	Quota di turisti che effettua ogni singola voce di spesa (%)					
	Italiani	Stranieri	Totale	Italiani	Stranieri	Totale
	euro	euro	euro	%	%	%
Pubblici esercizi						
Ristoranti, pizzerie	56,67	47,23	54,84	99,2	98,4	99
Bar, caffè, pasticcerie	15,66	15,55	15,64	94	98,4	94,9
Agroalimentari						
Cibi e bevande acquistati in supermercati e negozi	14,75	18,97	15,72	66,9	82	69,9
Acquisti di prodotti enogastronomici tipici	13,44	12,94	13,33	60,2	67,2	61,5
Abbigliamento						
Acquisti di Abbigliamento	25,69	29,88	26,69	15,1	19,7	16
Acquisti di calzature, accessori	22,29	23,33	22,34	6,8	1,6	5,8
Acquisto di abbigliamento per la pratica di sport	23,33	25	23,75	1,2	1,6	1,3
Attività ricreative						
Spettacoli teatrali, concerti, ecc	16,19	13,61	15,73	64,5	57,4	63,1
Attività ricreative (cinema, discoteca, ecc)	24,56	13,5	23,79	47,8	14,8	41,3
Ormeggio posto barca	33,91	44,31	38,66	7,6	26,2	11,2
Biglietti/card, musei, monumenti, ecc	19,65	10,69	17,66	5,6	6,6	5,8
Attività sportive (impianti)	19,14	-	19,14	5,2	-	4,2
Fruizione servizi di noleggio barche e altri servizi portuali	18,79	30	19,91	3,6	1,6	3,2
Visite guidate	8,81	-	8,81	3,2	-	2,6
Attività sportive (lezioni, scuole)	31	-	31	0,8	-	0,6
Stabilimenti balneari	4,79	-	4,79	0,8	-	0,6
Attività sportive noleggio attrezzature	11,43	-	11,43	0,4	-	0,3
Trasporti pubblici						
Parcheggi	-	4,69	4,69	0	3,3	0,6
Trasporti pubblici/taxi	5,83	-	5,83	0,4	0	0,3
Tabacchi editoria						
Tabacchi	9,44	13,82	10,54	15,5	21,3	16,7
Editoria giornali e guide	9,45	16,89	12,43	3,6	9,8	4,8
Altre industrie manifatturiere						
Igiene personale e salute	7,78	5,78	7,42	21,9	19,7	21,5
Souvenir	11,16	18,29	12,89	11,2	14,8	11,9
Acquisti di prodotti artigianali tipici	16,12	9,29	15,82	8,8	1,6	7,4
Altro shopping	17	23,06	18,21	3,2	3,3	3,2
Acquisti di gioielleria, bigiotteria, orologeria e simili	54,79	-	54,79	2	0	1,6

Fonte: Unioncamere - Isnart

Il turismo nautico nelle Marche

I turisti-diportisti delle Marche sono particolarmente attenti all'offerta del sistema infrastrutturale portuale, al livello dei servizi offerti e al rapporto qualità/prezzo. Adulti amanti dello sport, tendono ad interagire meno dei turisti dei porti liguri con il territorio circostante e si caratterizzano per una maggiore differenziazione tra i due macro target di provenienza italiani/stranieri nelle caratteristiche identificative, nei gusti e nei comportamenti di consumo.

Il turista che alloggia nei porti commerciali e turistici marchigiani ha le seguenti caratteristiche prevalenti:

- **italiani (79,5%) residenti in Lombardia (22,9%), Marche (19,8%), Liguria (17,9%) ed Emilia Romagna (15,7%),** svolgono nell'88,2% dei casi la loro vacanza principale nella regione ed hanno già visitato le Marche nel 58% dei casi (in media 3 visite precedenti). Adulti tra i 41 ed i 60 anni (64,5%) e giovani 30enni (23,1%), sposati con figli (55,3%) e senza figli (25,1%), piccoli imprenditori (56,8%), lavoratori autonomi (14,4%) e professionisti (11,4%);
- **stranieri (20,5%) provenienti da Germania (28,8%), Francia (26,3%), Spagna (24,6%) e Svizzera (16,9%),** svolgono la vacanza principale nella regione nel 67,6% dei casi. Poco più della metà ha già visitato in passato l'Italia (57,3%) e di questi il 10,8% è già stato nelle Marche (in media circa 2 visite). Sono adulti tra i 31 ed i 40 anni (42,4%) e tra i 41 ed i 50 anni (20,3%), con una fascia di giovani 20enni (18,6%). Sposati con figli (38,1%) e single (31,4%), sono piccoli imprenditori (40%), professionisti (26,1%), operai e impiegati (8,7%);
- **motivati dal desiderio di praticare un particolare sport (78%),** soprattutto nuoto (89,3%), surf/windsurf (34,7%), vela (tra gli stranieri sono l'80% dei turisti), diving e snorkeling (29,8%). Per circa 1/5 dei turisti italiani sono fattori decisivi di scelta della vacanza la tranquillità, la convenienza economica e/o il patrimonio naturalistico-ambientale delle Marche, mentre tra gli stranieri poco più di ¼ è attratto dall'enogastronomia locale;
- **influenzati dal passaparola** che per gli italiani coinvolge il 56% dei turisti e si associa all'influenza delle guide turistiche (28,6%), mentre per gli stranieri influenza ¼ dei turisti ed è affiancato da Internet e/o uffici turistici (entrambi intorno al 10%), periodici, quotidiani e/o consigli dell'agenzia di viaggi (circa il 7%);
- **organizzano la vacanza senza l'aiuto di intermediari, viaggiano in coppia (59,4%), utilizzando in prevalenza un'imbarcazione a motore (73,4%)** per vacanze che durano in media 8 notti;
- **nel corso del soggiorno marchigiano fanno sport (99%), in prevalenza nuoto gli italiani e vela gli stranieri.** Inoltre, gli italiani svolgono delle escursioni (oltre ¼ dei turisti), visitano centri storici (42,7%) e parchi (40,3%), mentre gli stranieri visitano cattedrali e luoghi dello spirito (22,9%), cantine e strade del vino (27,1%).

I turisti giudicano positivamente alcuni **elementi dell'ospitalità locale, scoperti ed apprezzati sul territorio marchigiano** ed in particolare l'accoglienza (7,8), la pulizia (7,7) ed il costo dell'alloggio (7,5). Inoltre gli stranieri apprezzano molto l'ospitalità

della popolazione locale e la qualità del mangiare e del bere, due fattori della vacanza ai quali danno il giudizio più alto (rispettivamente 8,6 e 8,4).

Più critici, tuttavia, nei confronti del sistema di servizi e accoglienza nei porti, per il quale l'attenzione e l'aspettativa dei turisti-diportisti delle Marche è particolarmente elevata, in quanto considerato determinante per la riuscita della vacanza. La valutazione più contenuta è, anche in questo caso, quella della domanda domestica:

- i prezzi (fondamentali per il 65,5% dei vacanzieri), l'accoglienza (50,6%) e l'offerta nei porti turistici (30,3%), sono giudicati con un voto compreso tra il 6,9 (espresso dagli italiani) e l'8,1 (dagli stranieri);
- l'accessibilità via mare/terra ai porti (fondamentale per il 20,6% dei turisti) è particolarmente apprezzata dagli stranieri (8), mentre gli italiani le assegnano un voto medio di 7,0 pur dimostrandosi più soddisfatti nei confronti dei costi dei trasporti locali (7,9).

I porti che si trovano in testa alle preferenze dei turisti stranieri sono Senigallia (7,9) e Falconara Marittima (7,8) e gli elementi di maggiore soddisfazione in merito ai servizi e alle infrastrutture utilizzati nei porti marchigiani sono gli spazi e le strutture di terra (7,7) e di mare (7,6), i servizi di disalbero/rialbero (7,6) e di ordinaria manutenzione (7,6). Tra gli italiani il giudizio più elevato è per il porto di Numana (7,0), mentre i servizi più apprezzati sono quelli di varo (7,7) e di rialbero/disalbero (7,1).

Infine, la spesa media pro-capite per la vacanza è:

- per i turisti italiani, 23 euro per il viaggio e 42 euro al giorno per l'alloggio per 91 euro al giorno per le altre spese;
- per gli stranieri, 114 euro per il viaggio, 122 euro al giorno per l'alloggio e 119 euro al giorno per gli extra.

Il paniere di spesa è composto in prevalenza da:

- pasti consumati in ristoranti e pizzerie (spesi dal 94% dei turisti) nei quali si spende in media 18 euro a persona al giorno ed in bar caffè e pasticcerie (79%) per circa 8 euro;
- cibi e bevande per la cambusa acquistati in supermercati e negozi (92%), per circa 14,5 euro;
- ormeggio del posto barca (77%) per una spesa media giornaliera di 27 euro;
- servizi di noleggio e altri servizi portuali (50%) per 13 euro;
- attività ricreative (spesi dal 47% circa dei turisti in cinema, discoteca, ecc.) per 15 euro;
- capi di abbigliamento (43%) per 11 euro al giorno e altro shopping (57%) per 10 euro.

Tabella 65 - Turisti che stanno svolgendo il proprio soggiorno principale in Marche, valori in percentuale

	Italiani	Stranieri	Totale
Sì	88,2	67,6	84,2
No	11,8	32,4	15,8
Totale	100,0	100,0	100,0

Fonte: Unioncamere - Isnart

Tabella 66 - Provenienza dei turisti, valori in percentuale

Italiani	79,5
Stranieri	20,5
Totale	100,0

Fonte: Unioncamere - Isnart

Tabella 67 - Regione di provenienza dei turisti italiani, valori in percentuale

Lombardia	22,9
Marche	19,8
Liguria	17,9
Emilia Romagna	15,7
Veneto	6,3
Toscana	4,1
Piemonte	3,7
Abruzzo	3,7
Lazio	1,7
Molise	1,3
Puglia	1,1
Friuli Venezia Giulia	0,9
Umbria	0,9
Totale	100,0

Fonte: Unioncamere - Isnart

Tabella 68 - Provenienza dei turisti stranieri, valori in percentuale

Germania	28,8
Francia	26,3
Spagna	24,6
Svizzera	16,9
Polonia	1,7
Altri Paesi	1,7
Totale	100,0

Fonte: Unioncamere - Isnart

Tabella 69 - Turisti stranieri che hanno già visitato l'Italia, valori in percentuale

Sì	57,3
No	42,7
Totale stranieri	100,0
Se sì quante volte (media)	3,00

Fonte: Unioncamere - Isnart

Tabella 70 - Turisti che hanno già visitato la provincia, valori in percentuale

	Italiani	Stranieri	Totale
Sì	58,0	10,8	49,7
No	42,0	89,2	50,3
Totale	100,0	100,0	100,0
Se sì quante volte (media)	2,9	1,9	2,9

Fonte: Unioncamere - Isnart

Tabella 71 - Prodotto di destinazione del soggiorno, valori in percentuale

	Italiani	Stranieri	Totale
Località balneari	98,3	87,3	96,0
Campagna	-	11,0	2,3
Montagna	-	1,7	0,3
Altro	1,7	-	1,4
Totale	100,0	100,0	100,0

Fonte: Unioncamere - Isnart

Tabella 72 - Identikit del turista, valori in percentuale

Sesso	Italiani	Stranieri	Totale
Maschio	90,8	69,5	86,5
Femmina	9,2	30,5	13,5
Totale	100,0	100,0	100,0
Età			
fino a 20 anni	1,7	6,8	2,8
da 21 anni a 30 anni	5,9	18,6	8,5
da 31 a 40 anni	23,1	42,4	27,0
da 41 a 50 anni	30,9	20,3	28,8
da 51 a 60 anni	33,6	4,2	27,6
oltre 60 anni	4,8	7,6	5,4
Totale	100,0	100,0	100,0
Titolo di studio			
Licenza elementare	-	1,9	0,4
Scuola media inferiore	-	11,5	2,1
Diploma scuola media superiore	26,9	42,3	29,7
Laurea	73,1	44,2	67,8
Totale	100,0	100,0	100,0
Professione			
Occupato	91,3	79,5	88,9
Ritirato	2,8	5,1	3,3
Disoccupato/inoccupato	0,9	1,7	1,0
Casalinga	3,3	8,5	4,3
Studente	1,7	5,1	2,4
Totale	100,0	100,0	100,0
Stato sociale			
Single	17,9	31,4	20,6
Sposato/convivente con figli	55,3	38,1	51,8
Sposato/convivente senza figli	25,1	22,0	24,4
Altro	1,7	8,5	3,1
Totale	100,0	100,0	100,0
Professione			
Dirigenti d'azienda	6,1	3,5	5,6
Piccoli imprenditori	56,8	40,0	53,4
Professionisti e tecnici	11,4	26,1	14,3
Ritirati dal lavoro benestanti	1,3	4,3	1,9
Lavoratori autonomi	14,4	7,8	13,1
Operai e impiegati dell'industria e dei servizi a elevata qualificazione	9,4	2,6	8,0
Operai e impiegati dell'industria e dei servizi a medio - bassa qualificazione	-	6,1	1,2
Lavoratori atipici	-	0,9	0,2
Altro	0,7	8,7	2,3
Totale	100,0	100,0	100,0

Fonte: Unioncamere - Isnart

**Tabella 73 - Motivazione principale del soggiorno, valori in percentuale
(possibili più risposte)**

	Italiani	Stranieri	Totale
Posto ideale per praticare un particolare sport	73,0	97,5	78,0
<i>nuoto</i>	98,2	63,5	89,3
<i>surf/windsurf</i>	30,7	46,1	34,7
<i>vela</i>	17,0	80,0	33,1
<i>sub/immersioni</i>	31,3	25,2	29,8
<i>passeggiate</i>	0,6	2,6	1,1
Posto ideale per riposarsi	22,9	1,7	18,5
Prezzi convenienti	21,1	7,6	18,4
Bellezze naturali del luogo	19,6	5,9	16,8
Interessi enogastronomici	1,1	26,3	6,2
Per i divertimenti che offre	5,7	3,4	5,2
Il desiderio di vedere un posto mai visto	3,7	4,2	3,8
Decisione altrui	3,5	0,8	2,9
Per la vicinanza rispetto al luogo di origine	2,8	0,8	2,4

Fonte: Unioncamere - Isnart

Tabella 74 - Canali di influenza sulla scelta del soggiorno, valori in percentuale

	Italiani	Stranieri	Totale
Consiglio, racconti di amici, parenti, familiari	56,1	24,1	47,5
Guide turistiche	28,6	3,0	21,7
C'era già stato/esperienza personale	10,3	5,3	8,9
Non ha scelto, hanno deciso altri	-	21,1	5,7
Informazioni su Internet	3,1	4,5	3,4
Offerte su Internet	0,3	11,3	3,2
Consiglio di enti/uffici turistici presso cui si è recato	0,3	9,0	2,6
Articoli/ redazionali su periodici, quotidiani	-	6,8	1,8
Consiglio dell'agenzia di viaggi	-	6,0	1,6
Film/documentari	0,6	2,3	1,0
Libri, testi (non di turismo)	-	3,0	0,8
Eventi religiosi	-	1,5	0,4
Cataloghi, depliant di agenzie di viaggi	0,6	-	0,4
Pubblicità su affissioni	0,3	-	0,2
Videocassette/Cd/Giochi	-	0,8	0,2
Pubblicità in TV	-	0,8	0,2
Mostre, convegni, fiere	-	0,8	0,2

Fonte: Unioncamere - Isnart

Tabella 75 - Turisti che si sono serviti di Tour operator/agenzie per organizzare il viaggio ed il soggiorno, valori in percentuale

	Italiani	Stranieri	Totale
Sì	0,4	2,5	0,9
No	99,6	97,5	99,1
Totale	100,0	100,0	100,0

Fonte: Unioncamere - Isnart

Tabella 76 - Tipologia di pacchetto acquistato per il soggiorno, valori in percentuale

	Italiani	Stranieri	Totale
Solo il viaggio	50,0	-	20,0
Solo alloggio	50,0	33,3	40,0
Un pacchetto tutto compreso	-	66,7	40,0
Totale	100,0	100,0	100,0

Fonte: Unioncamere - Isnart

Tabella 77 - La compagnia del soggiorno, valori in percentuale

	Italiani	Stranieri	Totale
Sono con mia moglie/mio marito/ fidanzato	65,8	34,7	59,4
Sono con più componenti della mia famiglia (bambini)	8,9	14,4	10,1
Sono con amici	8,7	14,4	9,9
Sono con più componenti della mia famiglia (senza bambini)	7,4	6,8	7,3
Sono da solo/a	3,9	11,9	5,5
Sono con amici e familiari	4,8	5,9	5,0
Sono con colleghi di lavoro	0,4	8,5	2,1
Sono con un gruppo organizzato	-	2,5	0,5
Altro	-	0,8	0,2
Totale	100,0	100,0	100,0

Fonte: Unioncamere - Isnart

Tabella 78 - Numero di notti trascorse, valori in percentuale

	Italiani	Stranieri	Totale
1 notte	-	0,8	0,2
2-3 notti	11,5	9,3	11,1
4-6 notti	33,1	41,5	34,8
7-13 notti	32,7	42,4	34,7
14-30 notti	22,7	5,9	19,2
più di 30	-	-	-
Totale	100,0	100,0	100,0

media n. notti

Permanenza media totale	8,4	7,0	8,1
-------------------------	-----	-----	-----

Fonte: Unioncamere - Isnart

Tabella 79 - Mezzi di trasporto utilizzati, valori in percentuale

	Italiani	Stranieri	Totale
Imbarcazione	70,0	82,9	72,6
<i>Barca a vela</i>	20,5	46,4	26,6
<i>Barca a motore</i>	79,5	53,6	73,4
Auto	29,4	3,4	24,0
<i>Auto propria</i>	97,7	100,0	97,8
<i>Auto a noleggio</i>	2,3	-	2,2
Treno	0,2	8,5	1,9
Aereo	-	3,4	0,7
<i>Aereo con volo speciale low cost</i>	-	50,0	50,0
<i>Aereo con volo di linea</i>	-	50,0	50,0
Pullman per tour organizzato	-	1,7	0,4
Moto	0,4	-	0,4

Fonte: Unioncamere - Isnart

**Tabella 80 - Attività svolte, valori in percentuale
(possibili più risposte)**

	Italiani	Stranieri	Totale
Ho praticato attività sportive	99,6	97,5	99,1
Escursioni	29,0	1,7	23,4
Gite in barca privata	23,1	0,8	18,5
Ho degustato i prodotti tipici locali	7,2	0,8	5,9
Ho acquistato prodotti tipici e/o dell'artigianato locale	3,7	-	2,9
Visitato monumenti e siti di interesse archeologico	2,8	-	2,3
Partecipazione ad eventi enogastronomici	2,6	-	2,1
Partecipazione ad eventi folkloristici	2,0	-	1,6
Gite in barca a noleggio	1,3	0,8	1,2
Ho fatto shopping	0,4	4,2	1,2

Fonte: Unioncamere - Isnart

**Tabella 81 - Attività sportive svolte, valori in percentuale su quanti hanno praticato
attività sportive
(possibili più risposte)**

	Italiani	Stranieri	Totale
Nuoto	98,2	43,5	87,2
Surf/windsurf	23,6	45,2	28,0
Vela	11,4	86,1	26,4
Sub/immersioni/snorkeling	29,8	10,4	25,9
Passeggiate	4,8	0,9	4,0

Fonte: Unioncamere - Isnart

Tabella 82 - Località visitate dai turisti, valori in percentuale

	Italiani	Stranieri	Totale
Porto	67,5	83,9	70,9
Centri storici	42,7	11,9	36,4
Parchi e natura	40,3	2,5	32,6
Cattedrali e luoghi dello spirito	12,2	22,9	14,4
Cantine e strade del vino	5,2	27,1	9,7
Artigianato tipico	7,6	0,8	6,2
Castelli	2,4	0,8	2,1
Musei e pinacoteche	1,5	3,4	1,9
Terme	-	7,6	1,6
Eventi e rievocazioni storiche	0,7	3,4	1,2
Siti archeologici	0,7	1,7	0,9
Altro	0,2	0,8	0,3

Fonte: Unioncamere - Isnart

**Tabella 83 - Aspetti ritenuti più importanti durante il soggiorno, valori in percentuale
(possibili 3 risposte)**

	Italiani	Stranieri	Totale
I prezzi nei porti turistici	67,3	58,5	65,5
L'accoglienza nei porti turistici	47,3	63,6	50,6
L'offerta dei porti turistici	25,7	48,3	30,3
Accessibilità via terra/via mare	23,1	11,0	20,6
La cortesia/ospitalità della gente	20,5	12,7	18,9
Informazioni turistiche	19,0	4,2	15,9
La qualità del mangiare e bere	10,9	17,8	12,3
Il costo della ristorazione	10,0	5,1	9,0
La pulizia del luogo	7,4	11,0	8,1
L'organizzazione del territorio	4,8	5,1	4,9
Il rispetto per l'ambiente/urbanizzazione/inquinamento	3,1	7,6	4,0
Il traffico	-	15,3	3,1
Il costo dell'alloggio	0,2	9,3	2,1
Il costo dei trasporti locali	0,2	6,8	1,6
L'accoglienza nelle strutture di alloggio	0,7	3,4	1,2
La pulizia dell'alloggio	-	5,1	1,0
L'offerta di intrattenimento	0,2	3,4	0,9
L'offerta culturale	-	2,5	0,5

Fonte: Unioncamere - Isnart

Tabella 84 - Giudizio medio sul soggiorno
(1=insufficiente - 10=ottimo)

	Italiani	Stranieri	Totale
Il costo dei trasporti locali	7,9	7,8	7,8
L'accoglienza nelle strutture di alloggio	7,5	7,8	7,8
La pulizia dell'alloggio	7,7	7,7	7,7
Il costo dell'alloggio	6,8	7,5	7,5
I prezzi nei porti turistici	7,1	8,1	7,3
Accessibilità via terra/via mare	7,0	8,0	7,2
La qualità del mangiare e bere	6,9	8,4	7,2
La cortesia/ospitalità della gente	6,8	8,6	7,2
L'accoglienza nei porti turistici	7,1	7,5	7,1
L'offerta dei porti turistici	6,9	7,9	7,1
Informazioni turistiche	6,8	7,6	6,9
La pulizia del luogo	6,6	7,6	6,9
L'offerta di intrattenimento	6,5	7,8	6,7
Il costo della ristorazione	6,6	7,1	6,7
L'organizzazione del territorio	6,5	7,6	6,7
L'offerta culturale	6,5	7,4	6,7
Il rispetto per l'ambiente/urbanizzazione/inquinamento	6,4	7,5	6,7
Il traffico	6,4	7,7	6,7
Giudizio sull'offerta turistica nel complesso	6,4	8,0	6,8

Fonte: Unioncamere - Isnart

Tabella 85 - Porti nei quali ormeggia la barca al momento dell'intervista, valori in percentuale

	Italiani	Stranieri	Totale
Civitanova Marche	40,5	32,8	38,9
Fano	23,0	17,2	21,8
Falconara Marittima	10,9	22,4	13,3
Senigallia	8,5	10,3	8,9
Marina Dorica	8,5	7,8	8,4
Numana	6,6	9,5	7,2
Ancona	2,0	-	1,6
Totale	100,0	100,0	100,0

Fonte: Unioncamere - Isnart

Tabella 86 - Giudizio complessivo sul porto
(1=insufficiente - 10=ottimo)

	Italiani	Stranieri	Totale
Numana	7,0	7,3	7,1
Falconara Marittima	4,7	7,8	5,8
Senigallia	5,1	7,9	5,7
Fano	5,2	6,0	5,3
Civitanova Marche	4,9	7,3	5,3
Marina Dorica	4,5	7,6	5,1
Ancona	1,7	-	4,9
Totale	5,0	7,3	5,4

Fonte: Unioncamere - Isnart

Tabella 87 - Giudizio sull'offerta dei servizi portuali utilizzati
(1=insufficiente - 10=ottimo)

	Italiani	Stranieri	Totale
Servizi di varo	7,7	7,5	7,5
Servizi di disalbero e rialbero	7,1	7,6	7,4
Servizi di ordinaria manutenzione	6,6	7,6	7,1
Uffici e servizi per i clienti	6,9	7,3	7,0
Spazi e strutture a mare	6,8	7,6	6,9
Spazi e strutture principali a terra	6,8	7,7	6,9
Strutture di servizio	6,8	7,5	6,9
Laboratori e officine	6,8	7,0	6,9
Servizi di pulizia, lavaggio della carena, pulizia assi ed eliche	6,4	7,4	6,8
Alaggio, prestazioni di subacquei per l'alaggio	6,4	7,3	6,7
Servizi di sollevamento e movimentazione	6,4	7,1	6,6

Fonte: Unioncamere - Isnart

Tabella 88 - Spesa sostenuta per il viaggio e l'alloggio dai turisti che non hanno utilizzato pacchetti

	Spesa media a persona in euro		
	Italiani	Stranieri	Totale
Viaggio A/R	23,34	113,78	36,58
Alloggio media giornaliera (barca in affitto, o altre tipologie)	42,22	122,05	119,95
Pacchetto tutto compreso	-	212,50	212,50

Fonte: Unioncamere - Isnart

Tabella 89 - Quota di turisti per classe di spesa (escluso viaggio e alloggio)

	Italiani	Stranieri	Totale
da 0 a 30	2,0	12,7	4,2
da 31 a 60	23,3	12,7	21,1
da 61 a 90	35,3	19,5	32,1
da 91 a 120	19,6	16,1	18,9
da 121 a 150	10,5	18,6	12,1
oltre 150	9,4	20,3	11,6
Totale	100,0	100,0	100,0
Spesa media (escluso viaggio e alloggio)			
Spesa media giornaliera (€)	90,76	119,43	96,63

Fonte: Unioncamere - Isnart

Tabella 90 - Spesa media giornaliera a persona, valori in euro

Spesa media giornaliera a persona (Euro)	Quota di turisti che effettua ogni singola voce di spesa (%)					
	Italiani	Stranieri	Totale	Italiani	Stranieri	Totale
	euro			%		
Pubblici esercizi						
Ristoranti, pizzerie	15,90	26,32	17,85	96,1	85,6	93,9
Bar, caffè, pasticcerie	6,12	13,97	7,75	78,9	80,5	79,2
Agroalimentari						
Cibi e bevande acquistati in supermercati e negozi	11,90	26,13	14,53	94,3	83,1	92,0
Acquisti di prodotti enogastronomici tipici	-	3,46	3,46	-	11,0	2,3
Abbigliamento						
Acquisti di Abbigliamento	10,03	19,20	10,81	49,5	17,8	43,0
Acquisti di calzature, accessori	8,19	-	8,19	18,5	-	14,7
Acquisto di abbigliamento per la pratica di sport	13,03	10,01	12,50	7,2	5,9	6,9
Acquisti di calzature, accessori per la pratica di sport	5,65	11,67	6,40	1,5	0,8	1,4
Attività ricreative						
Ormeggio posto barca	26,26	35,30	26,81	91,1	22,9	77,1
Fruizione servizi di noleggio barche e altri servizi portuali	11,72	19,89	12,64	56,2	28,0	50,4
Attività ricreative (cinema, discoteca, ecc)	15,88	12,51	15,19	47,5	47,5	47,5
Spettacoli teatrali, concerti, ecc	5,61	15,94	9,05	4,8	9,3	5,7
Attività sportive noleggio attrezzature	42,15	-	42,15	3,5	-	2,8
Attività sportive (impianti)	-	12,70	12,70	-	11,9	2,4
Servizi cure termali	6,30	50,00	12,54	1,3	0,8	1,2
Visite guidate	-	11,03	11,03	-	4,2	0,9
Stabilimenti balneari	5,83	11,61	8,72	0,4	1,7	0,7
Attività sportive (lezioni, scuole)	-	50,00	50,00	-	1,7	0,3
Biglietti/card, musei, monumenti, ecc	-	22,50	22,50	-	1,7	0,3
Bookshop nei musei	-	40,00	40,00	-	0,8	0,2
Altre attività culturali	-	4,17	4,17	-	0,8	0,2
Servizi benessere	-	25,00	25,00	-	0,8	0,2
Trasporti pubblici						
Trasporti pubblici/taxi	9,12	12,28	10,55	5,0	16,1	7,3
Parcheggi	9,50	6,25	8,96	1,1	0,8	1,0
Tabacchi						
Tabacchi	2,91	5,32	3,08	48,1	13,6	41,1
Editoria giornali e guide	2,01	8,17	3,21	34,2	32,2	33,8
Altre industrie manifatturiere						
Altro shopping	9,00	16,75	10,08	62,1	39,0	57,4
Souvenir	5,94	9,51	6,99	25,7	41,5	28,9
Igiene personale e salute	4,05	19,94	4,78	27,0	5,1	22,5
Acquisti di prodotti artigianali tipici	8,51	6,42	8,26	13,1	6,8	11,8
Acquisti di gioielleria, bigiotteria, orologeria e simili	18,29	5,84	11,65	1,5	6,8	2,6
Altre spese	5,95	2,00	5,93	43,1	0,8	34,5

Fonte: Unioncamere - Isnart

Il turismo nautico in Sardegna

La domanda turistica legata ai porti della Sardegna è formata da un target adulto, proveniente dalle regioni del Nord Italia e dai Paesi europei di prossimità. Hanno un alto budget di spesa, sono influenzati dai consigli di amici e parenti e scelgono la vacanza in barca perché consente loro di praticare determinati sport. Gli stranieri sono spesso new customer mentre tra gli italiani è elevata la componente abituale (circa 7 turisti su 10).

I turisti che alloggiano nei porti della Sardegna sono principalmente:

- **italiani (77,2%), provenienti da Liguria (33,9%), Lombardia (29,5%) e Piemonte (14,1%).** Il 92,7% svolge nella regione la vacanza principale ed il 70,4% ha già visitato la località in cui soggiorna;
- **stranieri (22,8%) residenti in Spagna (35,8%), Francia (25,4%), Svizzera (23,9%) e Germania (13,4%)** e nel 68,4% dei casi trascorrono la vacanza principale del periodo. Il 53% ha già visitato l'Italia (2 viste circa) e di questi il 9% circa è stato in Sardegna (1 volta);
- **adulti tra i 31 ed i 60 anni**, con una prevalenza tra gli italiani di 41-60enni (69,2%) e tra gli stranieri di 30enni (37,3%) e 40enni (26,9%);
- **laureati (70,8%) e diplomati (26,4%), sposati/conviventi con figli (45,9%), senza figli (32,3%) e single (19,4%);**
- **lavoratori (89,4%) ed in particolare piccoli imprenditori (50,9%), professionisti e tecnici (34,8% degli stranieri, 11,5% degli italiani) e lavoratori autonomi (17,6% degli italiani, 7,6% degli stranieri);**
- **influenzati dal passaparola (34,7%) e gli italiani anche dalle guide turistiche (27%) e dall'esperienza personale (25,5%);**
- **motivati dal desiderio di praticare un particolare sport (82,3%) ed in particolare nuoto per gli italiani (91,7%) e vela per gli stranieri (74,2%);**
- **organizzano la vacanza senza l'aiuto di intermediari (99,7%), viaggiano in coppia (53,7%), utilizzano barche a motore nel 77,3% dei casi e prolungano la vacanza in media per 8 notti (6,8 notti gli stranieri).**

Gli sport d'acqua (praticati dal 95,9% dei turisti) sono il file rouge della vacanza sia per gli italiani che per gli stranieri, con una preferenza dei primi nei confronti del nuoto (96,8% di chi pratica sport) e dei secondi per la vela (80%).

Inoltre, al pari di quanto emerso per i turisti della Liguria e delle Marche anche gli italiani che pernottano in Sardegna dedicano una parte della vacanza alle escursioni del territorio (circa 1 turista italiano su 3) e nel corso del soggiorno visitano centri storici (55%), parchi e aree di interesse naturalistico (48%).

I turisti stranieri si dimostrano sensibili all'arte, alla cultura e produzioni tipiche locali e nel corso del soggiorno in Sardegna si dedicano alle visite di cattedrali e luoghi di culto (26,9%), cantine e strade del vino (25,4%).

Il gradimento sul soggiorno è positivo soprattutto per i turisti stranieri che esprimono per l'offerta turistica nel suo complesso 7,8 (su un massimo di 10) e si dimostrano particolarmente soddisfatti dell'ospitalità della popolazione locale (8,6), per l'accessibilità via terra e via mare (8,3) e per la qualità della ristorazione (8,3).

Gli italiani assegnano all'ospitalità nel suo complesso un voto medio di poco superiore alla sufficienza (6,5), ma arrivano fino a 8 per il costo dei trasporti locali ed il costo dell'alloggio, dimostrandosi soddisfatti anche della pulizia dell'alloggio (7,7).

I fruitori dei servizi portuali sardi giudicano positivamente soprattutto:

- **gli stranieri, i servizi di ordinaria manutenzione** cui assegnano il voto più alto (8,0), gli spazi e le strutture a mare (7,9 dagli stranieri) e l'alaggio (7,9). Il porto preferito dai turisti internazionali è quello di Olbia che riceve la votazione massima esprimibile (10);
- **gli italiani, gli spazi/ strutture a mare e gli uffici e servizi per i clienti** (entrambi giudicati con 6,9), seguiti da spazi e strutture di terra e strutture di servizio varie (6,8). Il porto di Stintino riceve la votazione più alta espressa dalla domanda domestica (7,7).

La spesa media pro-capite per la vacanza è:

- per gli italiani, 34 euro per il viaggio a/r, 28 euro al giorno per l'alloggio e 110,5 euro per le altre spese;
- per gli stranieri, 117 euro per il viaggio, 129 euro al giorno per l'alloggio e 142,5 euro per le altre spese.

Sul territorio regionale, le principali voci di spesa turistica riguardano:

- pasti consumati in ristoranti e pizzerie (94% circa dei turisti) per una spesa media pro-capite di 23 euro al giorno, in bar caffè e pasticcerie (74%) nei quali si spende in media 10 euro al giorno;
- prodotti agroalimentari (90%) per circa 15 euro al giorno a persona;
- ormeggio del posto barca (76%) per un costo medio giornaliero di 33 euro circa;
- cinema, discoteca e altre attività ricreative (67%) per una spesa di 14 euro a persona;
- noleggio barche e altri servizi portuali (54%) per una spesa media di 12,5 euro al giorno;
- souvenir (36,4%) per 8 euro e altro shopping (68%) per una spesa di 11,5 euro al giorno.

Tabella 91 - Turisti che stanno svolgendo il proprio soggiorno principale in Sardegna, valori in percentuale

	Italiani	Stranieri	Totale
Sì	92,7	68,4	87,7
No	7,3	31,6	12,3
Totale	100,0	100,0	100,0

Fonte: Unioncamere - Isnart

Tabella 92 - Provenienza dei turisti, valori in percentuale

Italiani	77,2
Stranieri	22,8
Totale	100,0

Fonte: Unioncamere - Isnart

Tabella 93 - Regione di provenienza dei turisti italiani, valori in percentuale

Liguria	33,9
Lombardia	29,5
Piemonte	14,1
Emilia Romagna	5,7
Toscana	4,8
Sardegna	4,4
Lazio	4,0
Marche	2,2
Valle D'Aosta	0,4
Trentino Alto Adige	0,4
Campania	0,4
Totale	100,0

Fonte: Unioncamere - Isnart

Tabella 94 - Provenienza dei turisti stranieri, valori in percentuale

Spagna	35,8
Francia	25,4
Svizzera	23,9
Germania	13,4
Regno Unito	1,5
Totale	100,0

Fonte: Unioncamere - Isnart

Tabella 95 - Turisti stranieri che hanno già visitato l'Italia, valori in percentuale

Sì	53,0
No	47,0
Totale stranieri	100,0
Se sì quante volte (media)	2,4

Fonte: Unioncamere - Isnart

Tabella 96 - Turisti che hanno già visitato la provincia, valori in percentuale

	Italiani	Stranieri	Totale
Sì	70,4	9,1	58,3
No	29,6	90,9	41,7
Totale	100,0	100,0	100,0
Se sì quante volte (media)	2,1	1,0	2,1

Fonte: Unioncamere - Isnart

Tabella 97 - Prodotto di destinazione del soggiorno, valori in percentuale

	Italiani	Stranieri	Totale
Località balneari	95,6	88,1	93,9
Campagna	0,4	10,4	2,7
Altro	3,1	-	2,4
Città d'arte	0,9	-	0,7
Montagna	-	1,5	0,3
Totale	100,0	100,0	100,0

Fonte: Unioncamere - Isnart

Tabella 98 - Identikit del turista, valori in percentuale

Sesso	Italiani	Stranieri	Totale
Maschio	93,0	62,7	86,1
Femmina	7,0	37,7	13,9
Totale	100,0	100,0	100,0
Età			
fino a 20 anni	-	9,0	2,0
da 21 anni a 30 anni	7,0	17,9	9,5
da 31 a 40 anni	19,4	37,3	23,5
da 41 a 50 anni	33,5	26,9	32,0
da 51 a 60 anni	35,7	7,5	29,3
oltre 60 anni	4,4	1,5	3,7
Totale	100,0	100,0	100,0
Titolo di studio			
Licenza elementare	-	1,7	0,4
Scuola media inferiore	0,9	8,5	2,5
Diploma scuola media superiore	28,0	20,3	26,4
Laurea	71,1	69,5	70,8
Totale	100,0	100,0	100,0
Professione			
Occupato	93,4	75,8	89,4
Ritirato	3,1	-	2,4
Disoccupato/inoccupato	0,9	9,1	2,7
Casalinga	1,8	13,6	4,4
Studente	0,9	1,5	1,0
Totale	100,0	100,0	100,0
Stato sociale			
Single	18,5	22,4	19,4
Sposato/convivente con figli	46,3	44,8	45,9
Sposato/convivente senza figli	34,4	25,4	32,3
Altro	0,9	7,5	2,4
Totale	100,0	100,0	100,0
Professione			
Dirigenti d'azienda	4,0	4,5	4,1
Piccoli imprenditori	56,4	31,8	50,9
Professionisti e tecnici	11,5	34,8	16,7
Ritirati dal lavoro benestanti	2,2	1,5	2,0
Lavoratori autonomi	17,6	7,6	15,4
Operai e impiegati dell'industria e dei servizi a elevata qualificazione	7,0	3,0	6,1
Operai e impiegati dell'industria e dei servizi a medio - bassa qualificazione	-	4,5	1,0
Lavoratori atipici	-	4,5	1,0
Altro	1,3	7,6	2,7
Totale	100,0	100,0	100,0

Fonte: Unioncamere - Isnart

**Tabella 99 - Motivazione principale del soggiorno, valori in percentuale
(possibili più risposte)**

	Italiani	Stranieri	Totale
Posto ideale per praticare un particolare sport, di cui	79,3	92,5	82,3
<i>Nuoto</i>	91,7	59,7	83,5
<i>Vela</i>	21,7	74,2	35,1
<i>Sub/Immersioni</i>	29,4	40,3	32,2
<i>Surf/Windsurf</i>	30,6	35,5	31,8
<i>Passeggiate</i>	8,3	-	6,2
Bellezze naturali del luogo	34,8	3,0	27,6
Posto ideale per riposarsi	24,7	3,0	19,7
Interessi enogastronomici	0,4	22,4	5,4
Il desiderio di vedere un posto mai visto	4,0	3,0	3,7
Decisione altrui	3,5	1,5	3,1
Partecipare a eventi folkloristici della cultura locale	2,6	-	2,0
Per i divertimenti che offre	2,6	-	2,0
Prezzi convenienti	0,9	3,0	1,4
Per assistere a eventi culturali	-	6,0	1,4
Per il gusto dell'avventura	-	4,5	1,0

Fonte: Unioncamere - Isnart

Tabella 100 - Canali di influenza sulla scelta del soggiorno, valori in percentuale

	Italiani	Stranieri	Totale
Consiglio, racconti di amici, parenti, familiari	39,8	21,8	34,7
C'era già stato/esperienza personale	25,5	9,0	20,8
Guide turistiche	27,0	-	19,3
Non ha scelto, hanno deciso altri	0,5	16,7	5,1
Informazioni su Internet	6,1	1,3	4,7
Consiglio dell'agenzia di viaggi	0,5	12,8	4,0
Articoli/redazionali su periodici, quotidiani	0,5	12,8	4,0
Offerte su Internet	-	12,8	3,6
Consiglio di enti/uffici turistici presso cui si è recato	-	5,1	1,5
Mostre, convegni, fiere	-	3,8	1,1
Pubblicità sulla stampa	-	2,6	0,7
Pubblicità in TV	-	1,3	0,4

Fonte: Unioncamere - Isnart

Tabella 101 - Turisti che si sono serviti di Tour operator/agenzie per organizzare il viaggio ed il soggiorno, valori in percentuale

	Italiani	Stranieri	Totale
Sì	-	1,5	0,3
No	100,0	98,5	99,7
Totale	100,0	100,0	100,0

Fonte: Unioncamere - Isnart

Tabella 102 - Tipologia di pacchetto acquistato per il soggiorno, valori in percentuale

	Italiani	Stranieri	Totale
Solo alloggio	-	100,0	100,0
Totale	-	100,0	100,0

Fonte: Unioncamere - Isnart

Tabella 103 - La compagnia del soggiorno, valori in percentuale

	Italiani	Stranieri	Totale
Sono con mia moglie/mio marito/ fidanzato	57,7	40,3	53,7
Sono con più componenti della mia famiglia (bambini)	11,9	14,9	12,6
Sono con amici	9,7	13,4	10,5
Sono da solo/a	8,4	10,4	8,8
Sono con più componenti della mia famiglia (senza bambini)	7,5	6,0	7,1
Sono con amici e familiari	4,0	11,9	5,8
Sono con colleghi di lavoro	0,4	3,0	1,0
Sono con un gruppo organizzato	0,4	-	0,3
Totale	100,0	100,0	100,0

Fonte: Unioncamere - Isnart

Tabella 104 - Numero di notti trascorse, valori in percentuale

	Italiani	Stranieri	Totale
1 notte	-	1,5	0,3
2-3 notti	9,3	19,4	11,6
4-6 notti	23,3	34,3	25,9
7-13 notti	55,5	38,8	51,7
14-30 notti	11,9	6,0	10,5
più di 30	-	-	-
Totale	100,0	100,0	100,0
media n. notti			
Permanenza media totale	8,4	6,8	8,0

Fonte: Unioncamere - Isnart

Tabella 105 - Mezzi di trasporto utilizzati, valori in percentuale

	Italiani	Stranieri	Totale
Imbarcazione	100,0	77,8	95,1
<i>Barca a motore</i>	82,1	55,1	77,3
<i>Barca a vela</i>	17,9	44,9	22,7
Treno	-	14,3	3,1
Auto	-	4,8	1,0
<i>Auto propria</i>	-	100,0	100,0
Camper	-	1,6	0,3
Aereo	-	1,6	0,3
<i>Aereo con volo speciale low cost</i>	-	100,0	100,0

Fonte: Unioncamere - Isnart

**Tabella 106 - Attività svolte, valori in percentuale
(possibili più risposte)**

	Italiani	Stranieri	Totale
Ho praticato attività sportive	97,8	89,6	95,9
Escursioni	33,5	-	25,9
Gite in barca privata	27,8	6,0	22,8
Ho degustato i prodotti tipici locali	4,8	4,5	4,8
Ho acquistato prodotti tipici e/o dell'artigianato locale	3,1	-	2,4
Partecipazione ad eventi folkloristici	3,1	-	2,4
Ho fatto shopping	-	7,5	1,7
Visitato monumenti e siti di interesse archeologico	2,2	-	1,7
Visita di musei e/o mostre	-	4,5	1,0

Fonte: Unioncamere - Isnart

**Tabella 107 - Attività sportive svolte, valori in percentuale su quanti hanno praticato
attività sportive
(possibili più risposte)**

	Italiani	Stranieri	Totale
Nuoto	96,8	40,0	84,8
Surf/windsurf	25,7	35,0	27,7
Vela	13,1	80,0	27,3
Sub/immersioni/snorkeling	29,7	5,0	24,5
Passeggiate	3,2	-	2,5

Fonte: Unioncamere - Isnart

Tabella 108 - Località visitate dai turisti, valori in percentuale

	Italiani	Stranieri	Totale
Porto	74,4	89,6	77,9
Centri storici	55,1	14,9	45,9
Parchi e natura	48,0	1,5	37,4
Cattedrali e luoghi dello spirito	5,7	26,9	10,5
Cantine e strade del vino	4,8	25,4	9,5
Artigianato tipico	7,9	-	6,1
Terme	-	16,4	3,7
Siti archeologici	4,0	-	3,1
Eventi e rievocazioni storiche	1,8	1,5	1,7
Castelli	0,4	1,5	0,7
Musei e pinacoteche	-	1,5	0,3
Altro	-	1,5	0,3

Fonte: Unioncamere - Isnart

Tabella 109 - Aspetti ritenuti più importanti durante il soggiorno, valori in percentuale (possibili 3 risposte)

	Italiani	Stranieri	Totale
I prezzi nei porti turistici	68,3	56,7	65,6
L'accoglienza nei porti turistici	52,4	73,1	57,1
L'offerta dei porti turistici	26,4	38,8	29,3
Accessibilità via terra/via mare	25,1	16,4	23,1
Informazioni turistiche	26,0	0,0	20,1
La qualità del mangiare e bere	16,7	16,4	16,7
La cortesia/ospitalità della gente	18,9	7,5	16,3
La pulizia del luogo	9,3	16,4	10,9
Il costo della ristorazione	11,5	1,5	9,2
Il rispetto per l'ambiente/urbanizzazione/inquinamento	3,5	19,4	7,1
Il costo dei trasporti locali	-	16,4	3,7
Il costo dell'alloggio	0,4	7,5	2,0

Fonte: Unioncamere - Isnart

Tabella 110 - Giudizio medio sul soggiorno (1=insufficiente - 10=ottimo)

	Italiani	Stranieri	Totale
Il costo dei trasporti locali	8,0	7,7	7,8
L'accoglienza nelle strutture di alloggio	7,6	7,8	7,7
La pulizia dell'alloggio	7,7	7,6	7,6
Il costo dell'alloggio	8,0	7,4	7,4
Accessibilità via terra/via mare	7,0	8,3	7,2
La cortesia/ospitalità della gente	6,8	8,6	7,2
La qualità del mangiare e bere	6,9	8,3	7,1
L'offerta dei porti turistici	6,9	7,9	7,1
L'accoglienza nei porti turistici	7,0	7,5	7,1
I prezzi nei porti turistici	6,8	8,0	7,1
Informazioni turistiche	6,9	7,5	7,0
Il rispetto per l'ambiente/urbanizzazione/inquinamento	6,6	7,8	6,9
L'offerta di intrattenimento	6,5	8,0	6,8
La pulizia del luogo	6,7	7,1	6,8
L'organizzazione del territorio	6,6	7,4	6,8
Il costo della ristorazione	6,6	7,0	6,7
Il traffico	6,5	7,5	6,6
L'offerta culturale	6,4	7,2	6,6
Giudizio sull'offerta turistica nel complesso	6,5	7,8	6,8

Fonte: Unioncamere - Isnart

Tabella 111 - Porti nei quali ormeggia la barca al momento dell'intervista, valori in percentuale

	Italiani	Stranieri	Totale
Alghero	18,8	19,4	19,0
Castelsardo	16,6	19,4	17,2
Santa Teresa Di Gallura	15,2	17,9	15,9
Arzachena	10,8	19,4	12,8
Stintino	8,1	11,9	9,0
Cormorano Marina	8,5	6,0	7,9
Olbia	9,0	1,5	7,2
Porto Torres	6,7	4,5	6,2
Cannigione	6,3	-	4,8
Totale	100,0	100,0	100,0

Fonte: Unioncamere - Isnart

**Tabella 112 - Giudizio complessivo sul porto
(1=insufficiente - 10=ottimo)**

	Italiani	Stranieri	Totale
Stintino	7,7	7,8	7,7
Olbia	6,9	10,0	7,0
Santa Teresa di Gallura	6,9	7,3	7,0
Porto Torres	6,3	6,3	6,3
Cormorano Marina	6,0	7,5	6,3
Alghero	5,2	8,2	5,9
Arzachena	4,3	7,9	5,6
Castelsardo	4,6	7,8	5,4
Cannigione	5,4	-	5,4
Totale	5,8	7,7	6,2

Fonte: Unioncamere - Isnart

**Tabella 113 - Giudizio sull'offerta dei servizi portuali utilizzati
(1=insufficiente - 10=ottimo)**

	Italiani	Stranieri	Totale
Servizi di ordinaria manutenzione	6,2	8,0	7,5
Servizi di varo	6,0	7,5	7,4
Servizi di disalbero e rialbero	6,2	7,7	7,4
Spazi e strutture a mare	6,9	7,9	7,1
Uffici e servizi per i clienti	6,9	7,6	7,0
Spazi e strutture principali a terra	6,8	7,8	7,0
Strutture di servizio	6,8	7,7	7,0
Alaggio, prestazioni di subacquei per l'alaggio	6,2	7,9	6,9
Servizi di pulizia, lavaggio della carena, pulizia assi ed eliche	6,2	7,3	6,9
Servizi di sollevamento e movimentazione	6,4	7,4	6,6
Laboratori e officine	6,5	6,6	6,5

Fonte: Unioncamere - Isnart

Tabella 114 - Spesa sostenuta per il viaggio e l'alloggio dai turisti che non hanno utilizzato pacchetti

	Spesa media a persona in euro		
	Italiani	Stranieri	Totale
Viaggio A/R	34,34	116,92	48,61
Alloggio media giornaliera (barca in affitto, o altre tipologie)	27,78	128,72	126,42

Fonte: Unioncamere - Isnart

Tabella 115 - Quota di turisti per classe di spesa (escluso viaggio e alloggio)

	Italiani	Stranieri	Totale
da 0 a 30	0,4	11,9	3,1
da 31 a 60	9,7	14,9	10,9
da 61 a 90	30,4	16,4	27,2
da 91 a 120	31,3	26,9	30,3
da 121 a 150	10,6	6,0	9,5
oltre 150	17,6	23,9	19,0
Totale	100,0	100,0	100,0
Spesa media (escluso viaggio e alloggio)			
Spesa media giornaliera (€)	110,54	142,57	117,84

Fonte: Unioncamere - Isnart

Tabella 116 - Spesa media giornaliera a persona, valori in euro ed in percentuale

Spesa media giornaliera a persona (Euro)	Quota di turisti che effettua ogni singola voce di spesa (%)					
	Italiani	Stranieri	Totale	Italiani	Stranieri	Totale
	euro			%		
Pubblici esercizi						
Ristoranti, pizzerie	22,38	27,23	23,31	98,2	79,1	93,9
Bar, caffè, pasticcerie	8,89	13,00	10,01	70,0	89,6	74,5
Agroalimentari						
Cibi e bevande acquistati in supermercati e negozi	11,76	28,67	15,13	93,8	79,1	90,5
Acquisti di prodotti enogastronomici tipici	-	2,76	2,76	-	17,9	4,1
Abbigliamento						
Acquisti di Abbigliamento	7,58	94,02	20,36	43,2	25,4	39,1
Acquisto di abbigliamento per la pratica di sport	12,14	10,60	11,75	5,3	6,0	5,4
Acquisti di calzature, accessori	11,48	214,29	25,00	6,2	1,5	5,1
Acquisti di calzature, accessori per la pratica di sport	8,57	-	8,57	0,9	-	0,7
Attività ricreative						
Ormeggio posto barca	32,90	33,71	32,91	97,4	6,0	76,5
Attività ricreative (cinema, discoteca, ecc)	13,92	12,75	13,71	70,9	52,2	66,7
Fruizione servizi di noleggio barche e altri servizi portuali	10,39	22,67	12,54	58,1	41,8	54,4
Attività sportive (impianti)	-	9,46	9,46	-	16,4	3,7
Attività sportive noleggio attrezzature	31,21	-	31,21	4,4	-	3,4
Spettacoli teatrali, concerti, ecc	3,57	3,85	3,80	0,4	6,0	1,7
Attività sportive (lezioni, scuole)	-	80,00	80,00	-	1,5	0,3
Altre attività culturali	-	8,33	8,33	-	1,5	0,3
Servizi cure termali	28,41	-	28,41	0,4	-	0,3
Trasporti pubblici						
Trasporti pubblici/taxi	5,83	8,61	8,27	0,9	20,9	5,4
Tabacchi editoria						
Tabacchi	2,37	4,57	2,69	31,3	17,9	28,2
Editoria giornali e guide	1,68	6,76	3,26	22,5	34,3	25,2
Altre industrie manifatturiere						
Altro shopping	10,87	14,55	11,53	72,2	53,7	68,0
Souvenir	6,54	11,40	7,94	33,5	46,3	36,4
Igiene personale e salute	4,20	-	4,20	18,5	-	14,3
Acquisti di prodotti artigianali tipici	15,08	9,16	14,29	11,5	6,0	10,2
Acquisti di gioielleria, bigiotteria, orologeria e simili	4,04	4,69	4,84	0,4	13,4	3,4
Altre spese	7,52	-	7,52	44,9	-	34,7

Fonte: Unioncamere - Isnart

2.3 Analisi dell'offerta

Come ampiamente descritto nei paragrafi precedenti (cfr. §2.2 e §2.2.1), il sistema integrato della portualità turistica si rivolge a tutte le tipologie d'utenza diportistica, stanziale, stagionale e di transito. A loro volta, quindi, le strutture portuali sono attrezzate con un'offerta differenziata di funzioni e servizi che possono essere presenti, all'interno di uno stesso porto, con pesi variabili, sia in base alle caratteristiche strutturali dell'impianto che al ruolo attribuito al porto nell'ambito del sistema regionale. In corrispondenza a quanto definito per la domanda, quindi, l'offerta può essere articolata nelle seguenti tre "categorie" principali: ormeggio stanziale, ormeggio stagionale e ormeggio in transito.

L'offerta di ormeggio stanziale si rivolge alle imbarcazioni, prevalentemente di dimensioni medie e medio - grandi, che usano il porto in maniera permanente per gran parte dell'anno. I servizi sono diretti a garantire la permanenza in porto dell'imbarcazione anche in assenza del proprietario (ormeggio, assistenza all'ormeggio, guardiania, attacco elettricità e acqua, controllo delle cime di ormeggio in caso di maltempo, rimessaggio motori, riparazione vele, disponibilità di spazi per il deposito di attrezzature, gru per alaggio e varo, riparazione scafi), il comfort dell'armatore e dei suoi ospiti quando arrivano in porto, prima e dopo l'escursione (parcheggio, docce e servizi igienici, bar, pronto soccorso). Negli impianti che offrono ormeggio stanziale, il numero di posti-auto destinati ai proprietari delle barche ed ai visitatori deve essere in rapporto adeguato con i posti-barca. La presenza di aree di cantiere per la manutenzione e la riparazione delle imbarcazioni all'interno di tali porti ne aumenta l'efficienza e contribuisce ad estendere il relativo bacino di utenza. Inoltre, specie se il porto non è a diretto contatto con un centro abitato, è essenziale la presenza di servizi commerciali e di aree di incontro e svago per i diportisti. Un porto concepito prevalentemente per la stanzialità, caratterizzato da una buona dotazione di servizi all'utente e all'imbarcazione integrati con attività economiche complementari (esercizi commerciali, costruzioni immobiliari etc.) viene correntemente denominato *marina*. In una *marina* l'area a terra necessaria per i vari servizi occupa all'incirca il 40-45% dell'area totale dello specchio acqueo protetto. La marina ha spesso promotori e gestori privati e posti barca assegnati (venduti) per tutta la durata della concessione o dati in affitto per lunghi periodi. Per garantire la sostenibilità economica dell'iniziativa è necessario prevedere posti barca qualificati destinati prevalentemente allo stazionamento di imbarcazioni medio-grandi e una ricettività portuale, tranne casi particolari, non inferiore ai 400-500 posti barca all'ormeggio permanente. In tal modo vengono generati rientri "tariffari" (ricavi da affitto o da vendita del posto barca) capaci, in genere, di ripagare i costi di investimento, di gestione e finanziari.

L'offerta di ormeggio stagionale si rivolge alle imbarcazioni prevalentemente di dimensioni piccole e medio-piccole destinate ad un uso balneare o alla piccola pesca e che usano il luogo di ormeggio per il solo periodo estivo, pertanto questo tipo di offerta può essere organizzato anche mediante attrezzature mobili. I servizi portuali necessari sono quelli essenziali per la breve permanenza dell'imbarcazione e dell'armatore ed alcuni servizi possono essere localizzati anche all'esterno dell'area portuale. Le prestazioni sono legate alla permanenza in porto dell'imbarcazione nonché alla frequenza di uso della stessa (ormeggio, assistenza all'ormeggio, attacco

elettricità e acqua, guardiania notturna, prossimità del distributore di carburante); inoltre va prevista una serie di servizi legati alla presenza in porto quasi quotidiana dei proprietari, diretti verso itinerari nella maggior parte dei casi brevi, ovvero della durata di poche ore o di pochi giorni (parcheggio, servizi igienici, bar, pronto soccorso). Nei mesi invernali queste imbarcazioni verranno tirate a secco per il rimessaggio che può essere effettuato anche in aree non portuali.

L'**offerta di ormeggio in transito**, infine, si rivolge alle imbarcazioni che usano il luogo di ormeggio come tappa della propria crociera durante il periodo di vacanza. Quest'utenza di matrice turistica, viene favorita dalla presenza nelle vicinanze del porto interessato, di siti turistici, di aree idonee alla balneazione, di un contesto ambientale gradevole e di strutture di accoglienza (in porto e a terra) dotate di un'ampia offerta di servizi turistici. Il porto può essere sia la meta di una traversata sia una tappa intermedia determinata da necessità di assistenza, rifornimento e riparazione che richiedono adeguate attrezzature. I servizi sono rivolti prevalentemente all'armatore in quanto si presume che alla breve permanenza dell'imbarcazione, per la quale si rendono necessari solo i rifornimenti, si accompagni la mobilità sul territorio dell'armatore in sosta per turismo. Pertanto, i servizi offerti alle persone sono rilevanti rispetto a quelli offerti alle imbarcazioni; le riparazioni e le manutenzioni delle barche, ancorché essenziali, rivestono principalmente il carattere dell'emergenza; il problema della disponibilità di aree a terra necessarie per i vari servizi all'imbarcazione è molto poco sentito. I porti che offrono ormeggio in transito devono integrarsi nel tessuto urbano del luogo. Fattore di successo è la dotazione di un ampio spettro di servizi di alta qualità e la presenza, nelle vicinanze, di siti di valore archeologico, architettonico, monumentale ovvero di luoghi di elevato valore naturalistico, da mettere in relazione con i porti attraverso l'offerta di servizi integrati di trasporto.

E' bene sottolineare come i ritorni economici dell'offerta di transito siano di norma in parte specifici dell'attività portuale (ormeggi e servizi) e in parte diffusi sul territorio dove creano benefici a varie categorie di soggetti (commercianti, ristoratori, albergatori, operatori turistici in generale).

Tabella 117 - Principali categorie di offerta di ormeggio e servizi presenti

	Tipologia di servizi presenti	Tipologia di ormeggio		
		Stanziale	Stagionale	Transito
Dimensione imbarcazione	Imbarcazioni piccole (uso balneare, piccola pesca)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Imbarcazioni medie	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Imbarcazioni grandi/crociere	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Periodo di permanenza	Periodo estivo	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Gran parte dell'anno	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Periodo di vacanza (crociera)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Servizi per le imbarcazioni	Ormeggio	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	Assistenza all'ormeggio	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	Guardiana	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	Attacco elettricità e acqua	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	Controllo delle cime di ormeggio in caso di maltempo	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	Prossimità del distributore di carburante	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	Rimessaggio motori	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Riparazione vele	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	Disponibilità di spazi per il deposito di attrezzature	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Gru per alaggio e varo	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Riparazione scafi	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Servizi per gli armatori	Parcheggio	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	Docce e servizi igienici	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	Bar	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	Pronto soccorso	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	Esercizi commerciali, aree di incontro e svago	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	Presenza di servizi integrati di trasporto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	Ampia offerta di servizi turistici	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

Fonte: elaborazione Uniontrasporti

2.3.1 Individuazione dell'offerta di servizi per la nautica da diporto

In base all'Art. 2 del D.P.R. 2 dicembre 1997 n. 509, gli approdi destinati alla nautica da diporto sono classificabili in tre tipologie: porto turistico, approdo turistico e punto di ormeggio.

Tabella 118 - Numero di posti barca per Regione, tipologia di struttura e lunghezza, anno 2009

REGIONI	N° posti barca	N° infrastrutture	Strutture private	Strutture Pubbliche (approdi turistici)					Punti di ormeggio			
			Porto turistico (Marina)	Porto	Porto industr./comm.	Porto canale	Darsena	Tot. strutture pubbliche	Approdo	Spiaggia attrezzata	Rada	Tot. punti ormeggio
Abruzzo	2.821	7	1.250	1.571	-	-	-	1.571	-	-	-	-
Basilicata	835	2	235	600	-	-	-	600	-	-	-	-
Calabria	4.461	15	205	2.797	137	-	-	2.934	200	922	200	1.322
Campania	10.449	45	1.506	6.545	1.175	300	-	8.020	923	-	-	923
Emilia R.	5.154	22	2.610	124	-	1.287	385	1.796	748	-	-	748
F.V.G.	15.359	42	4.801	2.583	733	4.380	1.437	9.133	1.425	-	-	1.425
Lazio	8.099	29	2.828	2.370	-	1.645	1.256	5.271	-	-	-	-
Liguria	20.923	53	6.048	11.561	742	2.000	305	14.608	147	60	60	267
Marche	5.763	11	2.210	2.510	3	1.040	-	3.553	-	-	-	-
Molise	40	1	-	40	-	-	-	40	-	-	-	-
Puglia	10.073	47	948	6.630	448	100	919	8.097	1.028	-	-	1.028
Sardegna	18.843	77	4.989	9.730	2	380	730	10.842	3.012	-	-	3.012
Sicilia	15.109	85	1.206	8.477	1.150	-	430	10.057	3.696	-	150	3.846
Toscana	17.167	43	3.647	6.063	-	4.847	1.174	12.084	266	-	1170	1436
Veneto	12.157	46	2.881	605	-	2.170	4.631	7.406	1.870	-	-	1.870
TOTALE	147.253	525	35.364	62.206	4.390	18.149	11.267	96.012	13.315	982	1.580	15.877

Fonte: "Osservatorio Nautico Nazionale, Rapporto sul Turismo Nautico n° 1 - anno 2009"

I **porti turistici** sono porti dotati di attrezzature e di impianti destinati in via permanente all'ormeggio, alla manutenzione, alaggio e rimessaggio di imbarcazioni da diporto, nonché delle infrastrutture necessarie e complementari al soddisfacimento delle esigenze degli utenti.

Gli **approdi turistici** sono costituiti da opere ed impianti idonei alla ricettività delle unità da diporto e sprovvisti parzialmente o totalmente delle infrastrutture necessarie e complementari al soddisfacimento delle esigenze degli utenti.

I **punti di ormeggio** sono le aree demaniali marittime e gli specchi acquei dotati di strutture che non comportino impianti di difficile rimozione, destinati all'ormeggio, alaggio, varo e rimessaggio di piccole imbarcazioni e natanti da diporto.

Secondo tale classificazione, in Italia il 65% dei posti barca rappresenta la categoria degli approdi turistici, il 24% dei porti turistici e il rimanente 11% dei punti di

ormeggio - Tabella 118 -. Il 69,2% del totale dei posti barca è poi destinato alle imbarcazioni di lunghezza inferiore o uguale ai 10 metri⁷³.

Negli ultimi anni il settore della nautica da diporto ha conosciuto performance di crescita interessanti; anche l'offerta di posti barca è in continuo aumento con numerosi progetti di "porticcioli turistici" in via di realizzazione lungo le coste italiane. I dati dell'Osservatorio Nautico Nazionale parlano di oltre 147 mila posti barca attualmente disponibili in Italia, con un aumento del 4,6% negli ultimi 3 anni - Tabella 119 -. La Liguria è la regione italiana con il maggior numero di posti barca (20.923), seguita dalla Sardegna (18.843), dalla Toscana (17.167), dal Friuli Venezia Giulia (15.359) e dalla Sicilia (15.109).

Le regioni nelle quali, però, la crescita dell'offerta di posti barca è stata più significativa, nell'arco temporale 2007 - 2009, sono: la Basilicata (+39,17%)⁷⁴ e la Calabria (+15,75%). Le uniche tre regioni in cui si riscontra un decremento del numero di posti barca, nell'arco temporale considerato, sono il Lazio (-5,10%), la Campania (-2,12%) e il Friuli Venezia Giulia (-0,06%).

Tabella 119 - Numero di posti barca per regione, anni 2007 - 2009

Regioni	2007	2008	2009	Δ% 2009/2008	Δ% 2009/2007
Abruzzo	2.611	2.611	2.821	8,04%	8,04%
Basilicata	600	860	835	-2,91%	39,17%
Calabria	3.854	4.431	4.461	0,68%	15,75%
Campania	10.675	10.935	10.449	-4,44%	-2,12%
Emilia Romagna	5.120	5.154	5.154	0,00%	0,66%
Friuli V.G.	15.368	15.368	15.359	-0,06%	-0,06%
Lazio	8.534	8.099	8.099	0,00%	-5,10%
Liguria	19.385	20.417	20.923	2,48%	7,93%
Marche	5.639	5.763	5.763	0,00%	2,20%
Molise	40	40	40	0,00%	0,00%
Puglia	9.464	9.554	10.073	5,43%	6,43%
Sardegna	18.433	18.767	18.843	0,40%	2,22%
Sicilia	13.875	14.779	15.109	2,23%	8,89%
Toscana	15.509	16.216	17.167	5,86%	10,69%
Veneto	11.583	11.747	12.157	3,49%	4,96%
Totale	140.690	144.741	147.253	1,74%	4,66%

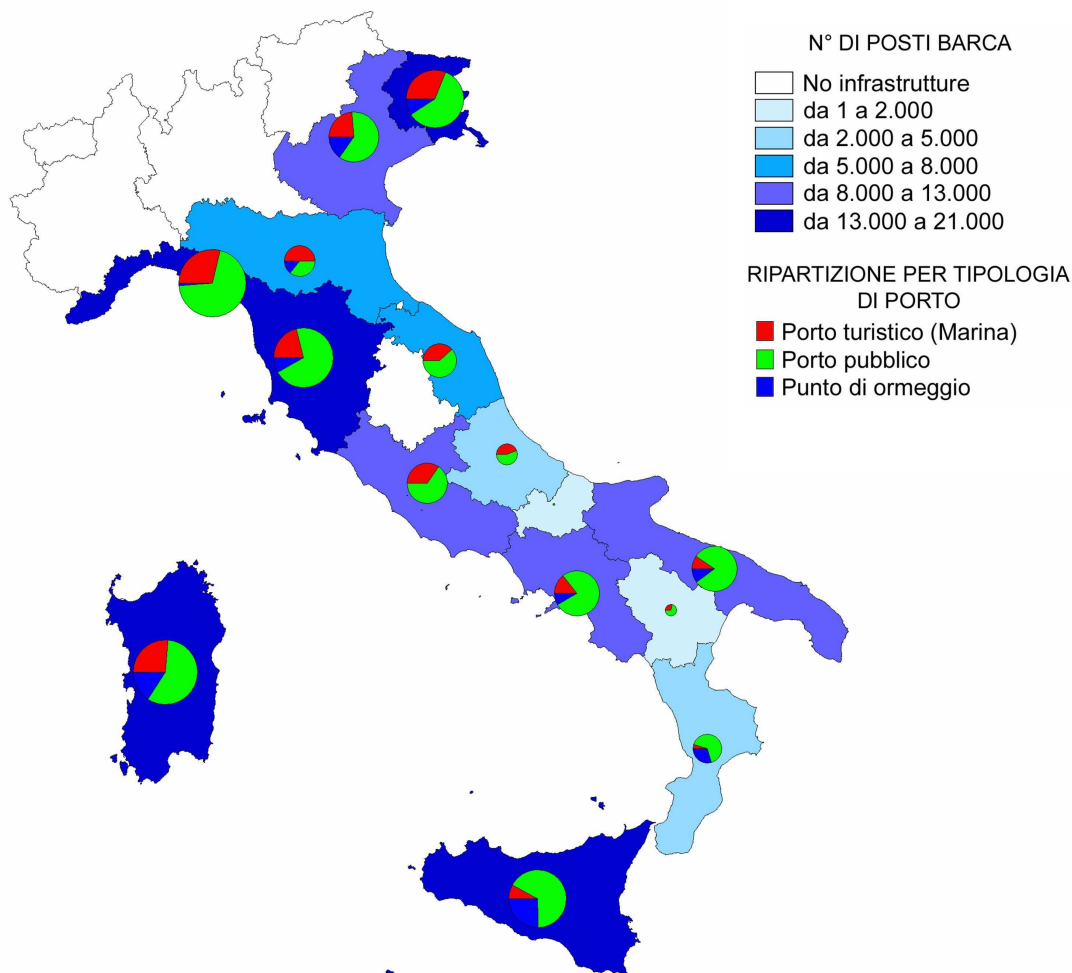
Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati "Osservatorio Nautico Nazionale, Rapporto sul Turismo Nautico n° 1 - anno 2009"

⁷³ Questa categoria comprende anche i posti barca la cui lunghezza non è stata specificata. Dati dell'"Osservatorio Nautico Nazionale, Rapporto sul Turismo Nautico n° 1 - anno 2009".

⁷⁴ L'aumento considerevole del numero di posti barca in Basilicata è conseguenza dell'attivazione della Marina di Policoro nel 2008.

Considerando la dotazione di posti barca delle 53 Capitanerie di Porto presenti sul territorio nazionale⁷⁵, Porto Torres si colloca in 10^a posizione (3,36% del totale nazionale) nella classifica italiana, Savona in 12^a posizione (2,80%), La Maddalena in 14^a posizione (2,42%), Ancona in 18^a posizione (2,17%) ed Olbia in 43^a posizione (0,39%).

Figura 37 - Numero di posti barca negli scali marittimi per regione e tipologia di porto - Anno 2009 -



Fonte: "Osservatorio Nautico Nazionale, Rapporto sul Turismo Nautico n° 1 - anno 2009"

Da un'analisi a livello regionale, emerge poi che in Liguria, rispetto alle Marche e alla Sardegna, i posti barca, oltre ad essere più numerosi, risultano anche meglio

⁷⁵ Sono state considerate le seguenti 53 Capitanerie di Porto nazionali, così come riportate nel documento del Ministero delle Infrastrutture: Ortona, Pescara, Crotone, Gioia Tauro, Reggio Calabria, Vibo Valentia Marina, Castellamare di Stabia, Napoli, Salerno, Torre del Greco, Ravenna, Rimini, Monfalcone, Trieste, Civitavecchia, Gaeta, Roma, Genova, Imperia, La Spezia, Savona, Ancona, Pesaro, San Benedetto del Tronto, Termoli, Bari, Brindisi, Gallipoli, Manfredonia, Molfetta, Taranto, Cagliari, La Maddalena, Olbia, Oristano, Porto Torres, Augusta, Catania, Gela, Mazara del Vallo, Messina, Milazzo, Palermo, Porto Empedocle, Pozzallo, Siracusa, Trapani, Livorno, Marina di Carrara, Portoferraio, Viareggio, Chioggia e Venezia.

distribuiti: sono presenti, infatti, 60 posti barca ogni chilometro di costa, mentre nelle Marche risultano 34 e in Sardegna appena 10, contro un valore nazionale pari a 20 - Tabella 120 -. In particolare, a Savona si registrano 49 posti barca ogni km di costa, rappresentati per il 63% da imbarcazioni inferiori ai 10 metri; ad Olbia Tempio si registrano 17 posti barca ogni km di costa, di cui il 58% è destinato ad imbarcazioni inferiori ai 10 metri; a Sassari sono stati individuati 14 posti barca ogni km di costa, di cui l'82% per imbarcazioni inferiori ai 10 metri; infine, ad Ancona si calcolano 40 posti barca ogni km di costa, di cui il 57% per imbarcazioni inferiori ai 10 metri di lunghezza - Tabella 120, Tabella 121 -.

Tabella 120 - Numero di posti barca per km di costa - Anno 2009

Territorio	Lunghezza delle coste	Numero posti barca	Posti barca/km costa
Savona	81	3.956	49
LIGURIA	350	20.923	60
Ancona	59	2.367	40
Macerata	22	694	32
MARCHE	172	5.763	34
Sassari	308	4.742	14
Olbia Tempio	244	4.194	17
SARDEGNA	1.897	18.843	10
ITALIA	7.465	147.253	20

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Ministero delle Infrastrutture, Pagine Azzurre, A.P., Osservatorio Nautico Nazionale, Istat

Per quanto riguarda le imbarcazioni superiori ai 18 metri di lunghezza, risulta evidente - Tabella 121 - che la loro consistenza presso le Capitanerie di Porto Torres (5% del totale posti barca) ed Ancona (6% del totale posti barca) è numericamente superiore rispetto alle altre Capitanerie di Porto. A seguire, risulta la Capitaneria di Porto di Savona, con circa 130 posti barca per le imbarcazioni superiori ai 18 metri di lunghezza (3%), poi quella di La Maddalena, con 90 posti barca (3%), e, ultima, Olbia, con solo 16 posti barca e tutti destinati ad imbarcazioni inferiori ai 24 metri di lunghezza (3%).

Tabella 121 - Numero di posti barca per classi di lunghezza al 2009

Capitaneria di Porto	Classi di lunghezza in metri				
	<10 (o non specificati)	10,01-12	12,01-18	18,01-24	>24
Olbia	437	159	76	31	28
La Maddalena	1.999		1.416 ⁷⁶		48
Porto Torres	3.888	404	209	237	4
Savona	2.461	830	536	101	28
Ancona	1.760	884	272	145	-

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Pagine Azzurre, Capitanerie di Porto e Autorità Portuali

⁷⁶ Questo valore copre la fascia da 10 a 24 metri di lunghezza, per mancanza di dati disponibili.

Dalla Tabella 122, si evince, poi, che nella provincia di Sassari il 66% dei posti barca si concentra nei porti turistici e il restante 34% negli approdi turistici; nella provincia di Olbia Tempio, su un totale di 4.194 posti barca, il 38% si concentra nei porti turistici, il 35% negli approdi turistici e l'27% nei punti di ormeggio; nella provincia di Savona il 56% dei posti barca è collocato nei porti turistici, il 26% negli approdi turistici e il 18% nei punti di ormeggio; infine, nella provincia di Ancona solo il 14% dei posti barca è localizzato nei porti turistici e il rimanente 86% negli approdi turistici.

Tabella 122 - Numero di posti barca per Capitaneria di Porto al 2009

Capitaneria di Porto	N° posti barca	Di cui situati in:		
		Porto turistico	Approdo turistico	Punto di ormeggio
Olbia	731	731 (100%)	-	-
La Maddalena	3.463	848 (24%)	1.477 (43%)	1.138 (33%)
Porto Torres	4.742	3.113 (66%)	1.629 (34%)	-
Savona	3.956	2.215 (56%)	1.030 (26%)	711 (18%)
Ancona	3.061	430 (14%)	2.631 (86%)	-

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Pagine Azzurre e Autorità Portuali

A questo punto dell'analisi risulta interessante confrontare il numero di posti barca attualmente presenti nelle strutture portuali con il parco nautico attuale stimato (cfr. § 2.2.1). Allo scopo, è stato costruito un "indice di ricettività" delle strutture diportistiche riferito a ciascuna provincia e inteso come rapporto tra il valore dell'offerta (numero di posti barca disponibili nella provincia) e quello della domanda (parco nautico provinciale) fatto 100 il valore nazionale. Questo significa che più tale valore sarà alto, più la dotazione di posti barca potrà intendersi numericamente conforme alla richiesta di posti barca effettiva, ovviamente con le dovute limitazioni del caso, derivanti da considerazioni puramente matematiche e relative a limitate circoscrizioni territoriali e alle sole strutture ricadenti nella classificazione di *porto turistico*, *approdo turistico* e *punto di ormeggio*.

Tabella 123 - Indice di ricettività delle strutture diportistiche al 2009⁷⁷

Provincia	N° posti barca	Parco nautico	Posti barca/Parco nautico	Indice di ricettività
Olbia Tempio	4.194	14.569	0,29	122
Sassari	4.742	3.416	1,39	587
Savona	3.956	16.309	0,24	103
Ancona	2.367	5.984	0,40	167
ITALIA	147.253	622.329	0,24	100

Fonte: elaborazione Uniontrasporti

Come riportato in Tabella 123, si riscontra, a livello nazionale, un indicatore di ricettività delle strutture portuali diportistiche decisamente scarso: la domanda di

⁷⁷ È stato considerato il parco nautico stimato al 2008 da Uniontrasporti.

posti barca risulta infatti oltre 4 volte superiore all'effettiva dotazione esistente. Scendendo a livello provinciale, risulta il caso singolare di Sassari che presenta un valore dell'indicatore pari a 587, testimoniando un esubero di posti barca in relazione alla reale esigenza. La provincia più critica risulta invece Savona, con un valore dell'indice pari a 103, molto prossimo al dato nazionale, seguita da Olbia (122) ed Ancona (167) che presenta una dotazione quantitativamente migliore rispetto a tutte le altre realtà territoriali analizzate e al valore nazionale.

Questa prima analisi, ci permette di avere un quadro sintetico dell'attuale correlazione tra domanda e offerta di posti barca sui territori di analisi. Tuttavia, è bene sottolineare che, per ottenere importanti ricadute economiche sui territori interessati dal fenomeno della nautica da diporto, la sola presenza di posti barca, anche attrezzati, non è sufficiente, soprattutto in contesti di forte concorrenza da parte di territori vicini. Oltre alla disponibilità degli ormeggi è allora necessaria la presenza di una serie di servizi di supporto al settore e di servizi turistici più in generale⁷⁸.

Calandosi quindi nel dettaglio delle realtà portuali oggetto del presente progetto, si è ritenuto opportuno rilevare la presenza dei servizi offerti ai diportisti in relazione ai posti barca presenti, in termini di:

- possibilità di attracco;
- disponibilità di acqua;
- fornitura di luce;
- possibilità di rifornimento di carburante;
- presenza di vigilanza;
- disponibilità di informazioni turistiche;
- presenza di servizi igienici;
- disponibilità di parcheggio;
- attrezzatura per l'alaggio;
- adeguata gestione dei rifiuti.

L'analisi qualitativa delle strutture portuali si basa, infatti, sulla presenza di una serie di servizi rivolti sia all'imbarcazione sia al diportista. Le informazioni, estrapolate dal paragrafo 2.1 e sulla base dei dati pubblicati dal Ministero delle Infrastrutture e/o forniti dalle stesse Capitanerie di Porto, sono state riportate in forma schematica in Tabella 124⁷⁹, al fine di poter facilmente comparare le 22 strutture, tra porti turistici, approdi e punti di ormeggio.

⁷⁸ A titolo di esempio si cita un'iniziativa in corso di progettazione attraverso un partenariato costituito dalle Camere di Commercio di Savona ed Imperia e Nizza, relativa alla predisposizione di una piattaforma di prenotazione dei posti barca su tutto il bacino di navigazione compreso tra Marsiglia e Genova, denominato Resaports. A regime sarà possibile prenotare di giorno in giorno un posto barca in un porticciolo via internet e attraverso un call center multilingua centralizzato che potrà fornire anche informazioni turistiche ai diportisti.

⁷⁹ Si precisa che il porto di Porto Torres è in fase di ristrutturazione da parte della Regione Sardegna, per tale motivo non è possibile fornire un dato aggiornato relativo al numero dei posti barca, ma solo indicativo e riferito a quanto pubblicato dal Ministero delle Infrastrutture.

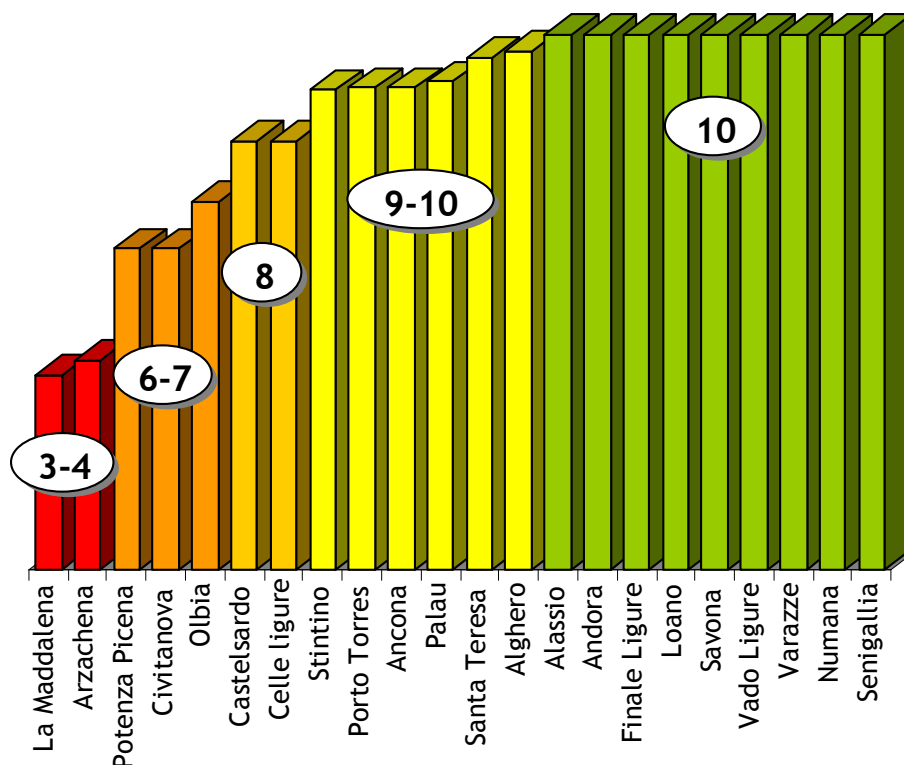
Tabella 124 - Numero di posti barca, tipologia, dotazioni e Capitaneria di Porto dei porti oggetto di studio al 2009

Comuni	N posti Barca	Di cui situati in:			% posti barca dotati di:										Capitaneria di Porto
		Porto Turistico	Approdo turistico	Punto di ormeggio	Attracco	Acqua	Luce	Carburante	Vigilanza	Info turistiche	Servizi igienici	Parcheggio	Alaggio	Rifiuti	
Olbia	731	-	-	-	100	80	80	37	80	37	80	37	57	100	Olbia
Arzachena	611	531	-	80	100	100	100	-	-	-	-	-	-	90	La Maddalena
La Maddalena	1.452	217	307	928	100	91	67	9	12	16	8	26	7	28	La Maddalena
Palau	420	-	320	100	100	100	100	76	90	90	90	90	76	100	La Maddalena
Santa Teresa di Gallura	980	100	850	30	100	97	97	87	87	97	97	97	97	100	La Maddalena
Alghero	2.750	2.063	687	-	100	100	100	89	100	89	100	97	97	97	Porto Torres
Castelsardo	650	650	-	-	100	100	100	100	-	-	100	100	100	100	Porto Torres
Porto Torres	400	400	-	-	100	100	100	100	100	100	100	100	100	-	Porto Torres
Stintino	942	-	942	-	100	100	100	62	100	100	72	72	90	100	Porto Torres
Alassio	500	-	500	-	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	Savona
Andora	865	865	-	-	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	Savona
Celle Ligure	80	-	80	-	100	100	100	-	100	-	100	100	100	100	Savona
Finale Ligure	550	550	-	-	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	Savona
Loano	450	-	450	-	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	Savona
Savona	603	-	-	603	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	Savona
Vado ligure	108	-	-	108	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	Savona
Varazze	800	800	-	-	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	Savona
Ancona	1.200	-	1.200	-	100	100	100	100	100	-	100	100	100	100	Ancona
Numana	900	-	900	-	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	Ancona
Senigallia	267	-	267	-	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	Ancona
Potenza Picena	264	-	264	-	100	100	100	-	100	-	100	100	-	-	Ancona
Civitavecchia	430	430	-	-	100	100	100	-	-	-	-	100	100	100	Ancona

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Ministero delle Infrastrutture, Pagine azzurre, Autorità Portuali

E' stata poi eseguita una classificazione del livello di servizio per ciascuna struttura portuale⁸⁰, sulla base di un indice di presenza dei servizi, calcolato come valore medio, considerando il peso esercitato dalla presenza degli stessi servizi sui posti barca di cui ciascuna struttura portuale dispone: il valore massimo ottenibile in via teorica è 10, valore attribuibile a quei porti in cui tutti i posti barca dispongano di tutti i servizi considerati in questa sede.

Grafico 14 - Indice di presenza dei servizi suddivisi per intervallo di valori



Fonte: elaborazione Uniontrasporti

I valori ottenuti, trattandosi di una media, oscillano da un valore massimo di 10 a un minimo di 3,6 - Grafico 14 -. Su un'ipotetica scala di valori, in base alla sola presenza o meno del servizio nelle infrastrutture, si potrebbe definire ottimo quell'indice di servizio pari a 10, buono quello nella forbice tra 9 e 9,9, discreto quello pari a 8, sufficiente quello tra 6 e 6,9 e insufficiente quello tra 3 e 3,9.

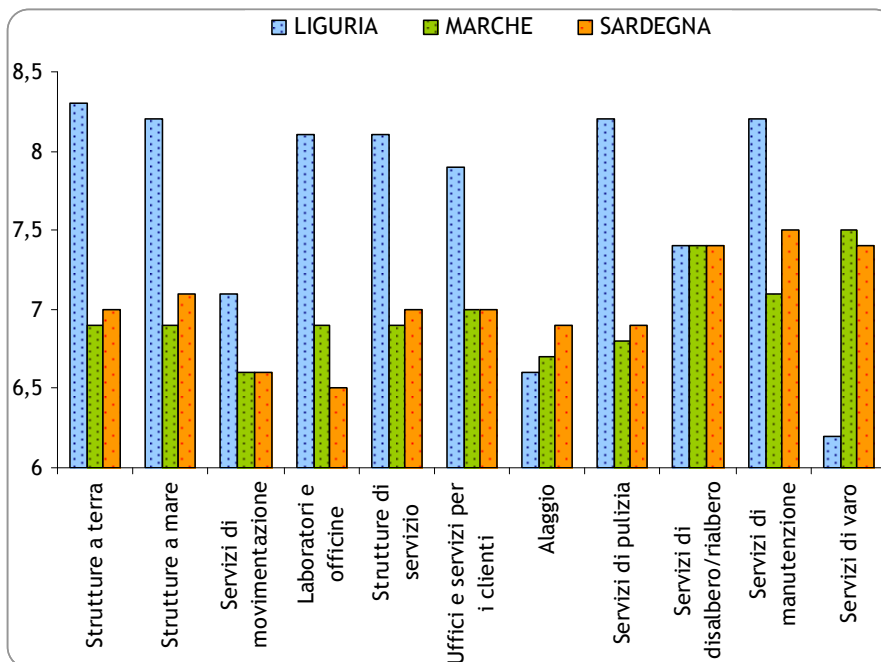
I risultati mostrano come una buona parte delle strutture analizzate (68%) abbia un livello qualitativo definibile tra buono (6 strutture, di cui 3 nella provincia di Sassari, 2 nella provincia di Olbia Tempio e 1 nella provincia di Ancona) e ottimo (9 strutture, di cui 7 nella provincia di Savona e 2 in quella di Ancona); nel dettaglio, in coda alla classifica risultano i due porti sardi di La Maddalena (3,6) e Arzachena (3,9), mentre in cima alla classifica sono i porti di Alassio, Andora, Finale Ligure, Loano, Savona, Vado Ligure, Varazze, Numana e Senigallia. Ovviamente non è sufficiente la sola

⁸⁰ La metodologia utilizzata si basa sui principi di quella proposta dall'Osservatorio Nautico Nazionale.

presenza di un servizio per assicurare la qualità di un porto ma è necessario verificare la qualità dell'erogazione del medesimo.

E' poi possibile confrontare tali indici con il giudizio fornito dal campione di turisti intervistati presso le strutture portuali di interesse⁸¹.

Grafico 15 - Giudizio sull'offerta di servizi portuali utilizzati - scala da 1 a 10



Fonte: elaborazione Uniontrasporti

Mediamente, i servizi offerti dalle strutture portuali sono stati giudicati secondo un livello di qualità medio/buono. In particolare, osservando il Grafico 15, risulta lampante come la costa ligure si distingua per un livello di offerta di servizi superiore rispetto alle Marche e alla Sardegna che, invece, si mantengono sul medesimo livello. Si precisa poi che mentre in Liguria il giudizio fornito dagli italiani risulta pressoché identico a quello fornito dagli stranieri, nelle Marche, e soprattutto in Sardegna, il giudizio degli stranieri risulta superiore rispetto a quello fornito dai connazionali, a volte anche di due punti.

2.3.2 Mappatura delle imprese legate al trasporto marittimo

In questo paragrafo si propone un'analisi dell'offerta di imprese legate al settore della nautica inteso in termini di servizi specializzati nel turismo nautico e nella cantieristica navale. In seguito alla rilevazione delle banche dati esistenti in materia

⁸¹ E' stato intervistato un campione di 1.183 turisti, di cui il 79% italiani e il 21% stranieri, presso le seguenti strutture portuali: Loano, Alassio, Finale Ligure, Savona, Numana, Falconara Marittima, Senigallia, Fano, Civitanova Marche, Marina Dorica, Ancona, Alghero, Castelsardo, Santa Teresa di Gallura, Arzachena, Stintino, Cormorano Marina, Olbia, Porto Torres, Cannigione. Si rimanda al paragrafo 3.3 per un confronto con i giudizi espressi dalle imprese portuali.

(nello specifico il Registro delle Imprese) è stato possibile dimensionare l'offerta esistente ed effettuare una conseguente mappatura sul territorio.

Sulla base delle classificazione delle attività ATECO 2002, sono stati estrapolati 4 cluster di attività ritenute pertinenti allo scopo dell'analisi e che vengono riportate nella tabella di seguito - Tabella 125 - .

I 4 cluster si riferiscono alle seguenti macroattività legate al settore della nautica:

- A. cantieri navali;
- B. fabbricazione, installazione, riparazione motori e turbine;
- C. trasporti marittimi e costieri;
- D. trasportatori marittimi.

Tabella 125 - Individuazione dei comparti della nautica oggetto di analisi - Classificazione ATECO 2002 -

CLUSTER	CODICE	DESCRIZIONE ATTIVITA'
A	35.1	Industria cantieristica, costruzioni navali e riparazioni di navi
	35.11	Costruzioni navali e riparazioni di navi
	35.11.1	Cantieri navali per costruzioni metalliche
	35.11.2	Cantieri navali per costruzioni non metalliche
	35.11.3	Cantieri di riparazioni navali
	35.12	Costruzione, riparazione e manutenzione di imbarcazioni da diporto e sportive
B	29.11	Fabbricazione, installazione, riparazione motori e turbine
C	61.1	Trasporti marittimi e costieri
D	63.11	Movimentazione merci
	63.11.2	Movimentazione merci relativa a trasporti marittimi e fluviali
	63.22	Altre attività connesse ai trasporti per vie d'acqua
	63.40.1	Spedizionieri e agenzie di operatori doganali
	63.40.2	Intermediari dei trasporti

Fonte: elaborazione Uniontrasporti

Con il contributo delle CCIAA di Savona, Sassari, Ancona e Macerata, è stato poi possibile rilevare il numero di imprese ricadenti in ciascuna delle attività individuate e disaggregare il dato sia per provincia, sia per comune in cui risiede ciascuno dei 23 porti considerati - Tabella 126, Figura 38 - .

Tabella 126 - Numerosità delle imprese legate al settore della nautica e attive al 30/06/2009 nei comuni in cui risiedono i porti oggetto di studio

Comune	Totale imprese legate al settore della nautica (A+B+C+D)	Di cui (ripartizione %):			
		Cantieri navali (A)	Fabbricazione, installazione, riparazione motori e turbine (B)	Trasporti marittimi e costieri (C)	Trasportatori marittimi (D)
Alghero	58	57%	17%	2%	24%
Castelsardo	5	20%	40%	0%	40%
Porto Torres	42	33%	10%	0%	57%
Stintino	8	50%	13%	0%	38%
Golfo Aranci	11	55%	9%	0%	36%
Olbia	136	56%	9%	3%	32%
Arzachena	41	24%	20%	10%	46%
La Maddalena	47	17%	2%	36%	45%
Palau	26	62%	4%	12%	23%
S. Teresa di G.	15	40%	7%	20%	33%
PROVINCIA SS⁸²	464	44%	10%	8%	38%
Ancona	129	48%	2%	2%	48%
Numana	8	25%	25%	25%	25%
Senigallia	20	65%	15%	0%	20%
PROVINCIA AN	252	48%	4%	2%	46%
Potenza Picena	1	0%	100%	0%	0%
Civitanova Marche	50	48%	2%	2%	48%
PROVINCIA MC	80	38%	8%	1%	54%
Alassio	11	64%	18%	0%	18%
Andora	13	77%	8%	0%	15%
Celle Ligure	8	88%	0%	0%	13%
Finale Ligure	7	71%	14%	0%	14%
Loano	14	100%	0%	0%	0%
Varazze	22	86%	5%	0%	9%
Vado Ligure	10	40%	0%	0%	60%
Savona	87	33%	5%	3%	59%
PROVINCIA SV	251	58%	7%	1%	34%

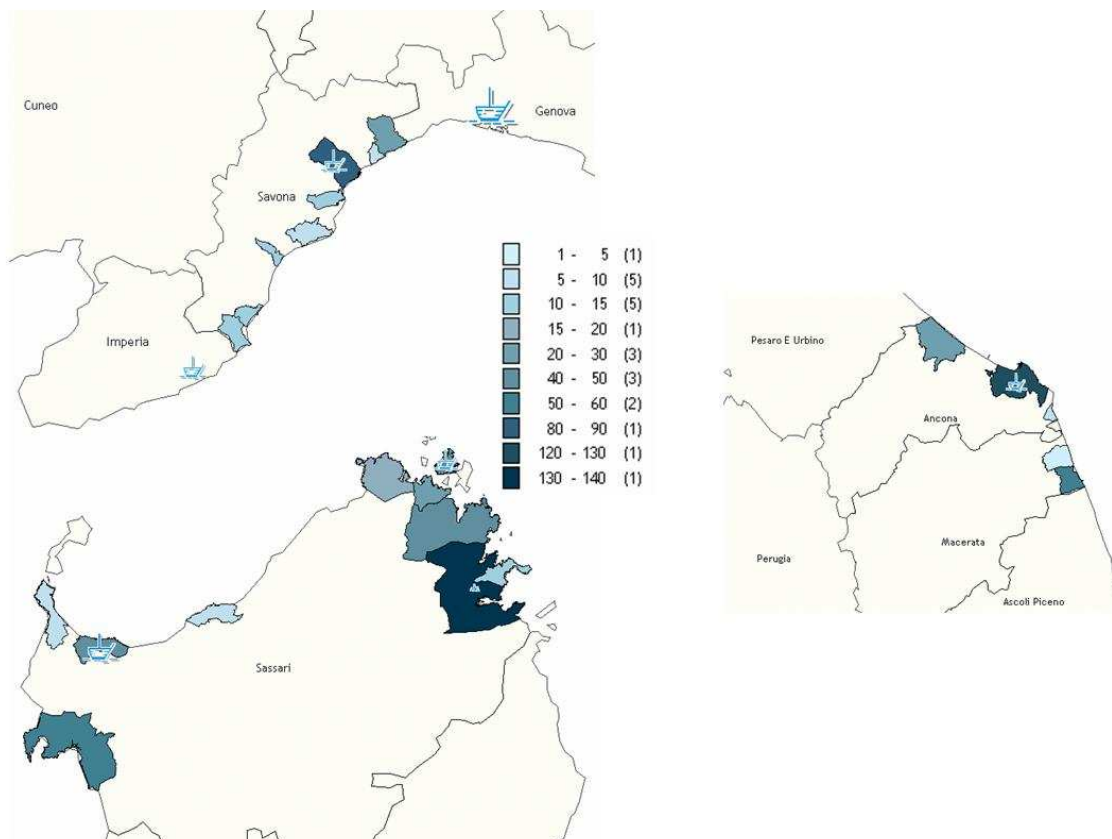
Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati delle CCIAA di Ancona, Macerata, Sassari e Savona

In Figura 38 risulta particolarmente evidente come la maggior parte delle imprese si concentri nel comune di Olbia (136), seguito dal comune di Ancona (129) e dal comune di Savona (87).

⁸² A causa di mancanza di dati, non è stato possibile disaggregare le due province di Sassari ed Olbia Tempio, secondo l'attuale competenza amministrativa, pertanto il dato provinciale di Sassari si riferisce alla vecchia configurazione.

Il principale ostacolo allo sviluppo del settore della nautica è generalmente rappresentato dalla conformazione artigianale delle imprese, in gran parte di piccole dimensioni e poco strutturate. A titolo di esempio, si cita un'indagine della Camera di Commercio di Sassari⁸³ secondo la quale la maggior parte della aziende del settore nel Nord Sardegna (51%) risulta composta da imprese individuali. Tali numeri sono validi anche per il resto della Sardegna, anche se la dinamica degli ultimi anni mostrerebbe un cambiamento dell'offerta complessiva: la maggior parte delle imprese sono oggi impegnate in attività di rimessaggio, noleggio e fornitura di servizi, ma sono in costante aumento gli operatori che si dedicano alla produzione di imbarcazioni con un proprio marchio.

Figura 38 - Numero di imprese legate alla nautica per comune di localizzazione dei porti oggetto di analisi⁸⁴



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati delle CCIAA di Ancona, Macerata, Sassari e Savona

Tornando al campione territoriale considerato, risulta evidente come la maggior parte delle imprese individuate si concentri nel settore della cantieristica navale e dei trasporti marittimi.

⁸³ "Forum Internazionale - Potenzialità e Sviluppo del Settore della nautica nell'Europa mediterranea", Castelsardo, luglio 2009

⁸⁴ In figura, i simboli delle imbarcazioni indicano la Capitaneria di Porto e sono di dimensione proporzionale alla disponibilità di posti barca presenti.

La cantieristica navale e da diporto sta vivendo un processo di grande evoluzione e crescita in Italia, anche grazie a riconversioni industriali che hanno consentito alla cantieristica di diventare leader mondiale nella produzione di mega-yacht.

I moltiplicatori della produzione e dell'occupazione in questo settore sono particolarmente significativi, i più alti in assoluto tra quelli dei vari comparti. In termini occupazionali basti pensare che alle circa 12.000 unità lavorative dell'industria nautica, corrisponde un indotto di oltre 80.000 addetti. In tale comparto la costruzione di una imbarcazione rappresenta il primo anello di una filiera che consente la nascita di una serie ulteriore di attività, quali il commercio, la locazione, il noleggio, le scuole e i centri d'istruzione, la stampa specializzata, i servizi finanziari, i servizi professionali, i convegni e le fiere, mentre le strutture portuali connesse alla manutenzione, alla riparazione, al guardianaggio, all'accoglienza e alla ristorazione dell'utenza, rappresentano l'ultimo e più significativo anello di questa realtà economica.

E' quindi evidente che lo sviluppo della portualità turistica e dell'industria nautica va di pari passo con la necessità di dare un forte impulso al marketing del territorio sia per la parte turistica, sia per quella produttiva. Lo sviluppo della portualità turistica ha contribuito negli ultimi 10 anni alla crescita del turismo nautico in modo costante e diretto, incidendo in maniera significativa sul prodotto interno lordo in una percentuale complessiva stimata pari al 2,2%. In particolare, il settore della cantieristica da diporto italiana è ai vertici mondiali in termini di unità prodotte e di valore della produzione: anche se buona parte della produzione italiana è realizzata per l'esportazione, il numero delle imbarcazioni da diporto in esercizio nel Mar Mediterraneo è in continuo aumento (molte barche ormeggiate nei porti sono prodotte in Italia anche se battono bandiere di altri paesi). Il settore, in Italia, ha generato un fatturato pari a circa 6,18 miliardi di euro nel 2008 segnando un +11,3% rispetto al 2007.

Calandosi nelle realtà locali di interesse, nel paragrafo successivo viene analizzato il contributo della portualità al valore aggiunto del territorio provinciale.

2.3.3 Il contributo della portualità al valore aggiunto provinciale

Per tracciare il quadro evolutivo delle attività dei porti oggetto di studio, non si può trascurare il difficile momento che, a partire dalla crisi finanziaria statunitense, ha coinvolto i diversi settori dell'economia mondiale, con pesanti risvolti per i trasporti marittimi e le attività portuali. Nel mondo globalizzato, infatti, gli scambi commerciali e i trasporti internazionali, che crescono in maniera esponenziale nei periodi di sviluppo economico, rallentano bruscamente nelle fasi di stagnazione.

L'economia italiana è un sistema molto aperto e i porti hanno un ruolo fondamentale nel facilitare il commercio internazionale nel nostro Paese: basti pensare che oltre il 60% del volume complessivo di merci importate e il 45% di quelle esportate dall'Italia viaggiano via mare. I porti di Savona, Olbia ed Ancona contribuiscono significativamente a questi scambi, movimentando, rispettivamente, il 3,07%, il 2,86% e l'1,85% del totale delle merci che passano per i porti italiani e, rispettivamente, il 2,23%, l'11,90% e il 3,01% dei passeggeri. I posti di lavoro e la ricchezza generata in porto per la gestione di questi traffici costituisce l'impatto diretto dei tre porti sull'economia locale.

Anche la navigazione a scopo diportistico, da parte sua, presenta inevitabili correlazioni con l'aspetto economico: ad oggi il potenziale economico ed occupazionale del turismo nautico è una realtà consolidata ed in continuo sviluppo. Se, infatti, in passato il diporto nautico era ritenuto un'attività turistico-sportiva riguardante una élite ristretta, oggi questa considerazione appare infondata sia in relazione al numero complessivo di unità da diporto, sia al fatto che la maggior parte di tali unità rientra nella categoria dei natanti non sottoposti all'obbligo di iscrizione nei registri delle imbarcazioni da diporto (cfr. §2.2.1). L'elemento "barca" è infatti il nodo centrale attorno al quale gravita un complesso fortemente significativo di realtà economiche ed occupazionali in continua evoluzione e sviluppo, che contribuiscono in modo evidente al PIL nazionale. Il consolidamento e lo sviluppo del turismo nautico in Italia è non solo un obiettivo fondamentale, ma soprattutto uno strumento di crescita economica ed occupazionale, particolarmente in aree ad alto potenziale turistico.

Per la valutazione del contributo del sistema portuale al valore aggiunto provinciale non è stato possibile, però, distinguere le attività commerciali da quelle da diporto e, quindi, è stato necessario ragionare in termini di Autorità Portuali. A livello metodologico ci si rifà ad uno studio redatto dal Censis, su richiesta di Assoport, ai fini di valutare l'impatto economico delle attività portuali italiane⁸⁵. Lo studio mette in luce che negli scali italiani trovano impiego diretto 91.924 addetti⁸⁶, privati e pubblici, che corrispondono allo 0,4% degli occupati sul territorio nazionale. In Tabella 127 viene ripartito il numero totale di addetti per le tre Autorità Portuali di interesse: Ancona, Olbia - Golfo Aranci e Savona - Vado.

Tabella 127 - Addetti delle imprese e dei soggetti pubblici nei porti amministrati dalle Autorità Portuali, 2006 (valore annuale)

Porti	Numero di addetti			Totale
	Imprese ⁸⁷	Autorità Portuali	Altri soggetti pubblici ⁸⁸	
Ancona	3.796	23	520	4.339
Olbia-Golfo Aranci	781	22	150	953
Savona-Vado	6.370	54	248	6.672
Totale Italia	82.654	1.244	8.026	91.924

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Censis

Il numero di addetti totale riferito all'Autorità Portuale di Savona rappresenta il 7,26% rispetto al totale nazionale, presso l'Autorità Portuale di Ancona si concentra invece il 4,72% del totale e presso quella di Olbia - Golfo Aranci l'1,04%.

⁸⁵ "La portualità come fattore di sviluppo e modernizzazione", Censis, maggio 2008.

⁸⁶ Nello studio non sono incluse le Autorità Portuali di Trapani e Manfredonia in quanto non disponibili i dati circostanziali sulle attività svolte nei relativi porti.

⁸⁷ Terminal, imprese portuali, servizi tecnico - nautici, servizi di interesse generale, security, safety, protezione ambientale, agenti marittimi, spedizionieri, servizi alle navi, manovra ferroviaria, servizi chimici, cantieri navali.

⁸⁸ Capitaneria di Porto, Agenzia alle Dogane, Enti di controllo e certificazione, sanità marittima e veterinaria, Polizia di Frontiera, Guardia di Finanza, Carabinieri, Vigili del Fuoco.

Tabella 128 - Ripartizione percentuale degli addetti rispetto al totale nazionale

Porti	% addetti			Totale
	Imprese	Autorità Portuali	Altri soggetti pubblici	
Ancona	4,59%	1,85%	6,48%	4,72%
Olbia-Golfo Aranci	0,94%	1,77%	1,87%	1,04%
Savona-Vado	7,71%	4,34%	3,09%	7,26%
Totale Italia	100%	100%	100%	100%

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Censis

E' anche possibile dedurre che il numero di occupati riferiti al porto di Ancona rappresenta il 2,16% del totale degli occupati nella provincia, quello riferito al porto di Olbia rappresenta lo 0,54% del totale degli occupati della vecchia amministrazione provinciale di Sassari⁸⁹ e quello di Savona ne rappresenta il 5,78% con riferimento alla propria provincia.

Considerato che, dal medesimo studio emerge poi che, in Italia, le attività portuali dirette⁹⁰, ovvero la totalità degli attività sopra considerate, generano un fatturato pari a 19,2 miliardi di euro, utilizzando un criterio di proporzionalità riferito all'occupazione, è stata desunta una stima del fatturato diretto sviluppato da ciascuna delle tre Autorità Portuali oggetto di analisi - Tabella 129 - .

**Tabella 129 - Stima del fatturato realizzato nelle Autorità Portuali analizzate - anno 2006
- valori in milioni di euro -**

Porti	Fatturato (M€)			Totale
	Imprese	Autorità portuale	Altri soggetti pubblici	
Ancona	752	10	153	908
Olbia-Golfo Aranci	155	9	44	200
Savona-Vado	1.261	22	73	1.397
Totale Italia	16.367	518	2.360	19.245

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Censis

Il porto di Ancona realizza, quindi, un fatturato diretto di circa 908 milioni di euro all'anno contribuendo per quasi l'8% al Pil della provincia di Ancona, il porto di Olbia - Golfo Aranci realizza un fatturato di 200 milioni di euro contribuendo per circa il 2,5% al Pil della provincia di Sassari e quello di Savona sfiora un fatturato di 1,4 miliardi di euro contribuendo per circa il 21,5% al Pil della provincia di Savona.

⁸⁹ Come già precedentemente detto, per la provincia sarda non è stato possibile disaggregare il dato secondo l'attuale configurazione amministrativa.

⁹⁰ Terminal, imprese portuali, servizi tecnico - nautici, servizi di interesse generale, security, safety, protezione ambientale, agenti marittimi, spedizionieri, servizi alle navi, manovra ferroviaria, servizi chimici, Autorità Portuale, Capitaneria di Porto, Agenzia alle Dogane, Enti di controllo e certificazione, sanità marittima e veterinaria, Polizia di Frontiera, Guardia di Finanza, Carabinieri, Vigili del Fuoco, cantieri navali.

Tabella 130 - Peso percentuale del settore della nautica nella provincia di riferimento - Anno 2006

Provincia	Pil provinciale	% fatturato nautica/Pil	Occupati	% addetti nautica/occupati
Ancona	11.483.000.000	7,91%	200.850	2,16%
Sassari	8.143.000.000	2,45%	176.500	0,54%
Savona-Vado	6.513.000.000	21,45%	115.530	5,78%
Totale Italia	1.315.120.000.000	1,46%	23.220.440	0,40%

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istituto G.Tagliacarne

A conclusione dell'analisi, al fine di individuare lo stato di salute delle tre Autorità Portuali, nella Tabella 131 sono poi riportati gli *indici di efficienza*, definiti come rapporto tra le entrate correnti proprie e le spese correnti di funzionamento, di ciascuna Autorità Portuale e dell'intero Settore Portuale Nazionale (SPN), dal 2003 al 2007 e il valore medio degli anni considerati, così come riportato nella *Relazione sull'attività delle Autorità Portuali - anno 2007* - del Ministero delle Infrastrutture.

Tabella 131 - Indici di efficienza delle Autorità portuali e del Settore Portuale Nazionale Anni 2003-2007

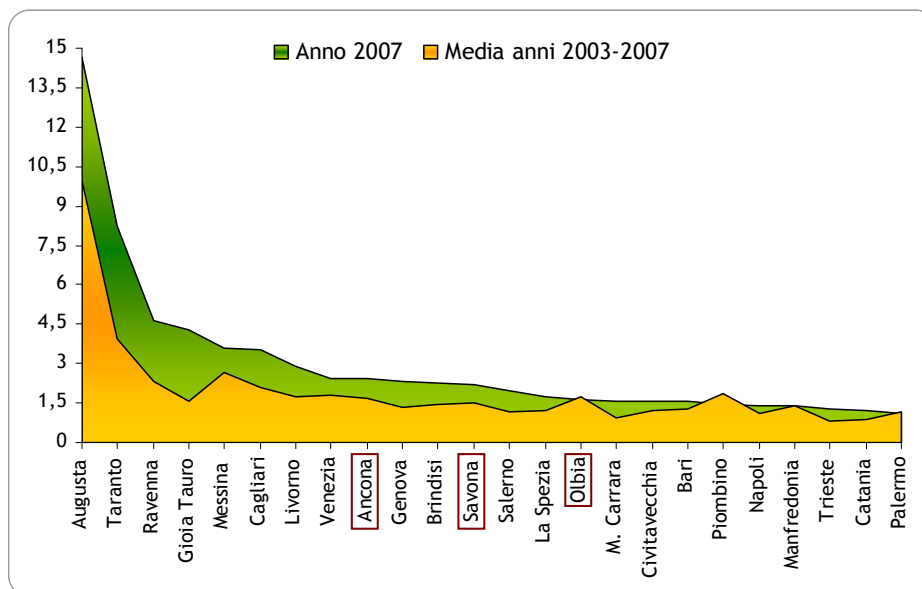
	2003	2004	2005	2006	2007	Media quinquennio
Ancona	1,49	1,38	1,28	1,73	2,41	1,66
Augusta	9,57	6,28	6,97	12,29	14,64	9,95
Bari	1,15	1,21	0,99	1,41	1,56	1,26
Brindisi	1,06	1	1,31	1,47	2,27	1,42
Cagliari	2,14	1,93	1,33	1,35	3,54	2,06
Catania	0,52	0,93	0,5	1,09	1,21	0,85
Civitavecchia	1,27	1,02	0,95	1,38	1,57	1,24
Genova	0,92	1,19	0,99	1,22	2,3	1,32
Gioia Tauro	0,89	0,72	0,78	1,05	4,31	1,55
La Spezia	0,72	0,82	1,29	1,54	1,76	1,23
Livorno	1,03	1,29	1,42	1,88	2,92	1,71
Manfredonia	-	-	-	-	1,37	1,37
M. Carrara	0,57	0,6	0,95	0,91	1,59	0,92
Messina	1,95	1,84	4,03	1,8	3,58	2,64
Napoli	0,96	1,02	0,98	1,15	1,39	1,1
Olbia	2,1	1,65	1,44	1,98	1,62	1,76
Palermo	1,08	0,89	1,27	1,34	1,11	1,14
Piombino	2	2,15	1,73	2	1,42	1,86
Ravenna	0,95	1,63	1,59	2,68	4,65	2,3
Savona	1,18	1,69	1,13	1,34	2,22	1,51
Salerno	0,86	0,82	0,93	1,17	1,99	1,15
Taranto	2,59	2,23	2,53	4	8,24	3,92
Trieste	0,66	0,64	0,76	0,84	1,26	0,83
Venezia	1,59	1,57	1,62	1,77	2,42	1,79
S.P.N.	1,07	1,17	1,19	1,48	2,26	1,43

Fonte: dati Ministero delle Infrastrutture

Tra le “Entrate correnti proprie” vengono considerate quelle derivanti direttamente o indirettamente dall’attività di gestione e di conseguenza correlate con il volume di traffico, economico e commerciale, di ciascuna Autorità Portuale. Questa voce include le entrate derivanti da canoni demaniali/autorizzazioni, da tasse, da altri redditi di natura patrimoniale e dalla vendita di beni ed erogazione di servizi.

Tra le “Spese di funzionamento”, invece, vengono comprese le erogazioni per il personale e per gli organi dell’Ente, le spese per l’acquisto di beni di consumo e servizi e le spese per oneri finanziari e tributari.

Grafico 16 - Indici di efficienza delle Autorità Portuali - Anno 2007



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Ministero delle Infrastrutture

Risulta evidente come un saldo positivo tra le entrate proprie e le spese di funzionamento indichi un risultato positivo in termini di autonomia finanziaria ed efficienza gestionale dell’intero settore portuale, o del singolo Ente, rispetto all’espletamento delle proprie funzioni istituzionali. Nel 2007 l’Autorità portuale di Ancona ha registrato un indice pari a 2,41, seguita da Savona con un valore pari a 2,22 e poi Olbia con un valore pari a 1,62. Valori decisamente contenuti se paragonati con quelli di Augusta (14,64), Taranto (8,24), Ravenna (4,65) e Gioia Tauro (4,31). Se si considera, però, la media dei 5 anni e ci si confronta col valore nazionale (1,43), le tre Autorità Portuali di Ancona (1,66), Olbia (1,76) e Savona (1,51), presentano tutte un valore superiore alla media nazionale.

Dall’analisi si evince, inoltre, un dato importante: per l’anno 2007, rispetto agli anni precedenti, non è presente nessuna Autorità Portuale con un valore dell’indice di efficienza inferiore all’unità. In ogni caso, nel corso dei 5 anni, le tre Autorità Portuali hanno sempre presentato valori superiori all’unità. Da precisare, infine, che se le Autorità di Savona e Ancona vedono un notevole miglioramento del proprio indice di efficienza nell’ultimo quinquennio, non è la stessa cosa per l’Autorità di Olbia che riscontra, invece, un decremento del proprio indice da un valore pari a 2,1 a un valore pari a 1,6.

3 Accessibilità portuale e servizi di trasporto

La possibilità di un porto di operare come punto di scalo dipende dal suo inserimento in un itinerario nautico attrezzato, che per quanto possibile permetta ai diportisti di percorrere un tratto di costa in tappe giornaliere. Condizione essenziale perché un porto abbia una buona utilizzazione di tipo stagionale, è poi il suo inserimento in una vera e propria catena di approdi, collocati a distanze di non più di 40-50 km su un tratto di costa di interesse tale da giustificare una crociera. Al contrario, un porto isolato lungo una costa non attrezzata, difficilmente può diventare punto di approdo anche se situato in una località di grande richiamo. Nel corso degli ultimi decenni, la domanda di posti barca ad uso diportistico ha registrato interessanti incrementi non solo sul piano nazionale.

La necessità di rispondere a queste esigenze si è basata per molto tempo su un quadro infrastrutturale parzialmente insufficiente, che ha fatto riferimento prevalentemente all'utilizzo di strutture portuali esistenti e con destinazioni d'uso diverse. La diffusa presenza sul litorale italiano di porti pescherecci ha consentito nel tempo un parziale soddisfacimento della domanda, per la maggior parte rappresentata da utenze locali dotate di unità da diporto medio-piccole, pur rimanendo non risolte le problematiche di sicurezza d'accesso presenti in molti porticanele, di qualità degli ormeggi e dei servizi in banchina. Da qualche anno a questa parte le attese prioritarie del diporto nautico sono essenzialmente rivolte verso il soddisfacimento di richieste di ormeggio di qualità così da fruire di un sistema integrato "barca - servizi a terra specifici - tessuto urbano retrostante" nell'ottica di una concezione di offerta turistica sempre più completa e diversificata.

Ai fini dell'individuazione dei fattori di competitività e dell'analisi della qualità dei servizi commerciali - cfr. § 3.2 e 3.3 - , è stato realizzato un questionario *ad hoc* somministrato ad un campione di imprese nautiche localizzate in prossimità dei porti per i quali è stato realizzato il *focus* (cfr. Capitolo 2)⁹¹. L'indagine ha coinvolto 50 medie e piccole imprese⁹² coinvolte nei seguenti settori di attività: Servizi portuali (18%), Accessori/Vendita (16%), Pesca/Sub (14%), Agenzie/Broker/Charter (12%), Cantieri navali/Rimessaggio (10%), Motori vendita/assistenza (8%), Barche vendita/nolegg (8%), Navigazione marittima (6%), Autorità Marittima (4%), Diving center (2%) e Circoli/Club/Associazioni (2%).

L'analisi dei bacini di utenza - cfr. § 3.1 - è stata supportata, allo stesso modo, da un'indagine rivolta a un campione di circa 1.200 diportisti che ormeggiano l'imbarcazione (propria o a noleggio) nei medesimi porti. I tempi di permanenza media oscillano da un minimo di 28 giorni nei porti sardi a un massimo di 106 giorni nei porti liguri, mentre nei porti marchigiani la media è di 42 giorni. Per quanto riguarda la durata media del noleggio delle imbarcazioni, invece, questa raggiunge i

⁹¹ In Liguria i questionari sono stati somministrati nei porti di Alassio, Savona, Vado, Varazze, Loano; in Sardegna i questionari sono stati somministrati nei porti di Alghero, Canniggione, Golfo Aranci, La Maddalena, Olbia, Palau, Santa Teresa di Gallura; nelle Marche i questionari sono stati somministrati nei porti di Ancona, Civitanova Marche, Numana, Porto San Giorgio, Senigallia.

⁹² A livello di aree geografiche, il territorio con il maggior numero medio di addetti è quello della provincia ligure (25,8), seguito dalle province marchigiane (7,4) e sarde (5,6).

22 giorni nei porti sardi, i 12 giorni nei porti marchigiani e gli 11 giorni nei porti liguri.

3.1 Accesso e fruizione dei porti: analisi dei bacini di utenza

La tratta terrestre di un trasporto marittimo acquista sempre maggiore importanza perché, a terra, si incontrano criticità - quali la congestione delle arterie - che in mare non si manifestano e, inoltre, il costo della tratta terrestre talvolta supera quello della tratta marittima, anche se molto più breve in termini di distanza. Per alcune tipologie di traffico - quali il Ro/Ro e il container - è evidente che i collegamenti, stradali e ferroviari, rappresentano una componente indispensabile del servizio e questo non vale solo per il traffico mercantile, ma anche per i diportisti che vogliono raggiungere un determinato porto e devono adattare le proprie esigenze alla disponibilità e alla qualità delle infrastrutture presenti per raggiungere la destinazione prescelta.

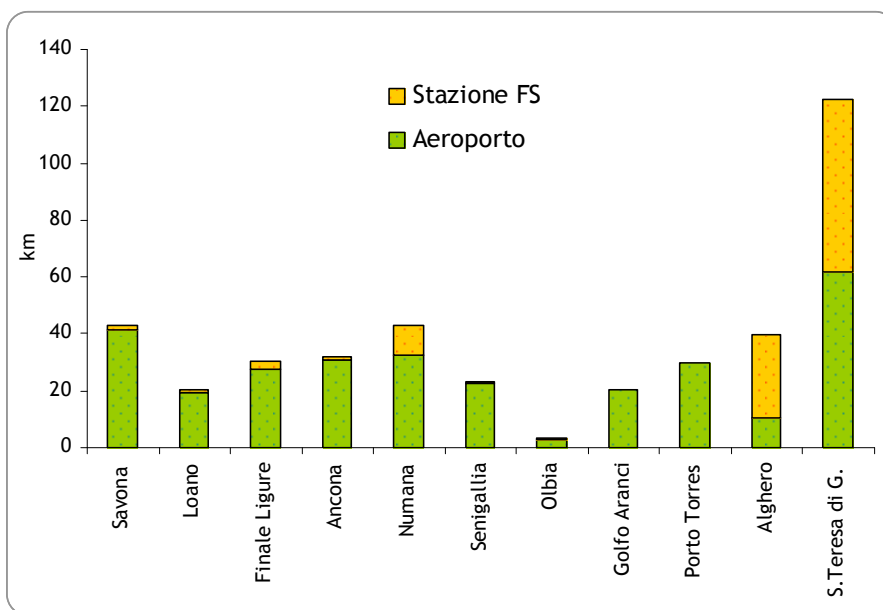
In definitiva, **un porto non può considerarsi efficiente se i suoi collegamenti stradali e ferroviari sono inadeguati e insufficienti a smaltire il traffico di utenti che su di essi transitano.** Di conseguenza, un porto inefficiente nei collegamenti terrestri non può essere competitivo e rischia di rimanere ai margini e, quindi, essere scartato dalle mete dei turisti/diportisti e dalle compagnie di navigazione.

Come ampiamente discusso al paragrafo 1.1, la facilità di accedere ad una generica area, o ad una infrastruttura di nodo quale un porto, è espressa dall'accessibilità, che rappresenta, di fatto, la possibilità di usufruire di un servizio in tempi ritenuti ragionevoli da parte degli utenti del territorio e con costi contenuti. La possibilità di accedere ad un nodo da un punto dell'area di gravitazione o dal bacino di utenza è condizionata dalle caratteristiche territoriali e dal sistema delle infrastrutture di trasporto che determinano il tempo di trasferimento dal punto di origine a quello di destinazione.

Allo scopo, sono stati individuati e analizzati dei "casi pilota" sulla base degli obiettivi del progetto; nella fattispecie i porti sui quali è stato effettuato il focus sono quelli di: **Savona**, Finale Ligure e Loano in Liguria; **Ancona**, Numana e Senigallia nelle Marche; **Olbia**, Golfo Aranci, Santa Teresa di Gallura, Porto Torres ed Alghero in Sardegna. In questa sede, l'accessibilità viene valutata attraverso diversi parametri riconducibili alla tipologia di infrastrutture di accesso alla località e al porto turistico/commerciale, alla distanza dai principali nodi - o porte di accesso - e ai tempi di percorrenza - Tabella 132 - .

Analizzando anche graficamente quanto riportato in tabella - Grafico 17 - , risulta evidente come il porto meglio "servito", in termini di accessibilità sia aeroportuale che ferroviaria, sia senza dubbio quello di Olbia, seguito da quello di Alghero; viceversa, il porto di Santa Teresa di Gallura si distingue per tempi e distanze decisamente superiori a tutti i porti analizzati. Per le altre strutture si osserva che tutte sono raggiungibili in un tempo inferiore ai 40 minuti, dalla stazione ferroviaria o dall'aeroporto più vicino, ma, per un'analisi più profonda, è bene distinguere le due tipologie di trasporto.

Grafico 17 - Distanze dagli aeroporti e dalle stazioni FS più vicini



Fonte: elaborazione Uniontrasporti

Dal punto di vista ferroviario, sono 5 i porti che distano meno di 1 km dalla stazione più vicina - Golfo Aranci (0,4 km), Porto Torres (0,4 km), Senigallia (0,6 km), Loano (0,7 km) e Olbia (0,9 km) - , 3 quelli che distano meno di 3 km, ma più di 1 km - Ancona (1,1 km), Savona (1,3 km) e Finale Ligure (2,5 km) - , infine Numana dista 10,2 km, Alghero 29,3 km e Santa Teresa di Gallura 60,3 km.

Tabella 132 - Distanze e tempi di viaggio necessari per raggiungere i nodi aeroportuali e ferroviari più vicini alle strutture portuali

Porti	Aeroporto			Stazione FS		
	Nome	Distanza [km]	Tempo [min]	Nome	Distanza [km]	Tempo [min]
Savona	Genova Sestri	41,5	36	Savona	1,3	3
Loano	Albenga Villanova	19,5	21	Loano	0,7	1
Finale Ligure	Albenga Villanova	27,8	26	Finale Ligure Marina	2,5	5
Ancona	Ancona Falconara	30,7	29	Ancona Marittima	1,1	3
Numana	Ancona Falconara	32,5	28	Osimo-Castelfidardo	10,2	11
Senigallia	Ancona Falconara	22,6	20	Senigallia	0,6	1
Olbia	Olbia Costa Smeralda	2,5	5	Olbia	0,9	2
Golfo Aranci	Olbia Costa Smeralda	20,2	33	Golfo Aranci Marittima	0,4	1
Porto Torres	Alghero Fertilia	29,6	70	Porto Torres Marittima	0,4	1
Alghero	Alghero Fertilia	10,3	23	Tissi - Usini	29,3	40
S. Teresa di G.	Olbia Costa Smeralda	61,9	71	Rudalza	60,3	68

Fonte: elaborazione Uniontrasporti

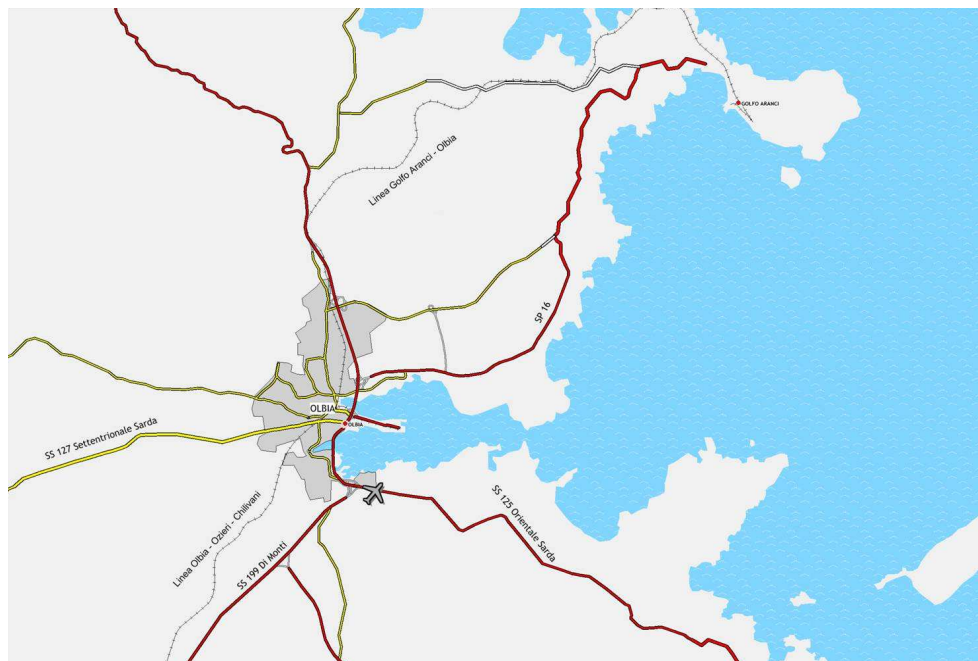
Dal punto di vista aeroportuale, tolti i porti di Olbia e Santa Teresa di Gallura che distano rispettivamente 2,5 km e circa 62 km dall'aeroporto di Olbia Costa Smeralda,

gli altri possono essere suddivisi in 3 fasce. Infatti, 2 porti distano più di 10 km, ma meno di 20 dallo scalo aeroportuale più vicino - Alghero (10,3 km) e Loano (19,5 km) - , 4 distano più 20 km, ma meno di 30 - Golfo Aranci (20,2 km), Senigallia (22,6 km), Finale Ligure (27,8 km) e Porto Torres (29,6 km) - , infine, 3 distano più di 30 km - Ancona (30,7 km), Numana (32,5 km) e Savona (41,5 km) - .

Oltre ad una quantificazione chilometrica delle distanze dai principali nodi di riferimento, è altrettanto importante, però, fornire una fotografia qualitativa del quadro infrastrutturale attuale delle tre province, con l'obiettivo di individuarne i punti di forza e/o di debolezza.

La rete stradale sarda si caratterizza per l'assenza di infrastrutture autostradali, diversamente da quanto accade per le altre regioni d'Italia, tuttavia risulta abbastanza articolata e, attualmente, si sta ampliando ulteriormente, con la costruzione di superstrade fra i principali centri dell'Isola. Da queste importanti arterie si diramano poi strade secondarie, verso tutte le località, spesso ricche di tornanti, secondo l'orografia del territorio e questo ovviamente limita le condizioni di viabilità. Il servizio regionale di trasporti pubblico ARST - Azienda Regionale Sarda Trasporti - collega la maggior parte dei comuni sardi con almeno una corsa giornaliera ed è presente negli aeroporti e nei porti in coincidenza con l'arrivo degli aerei e dei traghetti. Le località più isolate sono invece servite da compagnie private. Nelle città di Alghero, Olbia e Porto Torres sono poi presenti sistemi di trasporto pubblico urbano.

Figura 39 - Infrastrutture di accesso al porto di Olbia



Fonte: elaborazione Uniontrasporti

Dal lato ferroviario, invece, i collegamenti di lunga percorrenza soffrono storicamente di notevoli dilatazioni dei tempi di viaggio dovuti alla presenza del binario unico per gran parte della linea e alla tortuosità dei tracciati. Inoltre, si riscontra la presenza di un limitato numero di tracce ferroviarie a disposizione degli

operatori intermodali ed una debole, talvolta nulla, connessione ferroviaria con le strutture portuali, con un servizio inadeguato di caricamento - scaricamento di mezzi commerciali su mezzi ferroviari, cui segue un'intermodalità gomma - ferro scarsamente utilizzata.

Anche la rete stradale marchigiana presenta delle criticità oggettive dal punto di vista qualitativo: gli standard funzionali e i livelli di servizio non risultano, infatti, completamente soddisfacenti. I collegamenti longitudinali interni sono scarsamente articolati, mentre quelli interregionali, verso le altre regioni del Tirreno, risultano difficilmente percorribili, in parte a causa della configurazione morfologica del territorio. Ne consegue una rete infrastrutturale che si sviluppa lungo la dorsale adriatica - autostrada A14, SS 16 Adriatica, ferrovia Bologna-Bari - su cui si innestano le direttrici trasversali vallive - SS 73 bis, SS 3 Flaminia, ex SS 423, ex SS 424 - secondo uno schema a "pettine" che segue il sistema insediativo ed economico dislocato sul territorio. Tale assetto rende carente l'insieme dei collegamenti intervallivi e, nel complesso, con il resto della nazione, incentivando la percorrenza dei collegamenti costieri che, soprattutto nel periodo estivo, assorbono quasi interamente i traffici nord-sud, mostrando inevitabili stati di congestione. L'inadeguatezza del sistema stradale è inoltre accentuata dalle percentuali piuttosto elevate di traffico pesante, riscontrabili soprattutto lungo la dorsale adriatica e questo indubbiamente si ripercuote in maniera negativa sul quadro economico ed insediativo della provincia.

Figura 40 - Infrastrutture di accesso al porto di Ancona



Fonte: elaborazione Uniontrasporti

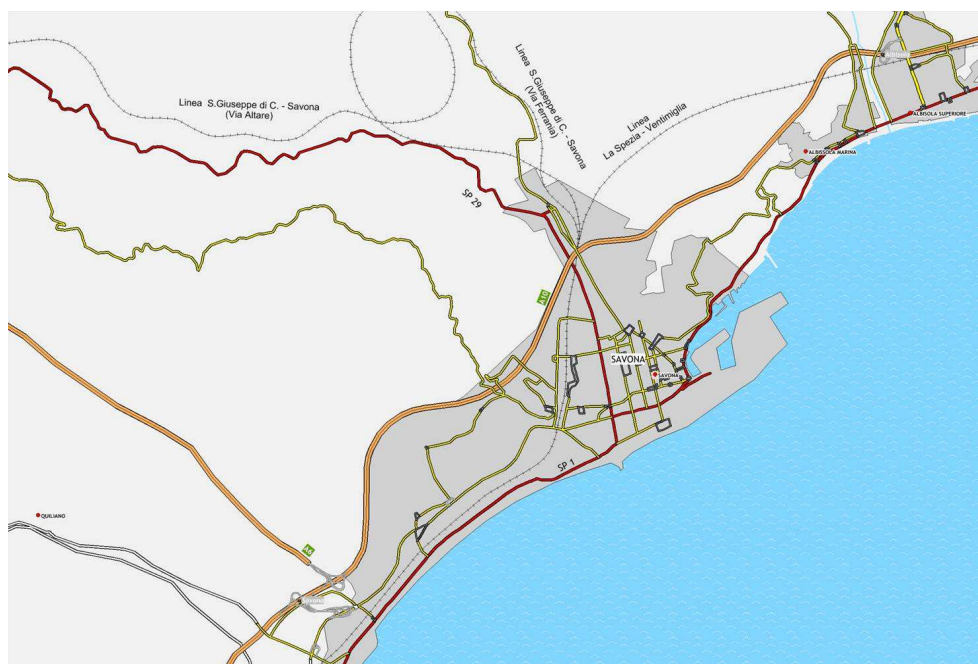
Tra le principali problematiche che emergono sul porto di Ancona, è stata più volte sottolineata l'importanza di snellire il traffico che si concentra al porto e di agevolare i collegamenti con lo scalo dorico. Una delle proposte ritenuta di maggior rilevanza è la creazione di un collegamento diretto con la A14, in quanto la

manca di un collegamento efficace tra il porto di Ancona e la grande viabilità crea problemi sia ai quartieri anconetani sia a quanti sono costretti a subire code estenuanti all'ingresso e all'uscita dal porto.

Analizzando la situazione del trasporto su ferro, la principale linea ferroviaria che interessa la provincia in esame è individuabile dalla tratta costiera facente parte della linea Bologna - Bari, su cui si svolge la quasi totalità degli spostamenti della mobilità su ferro e che assicura i collegamenti con tutta la rete del Nord d'Italia e con le regioni costiere adriatiche centro meridionali.

Infine, la rete stradale ligure è caratterizzata da un'arteria principale che percorre la regione da est ad ovest - dal confine con la regione Toscana fino al confine di Stato con la Francia - , la Via Aurelia. Tale infrastruttura, parzialmente litoranea, connette i quattro capoluoghi liguri, da cui si diramano le strade statali di rilevanza regionale. A livello autostradale la provincia di Savona è interessata da due arterie: l'Autostrada A10 Genova - Ventimiglia che, come nel caso dell'Aurelia, percorre la regione da est ad ovest e, nel nodo di Genova, si incontra con l'Autostrada A12 Genova - Rosignano M. - Roma; l'Autostrada A6 Torino - Savona che percorre l'entroterra ligure collegando il capoluogo ligure a quello piemontese.

Figura 41 - Infrastrutture di accesso al porto di Savona



Fonte: elaborazione Uniontrasporti

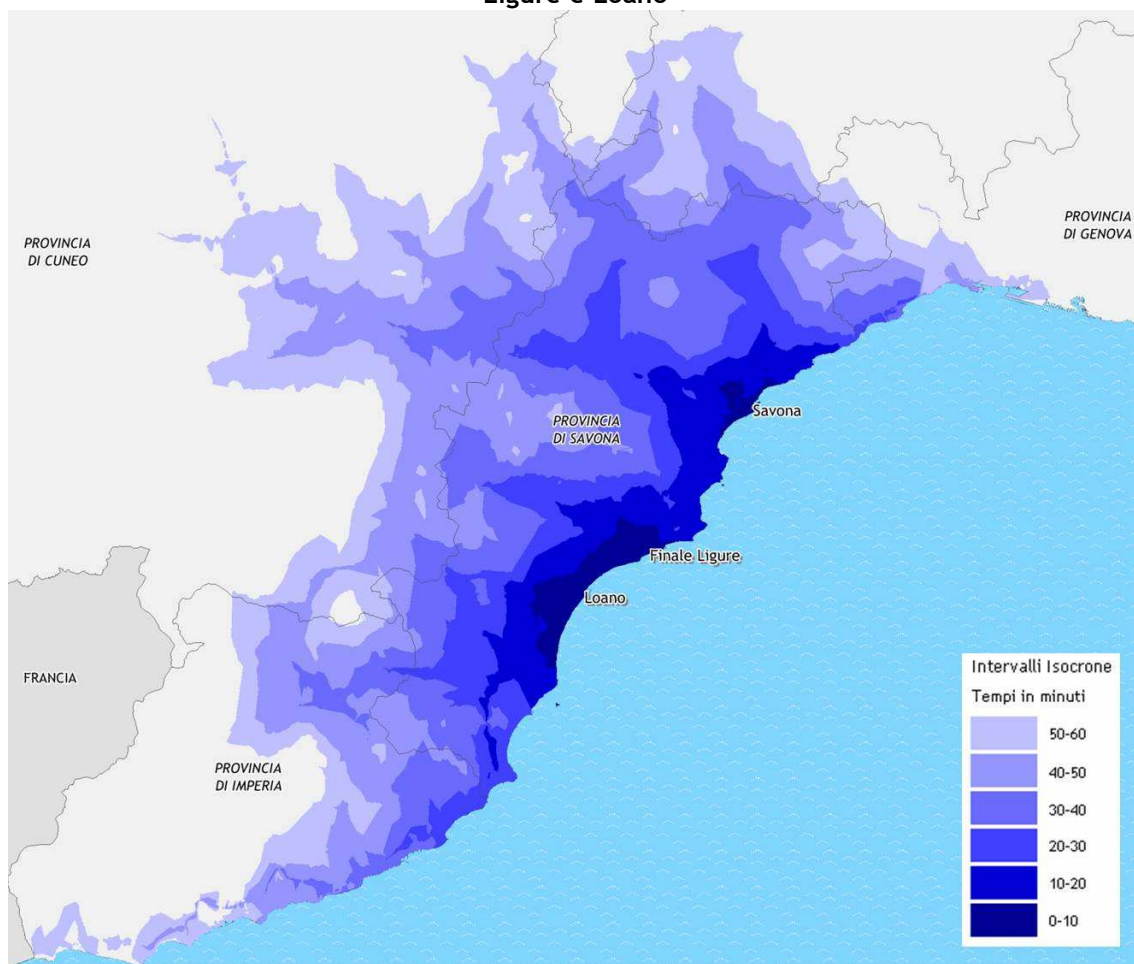
Anche la rete ferroviaria ligure è indubbiamente condizionata dalla morfologia territoriale della regione; infatti, le linee ferroviarie si adattano all'asperità del terreno, formando una dorsale che percorre tutta la costa - ad eccezione delle connessioni con le regioni limitrofe - . In particolare, la provincia di Savona è interessata dalla linea che dalla stazione di La Spezia raggiunge Ventimiglia.

Al fine poi di definire l'accessibilità stradale dei nodi portuali oggetto di studio, si è considerato, come limite temporale, un'ora di viaggio, ovvero il tempo ipotizzato

accettabile da parte dell'utente per lo spostamento di trasbordo "punto di origine - porto" e oltre il quale gli utenti stessi cambiano luogo nel quale usufruire del servizio portuale, considerata anche la disponibilità in regione, o fuori regione, di altre strutture portuali, o non percepiscono la modalità marittima come alternativa, proprio in vista del lungo viaggio di avvicinamento allo scalo. In subordine a tale limite temporale, sono poi state dedotte alcune interessanti considerazioni confrontando i bacini di utenza di una selezione, nell'insieme di analisi, dei principali scali e individuando quali, tra questi, fossero più facilmente raggiungibili, in termini di tempo di viaggio e di distanza, rispetto al comune di origine.

In definitiva, considerando la velocità di percorrenza più consona con i limiti imposti dal Codice della Strada in riferimento a ciascuna tipologia di strada facente parte della rete stradale regionale e valutando il percorso più veloce, per ciascun comune è stato valutato il tempo di percorrenza impiegato per raggiungere le rispettive strutture portuali. Nei cartogrammi riportati nelle figure che seguono - Figura 42, Figura 43, Figura 44 - vengono illustrati tali tempi di avvicinamento alle strutture portuali, disaggregati per ogni decina di minuti impiegati.

Figura 42 - Isocrone di accessibilità stradale alle strutture portuali di Savona, Finale Ligure e Loano



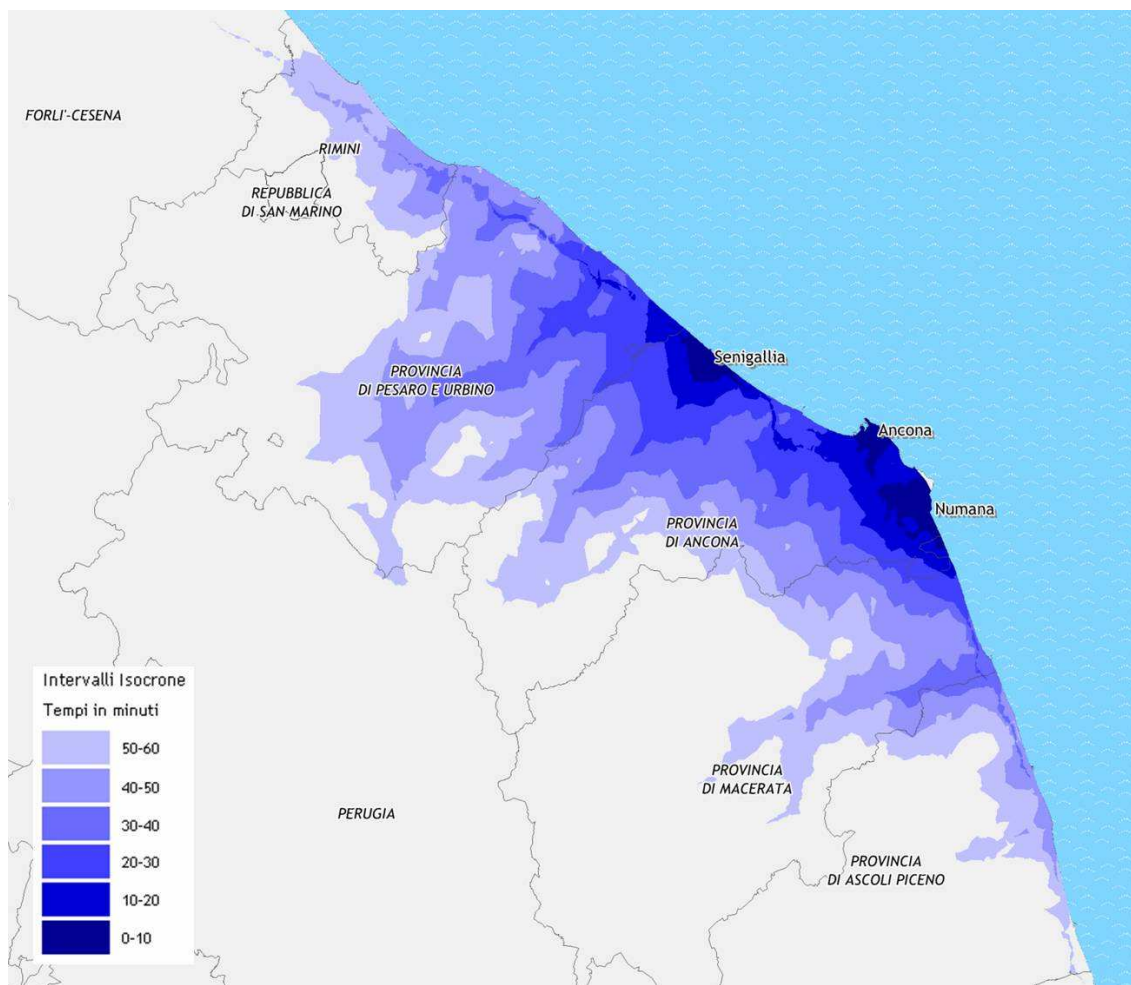
Fonte: elaborazione Uniontrasporti

Il giudizio complessivo sull'accessibilità via terra/via mare fornito da un campione di 312 turisti intervistati presso i porti di Alassio, Finale Ligure, Loano e Savona - di cui l'80,4% italiani e il 19,6% stranieri - risulta complessivamente buono - su una scala da 1 a 10, è pari, mediamente, a 8,3 - . Nello specifico, dei turisti italiani, quasi l'80% ha utilizzato la propria auto per raggiungere il porto, mentre per i turisti stranieri tale quota raggiunge il 57,4%.

Come si evince dalla Figura 42, infatti, il bacino di utenza dei tre porti risulta piuttosto ampio, coprendo non solo il territorio provinciale di Savona, ma coinvolgendo anche, parzialmente, le province di Imperia, Genova, Cuneo, Asti ed Alessandria.

Il dato è ulteriormente confermato dal fatto che, sempre secondo l'indagine, la provenienza dei turisti italiani risulta, oltre che ligure (24,2%), prevalentemente di origine lombarda (40,2%) e piemontese (29,1%); mentre per quanto riguarda i turisti stranieri, il 39,3% proviene dal Regno Unito, il 31,1% dalla Francia e il 21,3% dalla Germania.

Figura 43 - Isocrone di accessibilità stradale alle strutture portuali di Ancona, Numana e Senigallia

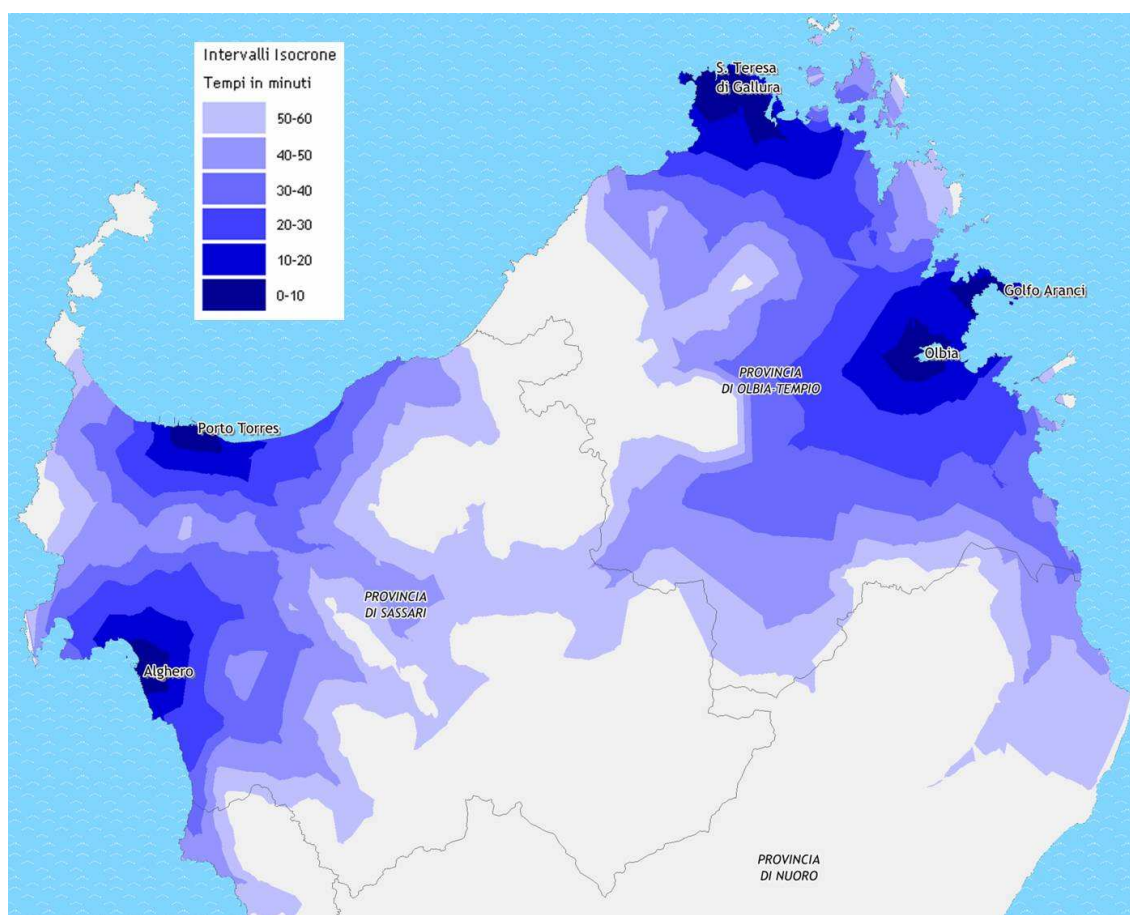


Fonte: elaborazione Uniontrasporti

Analizzando poi la costa marchigiana, il giudizio complessivo sull'accessibilità via terra/via mare fornito da un campione di 577 turisti intervistati presso i porti di Civitanova Marche (38,9%), Fano (21,8%), Falconara Marittima (13,3%), Senigallia (8,9%), Marina Dorica (8,4%), Numana (7,2%) e Ancona (1,6%) - di cui il 79,5% italiani e il 20,5% stranieri - risulta, invece, non completamente sufficiente - su una scala da 1 a 10, è pari, mediamente, a 5,4 - . Sono gli italiani ad essere più severi nel giudizio (5), mentre gli stranieri decisamente più generosi (7,3). Nello specifico, il 70% dei turisti italiani ha raggiunto il porto via mare - prevalentemente con un'imbarcazione a motore - , mentre per i turisti stranieri tale quota raggiunge l'82,9%. Come si evince anche dalla Figura 43, il bacino di utenza dei porti di Ancona, Senigallia e Numana si sviluppa molto aderente alla costa, coprendo non completamente il territorio provinciale di Ancona e coinvolgendo, parzialmente, le province di Pesaro e Urbino, Rimini, Macerata ed Ascoli Piceno.

Dall'indagine scaturisce poi che la provenienza dei turisti italiani risulta, oltre che marchigiana (19,8%), prevalentemente di origine lombarda (22,9%), ligure (17,9%) ed emiliana (15,7%); mentre per quanto riguarda i turisti stranieri, il 28,8% proviene dalla Germania, il 26,3% dalla Francia, il 24,6% dalla Spagna e il 16,9% dalla Svizzera.

Figura 44 - Accessibilità stradale alle strutture portuali di Olbia, Golfo Aranci, S.Teresa di Gallura, Porto Torres e Alghero



Fonte: elaborazione Uniontrasporti

Infine, percorrendo la costa settentrionale sarda, il giudizio complessivo sull'accessibilità via terra/via mare fornito da un campione di 294 turisti intervistati presso i porti di Alghero (19%), Castelsardo (17,2%), Santa Teresa di Gallura (15,9%), Arzachena (12,8%), Stintino (9%), Cormorano Marina (7,9%), Olbia (7,2), Porto Torres (6,2%) e Cannigione (4,8%) - di cui il 77,2% italiani e il 22,8% stranieri - risulta complessivamente sufficiente - su una scala da 1 a 10, è pari, mediamente, a 6,2 - . Anche in questo caso, sono gli italiani ad essere più severi nel giudizio (5,8), mentre gli stranieri risultano più soddisfatti (7,7) - spicca tra i giudizi l'ottimo risultato raggiunto dal porto di Olbia (10) e il buon giudizio sul porto di Alghero (8,2) - . Come si evince anche dalla Figura 44, il bacino di utenza dei porti di Olbia, Golfo Aranci ed Alghero, a differenza di Santa Teresa di Gallura e Porto Torres, si sviluppa anche nell'entroterra sardo, tuttavia le province di Olbia - Tempio e Sassari non vengono servite interamente. Dall'indagine scaturisce che la provenienza dei turisti italiani risulta sarda solo per il 4,4%, mentre il 33,9% proviene dalla Liguria, il 29,5% dalla Lombardia, il 14,1% dal Piemonte e il 5,7% dall'Emilia Romagna; per quanto riguarda i turisti stranieri, il 35,8% proviene dalla Spagna, il 25,4% dalla Francia, il 23,9% dalla Svizzera, il 13,4% dalla Germania e l'1,5% dal Regno Unito. Questo implica che la maggior parte dei turisti accede via mare ai porti sardi.

Tabella 133 - Ripartizione percentuale dei residenti delle regioni centro-settentrionali rispetto agli *home port* - Anno 2008

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

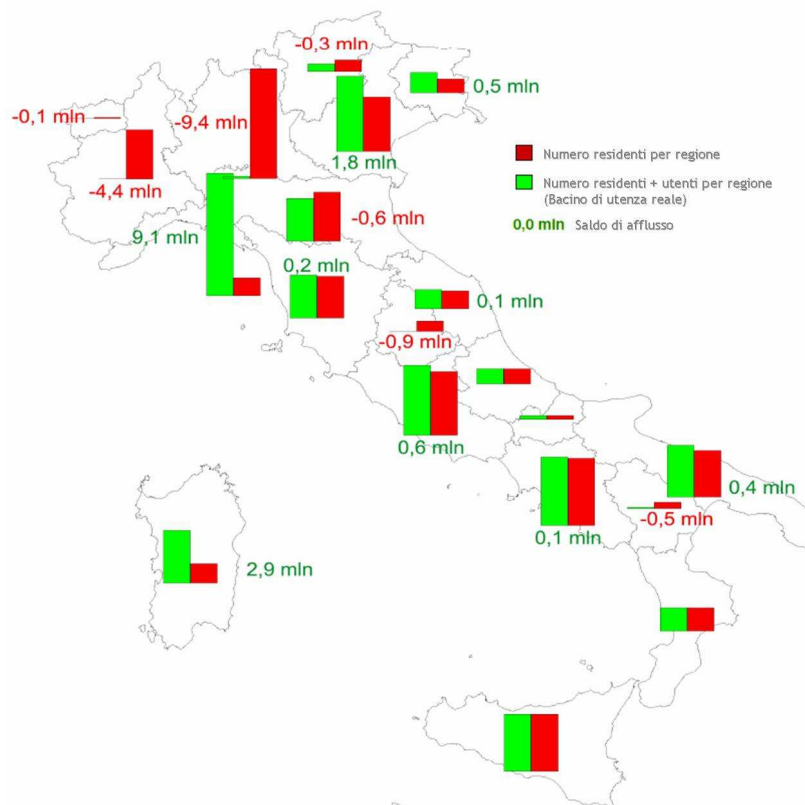
Fonte: "Osservatorio Nautico Nazionale, Rapporto sul Turismo Nautico n° 1 - anno 2009"

A questo punto dell'analisi sono stati poi considerati i risultati dell'indagine condotta dall'Osservatorio Nautico Nazionale⁹³, ai fini di effettuare un confronto speculare

⁹³ L'indagine è stata sottoposta presso un campione di porti dislocati sull'intero territorio nazionale e ha coinvolto oltre 220 diportisti, provenienti soprattutto dalle regioni settentrionali, ovvero quelle che generano i flussi più consistenti (fra Tirreno ed Adriatico).

rispetto a quello precedentemente proposto ovvero tra il comune di residenza del diportista e il suo *home port*⁹⁴ - Tabella 133 -: ciascuna popolazione regionale è stata quindi ripartita proporzionalmente in base alle percentuali di destinazione dichiarate.

Figura 45 - Analisi dei flussi dei diportisti



Fonte: Università degli Studi di Genova - Osservatorio Nautico Nazionale

Dall'analisi dei flussi dei diportisti, risultano evidenti discrepanze tra le diverse aree territoriali dell'Italia: valdostani e piemontesi hanno un comportamento simile, circa il 76% della popolazione, infatti, ha il proprio ormeggio in Liguria e, in 9 casi su 10, in regioni tirreniche; i lombardi generalmente tengono la propria imbarcazione in un porto che sbocca sul Tirreno (circa il 75%), mentre il restante 25% si divide tra la costa Adriatica (16%) e le acque interne regionali (3%), quasi il 6%, invece, mantiene la propria imbarcazione all'estero; in Emilia Romagna circa il 67% dei diportisti utilizza le infrastrutture a disposizione nel territorio regionale, circa il 7% rimane sulla costa adriatica suddividendosi tra le regioni limitrofe (Marche) o abbastanza vicine (Friuli Venezia Giulia), mentre una quota consistente (17%) ormeggia la propria barca in Liguria, più vicina alla loro residenza rispetto ai porti romagnoli.

A parte i sardi, i cui diportisti optano per tenere la loro imbarcazione nei porti dell'isola, un comportamento da sottolineare è quello dei diportisti liguri e toscani

⁹⁴ L'*home port* è il porto di ormeggio abituale, ossia il porto in cui i diportisti stanziali tendono a passare la maggior parte del tempo sulla propria imbarcazione.

che pur disponendo di un notevole numero di infrastrutture e di posti barca, ormeggiano la propria imbarcazione anche in porti più o meno distanti dalla propria regione di residenza: il 14,3% dei liguri si sposta in Sardegna, mentre tra i toscani che escono dalla propria regione (14,2%), il 50% si trasferisce in Liguria e il restante in Sardegna.

Tabella 134 - Bacini d'utenza stimati dall'ONN - Anno 2009

REGIONI	A - Popolaz. bacino utenza	B - N° imbarcazioni per bacino d'utenza	C - Posti barca	A/C - Utenti per posto barca	B/C - Imbarcazioni per posto barca
Liguria	10.673.973	102.744	20.923	510	4,9
Toscana	3.836.265	36.926	17.167	223	2,2
Lazio	6.144.754	59.147	8.099	759	7,3
Campania	5.911.860	56.905	10.449	566	5,4
Basilicata	100.470	967	835	120	1,2
Calabria	2.007.707	19.325	4.461	450	4,3
Sicilia	5.029.683	48.414	15.109	333	3,2
Sardegna	4.567.303	43.963	18.843	242	2,3
Puglia	4.466.607	42.994	10.073	443	4,3
Molise	320.838	3.088	40	8.021	77,2
Abruzzo	1.323.987	12.744	2.821	469	4,5
Marche	1.667.367	16.049	5.763	289	2,8
Emilia R.	3.671.699	35.342	5.154	712	6,9
Veneto	6.613.139	63.656	12.157	544	5,2
F.V.G.	1.775.018	17.086	15.359	116	1,1
TOTALE	58.110.670	559.350	147.253	395	3,8

Fonte: "Osservatorio Nautico Nazionale, Rapporto sul Turismo Nautico n° 1 - anno 2009"

Per quelle regioni di cui non si disponeva di dati rilevati, l'ONN ha ipotizzato che il diportista scegliesse i porti della propria regione o quelli più facilmente raggiungibili con mezzo stradale. Il risultato di tale operazione è riportato nella colonna "A" della Tabella 134. Sulle regioni che affacciano sul mare gravitano complessivamente 58,11 milioni di residenti. Nella colonna "B" sono invece riportati i valori del parco nautico nazionale, utilizzando il rapporto medio nazionale di una imbarcazione ogni 102,2 residenti, indipendentemente dalla regione di provenienza. Nelle ultime due colonne della tabella è stato infine calcolato un indice di pressione definito come il numero di utenti o di imbarcazioni per ogni posto barca esistente.

Fatta eccezione per il Molise, i cui indici di pressione denunciano una situazione di particolare carenza, altre 8 regioni (Liguria, Lazio, Campania, Calabria, Puglia, Abruzzo, Emilia Romagna, Veneto) presentano valori di pressione superiori alla media nazionale (3,8) e 6 regioni (Toscana, Basilicata, Sicilia, Sardegna, Marche, Friuli Venezia Giulia), invece, hanno un indice inferiore alla media⁹⁵.

⁹⁵ Le rimanenti 5 regioni non hanno sbocco sul mare e quindi non vengono considerate.

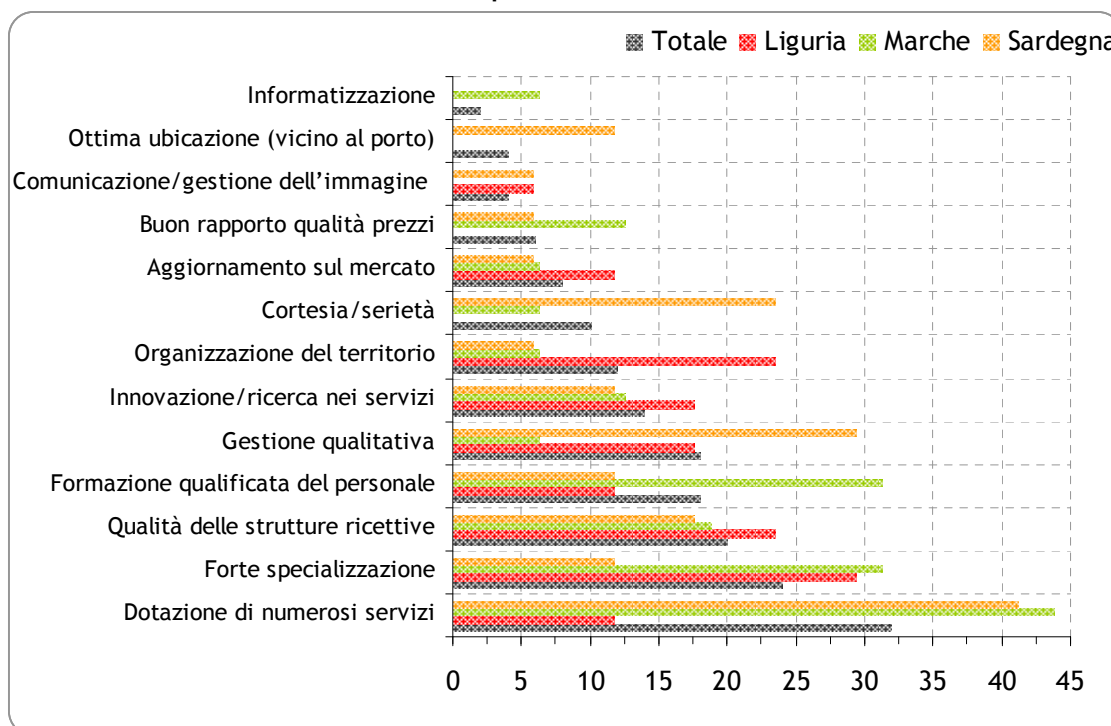
3.2 Individuazione dei fattori di competitività in termini di attrattività

Come anticipato in premessa al presente capitolo, al fine di individuare i possibili fattori di competitività delle strutture portuali, in termini di offerta e qualità dei servizi, ci si è avvalsi delle risultanze del questionario somministrato ad un campione di 50 imprese che operano nel settore del turismo nautico.

Nell'insieme di una selezione di fattori individuati quali principali elementi che possono influenzare positivamente le performance di un'impresa, è stato possibile verificare in loco, per ciascuno di essi, il peso di rilevanza⁹⁶ attribuito dagli operatori direttamente interessati - Grafico 18 - .

Complessivamente, il fattore di maggiore incidenza appare la dotazione di servizi (32%), cui seguono la forte specializzazione (24%) e la qualità delle strutture ricettive (20%); mentre, dalla stessa indagine, emerge che gli aspetti meno rilevanti sono l'informatizzazione (2%) e la prossimità al porto(4%).

Grafico 18 - Fattori di successo per le imprese operanti nel turismo nautico, valori in percentuale



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su indagine diretta Isnart

Queste prime risultanze mostrano il forte orientamento al cliente, ossia la volontà di offrire il maggior numero possibile di servizi, soprattutto specializzati, in modo da rispondere alle esigenze più disparate. Infatti, in terza posizione compaiono, a parità di punteggio (18%), la formazione del personale e la gestione della qualità.

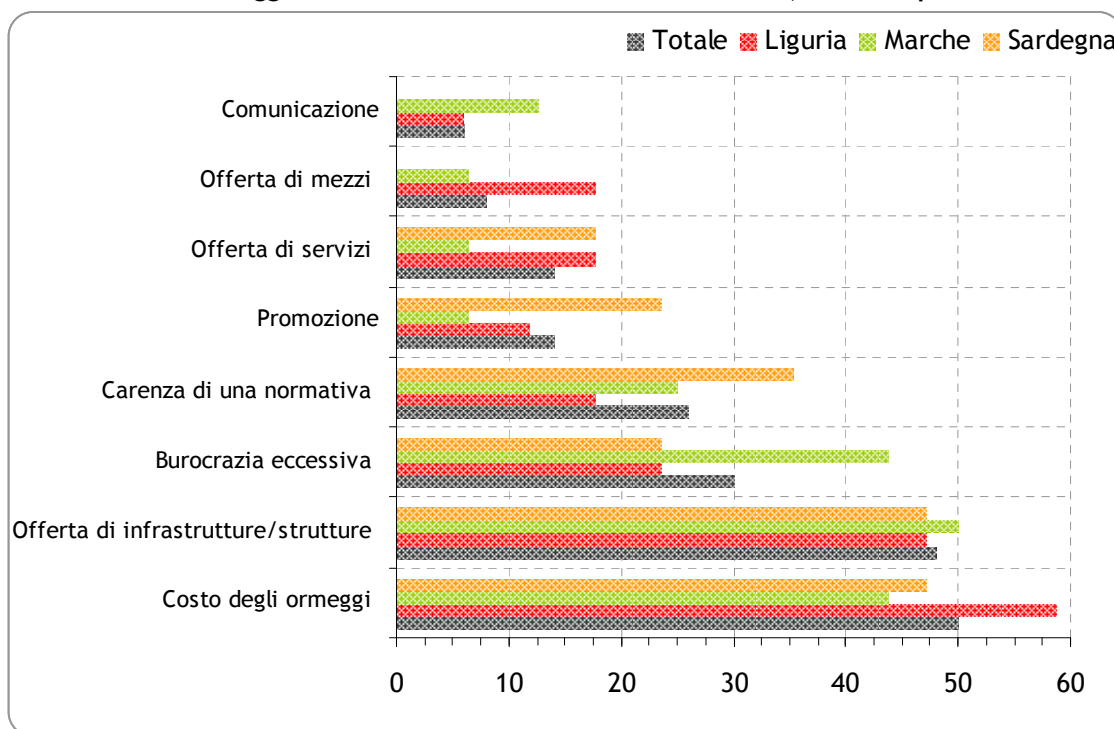
⁹⁶ A questa domanda è stato consentito di fornire più di una risposta (massimo 3).

Nel dettaglio, a seconda della regione, emergono poi situazioni più o meno diverse: la dotazione di servizi, ad esempio, è considerata il principale fattore di competitività per le imprese marchigiane (43,8%) e sarde (41,2%), mentre è ritenuta meno importante per le imprese liguri (11,8%). In Liguria il fattore più importante è rappresentato dalla forte specializzazione (29,4%), seguita dalla qualità delle strutture ricettive (23,5%) e dall'organizzazione del territorio (23,5%).

Nelle Marche il secondo fattore di successo per rilevanza è individuato, con una percentuale del 31,3%, nella forte specializzazione e nella formazione qualificata del personale. In Sardegna, invece, sono considerati importanti la gestione qualitativa dell'azienda (29,4%) e le attenzioni rivolte al cliente, in termini di cortesia e serietà (23,5%).

Alle imprese è stato poi chiesto di fornire un giudizio personale sulle maggiori criticità che attualmente infliggono il turismo nautico e che, inevitabilmente, hanno ricadute anche sull'attività imprenditoriale annessa - Grafico 19 - .

Grafico 19 - Maggiori carenze/criticità del turismo nautico, valori in percentuale



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su indagine diretta Isnart

Dall'elaborazione delle risposte rese⁹⁷, si evince che il costo degli ormeggi è considerato come la maggiore fonte di criticità che attualmente incide sul turismo nautico con un peso del 50%. A questo proposito merita una riflessione la relazione annuale dell'A.I.N.U.D.⁹⁸, sull'andamento del settore turistico - nautico relativo alle

⁹⁷ A questa domanda è stato consentito di fornire più di una risposta (massimo 3).

⁹⁸ L'A.I.N.U.D., Associazione Italiana Noleggio Unità da Diporto, è stata costituita nel 1984, con lo scopo di rappresentare e tutelare gli interessi delle aziende operanti nel settore del noleggio e della locazione

compagnie di noleggio e locazione, nella quale si denuncia come in Italia il costo di un posto barca sia decisamente più elevato che negli altri paesi europei, con una maggiorazione che oscilla tra il 30% e il 150%⁹⁹. Questa situazione indubbiamente ostacola la competitività del settore oltre ad essere faticosamente sostenibile da parte delle imprese di noleggio e dai diportisti.

Al secondo posto, per ordine di importanza, un'altra criticità, è costituita dall'offerta di infrastrutture (48%). Nei porti italiani, infatti, il 90% degli ormeggi è occupato dalla nautica minore e questo rende difficile l'utilizzo ottimale dei porti e lo sviluppo del turismo nautico. Per tale motivo da più parti si richiede l'adozione di soluzioni idonee che favoriscano la costruzione di nuove infrastrutture a costi minori e con un occhio all'ambiente. Altri motivi rilevanti di criticità vengono identificati nella burocrazia eccessiva (30%) e nella carenza di una normativa unitaria per il settore (26%). Attualmente la gestione di porti e ormeggi turistici è affidata ancora alle Regioni che in maniera autonoma decidono di realizzare approdi e ne stabiliscono i canoni di locazione.

A livello di singola regione, le evidenze non si discostano da quelle complessive: **costo degli ormeggi, offerta di infrastrutture e burocrazia sono considerati gli elementi maggiormente critici**. Un elemento che sembra non rappresentare un problema per il settore è, invece, quello relativo al reclutamento del personale: l'86% del campione ha dichiarato di non avere difficoltà nel trovare personale, solo il 12%, al contrario, lamenta mancanza di personale con una formazione specializzata.

Infine, è stato ancora indagata l'esistenza di iniziative di collaborazione con altre imprese della provincia per migliorare l'offerta turistica: solo il 22% del campione ha risposto positivamente; di queste, le imprese più attive, in questo senso, sono quelle sarde (35,3%), rispetto a quelle liguri (12,5%) e marchigiane (17,6%).

Tra le attività intraprese vi sono, principalmente, l'organizzazione di scuole di vela e di manifestazioni, come, per esempio, gare subacquee o regate che coinvolgono gli enti turistici della zona o ancora fiere dedicate alla Nautica¹⁰⁰. Sono attive anche forme di consorzio con altri operatori portuali per incrementare l'offerta di servizi.

Il 78% delle imprese, invece, non ha avviato attività di collaborazione, principalmente perché non si occupa direttamente di turismo (42,3%) oppure reclama la mancanza di occasioni favorevoli (36,4%), il 15,2% ha poi difficoltà a collaborare e il 6,1% dichiara di non essere collegato ad un sistema turistico unico che coordini le varie imprese. Le imprese marchigiane sono quelle che più evidenziano che il loro ambito di attività non è il turismo (60%), mentre a Sassari e Savona questa motivazione è invocata da poco più di un terzo delle imprese (rispettivamente 33,3% e 35,7%). In queste stesse aree, però, è molto sentita la mancanza di occasioni per creare attività di collaborazione (44,4% e 35,7% rispettivamente).

A completamento dell'analisi, risulta ulteriormente chiarificatrice l'opinione che le tre regioni hanno esposto sul turismo nautico inteso come prodotto di: successo, in via di sviluppo o in crisi. Questo aspetto è molto interessante in quanto,

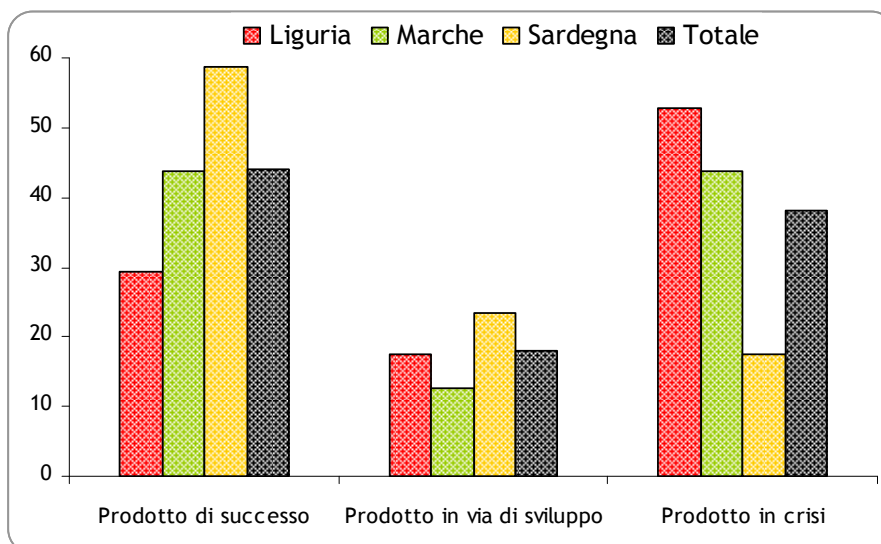
di unità da diporto, nonché di tutelare gli interessi degli utenti del settore attraverso il miglioramento della qualità ed affidabilità dei servizi e prodotti loro offerti.

⁹⁹ Le tariffe messe a confronto con quelle dell'Italia sono quelle di Grecia, Croazia, Turchia, Baleari, Francia meridionale, Corsica.

¹⁰⁰ Famosa quella di Genova a cui partecipano espositori non solo da tutta Italia ma anche del Mondo.

implicitamente, denuncia situazioni di carenza o di forte sviluppo del settore. Non deludono infatti le evidenze dell'indagine che risultano molto variegata nell'insieme, ma coerenti se pensate nel loro contesto territoriale - Grafico 20 - .

Grafico 20 - Definizione di turismo nautico quale *prodotto di successo*, *in via di sviluppo* o *in crisi*, valori in percentuale sul totale delle risposte



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su indagine diretta Isnart

Innanzitutto si evince una netta preponderanza delle risposte nelle due categorie che vedono il turismo nautico quale prodotto di successo e, allo stesso tempo, in crisi; mentre poco riscontro ha riscosso l'idea di un prodotto in via di sviluppo. Questa prima scrematura delle risultanze denuncia quasi una stasi del settore che, secondo le aspettative delle imprese, ha più probabilità di retrocedere che non di svilupparsi ulteriormente. Osservando i numeri delle singole regioni, si riscontra una particolare soddisfazione da parte delle imprese sarde (60%) che vedono nel turismo nautico un prodotto di successo, mentre buona parte di quelle liguri (53%), al contrario, risentono di una decadenza del settore, al punto da definirlo un prodotto in crisi. Infine, l'88% delle imprese marchigiane si ripartisce equamente nelle due linee di pensiero.

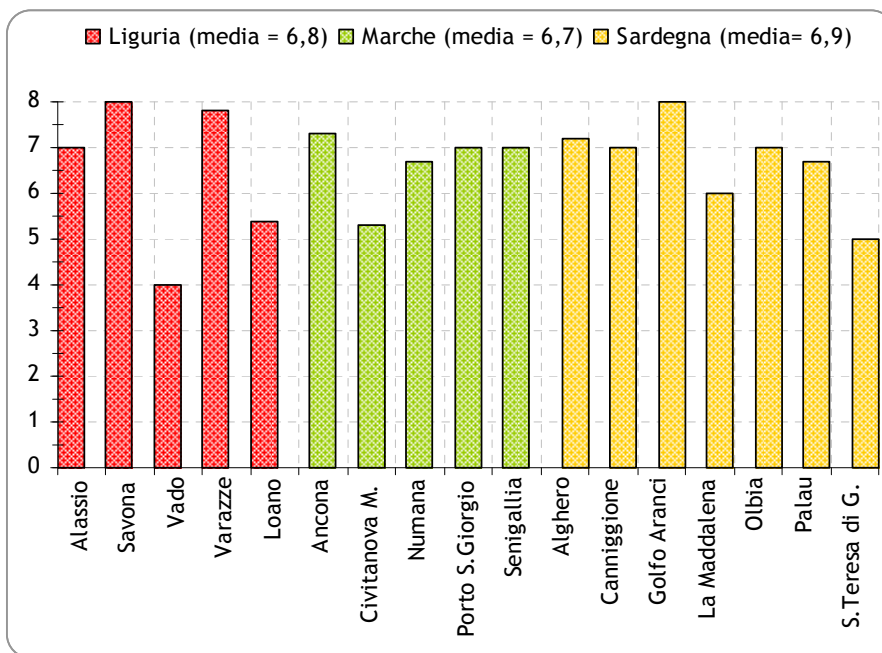
3.3 Qualità dei servizi commerciali

In questo paragrafo viene sintetizzata una seconda parte del questionario sottoposto alle imprese portuali e che pone l'attenzione sulla qualità dei servizi erogati, questione che al momento sembra essere una delle principali criticità dello sviluppo del turismo nautico in Italia.

Su una scala da 1 a 10, il giudizio complessivo esposto dalle imprese indagate sulle relative strutture portuali oscilla da un minimo di 4 punti, per il porto di Vado Ligure, ad un massimo di 8 punti, per i porti di Savona e Golfo Aranci; il punteggio medio, invece, risulta di poco superiore alla sufficienza (6,8) e non si discosta molto da quello riscontrato a livello di singola regione.

I **porti marchigiani** raggiungono un punteggio complessivamente pari a 6,7, con giudizi pressoché discreti per tutti i porti, ad eccezione di quello di Civitanova Marche (5,3). Questo conferma quanto già affermato al paragrafo 2.1.2, ossia che il porto marchigiano è attualmente carente di molti servizi basilari, quali il distributore di carburante per le imbarcazioni o i servizi igienici per i diportisti.

Grafico 21 - Giudizio medio espresso per i porti delle Marche



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su indagine diretta Isnart

In generale, nell'area portuale marchigiana si evidenzia una particolare carenza nei servizi commerciali (punti di ristoro e negozi), seguita da una carenza nelle strutture ricettive - Tabella 135 - .

I **porti liguri** raggiungono un punteggio complessivamente pari a 6,8, ma vi sono differenze sostanziali tra i porti di Savona (8), Varazze (7,8) e Alassio (7) e quelli di Loano (5,4) e Vado Ligure (4). Quest'ultimo risente evidentemente della forte specializzazione nei traffici commerciali delle merci e che non lascia molto spazio alla nautica da diporto.

Nell'area portuale ligure, le principali criticità vengono ricondotte ad una bassa qualità in generale che si individua principalmente nei punti di accoglienza per i turisti (17,6%), nelle aree di parcheggio (11,8%) e nelle strutture ricettive (11,8%) - Tabella 135 - .

Infine, i **porti sardi** raggiungono complessivamente il punteggio migliore (6,9) e riscuotono una discreta valutazione anche se presi singolarmente, ad eccezione del porto di Santa Teresa di Gallura (5), fanalino di coda. Questa valutazione, se confrontata con la dotazione di servizi del porto (cfr. §2.1.3, Tabella 18), implicherebbe una qualità scarsa nell'erogazione di alcuni di essi, nonostante la buona presenza numerica. In generale, tra i servizi maggiormente carenti e che hanno influenzato il giudizio espresso dagli imprenditori, risultano: la dotazione di infrastrutture (41,2%), i punti di accoglienza ai turisti (17,6%), gli impianti e gli

allacci di corrente elettrica (11,8%), gli impianti idrici (11,8%) e l'organizzazione logistica (11,8%) - Tabella 135 - .

Tabella 135 - Individuazione dei servizi considerati carenti dalle imprese portuali, valori in percentuale sul totale delle risposte¹⁰¹

	Liguria	Marche	Sardegna
Infrastrutture	-	12,5	41,2
Punti di accoglienza ai turisti	17,6	6,3	17,6
Parcheggi	11,8	12,5	5,9
Strutture ricettive	11,8	18,8	-
Punti di ristoro/negozi	5,9	25,0	-
Bassa qualità in generale	11,8	6,3	-
Trasporti pubblici	5,9	6,3	-
Impianti e allacci corrente elettrica	-	-	11,8
Manutenzione	-	12,5	-
Allacci acqua/impianti idrici	-	-	11,8
Organizzazione logistica del porto turistico	-	-	11,8
Assistenza portuale	-	-	5,9
Servizi igienici a terra	-	-	5,9
Posti barca riservati ai residenti	-	-	5,9
Intrattenimenti per i turisti	-	-	5,9
Presenza di ormeggiatori a terra	-	-	5,9
Disponibilità cabine	5,9	-	-
Spazi operativi	-	6,3	-
Personale competente	-	-	5,9
Non so	5,9	-	5,9

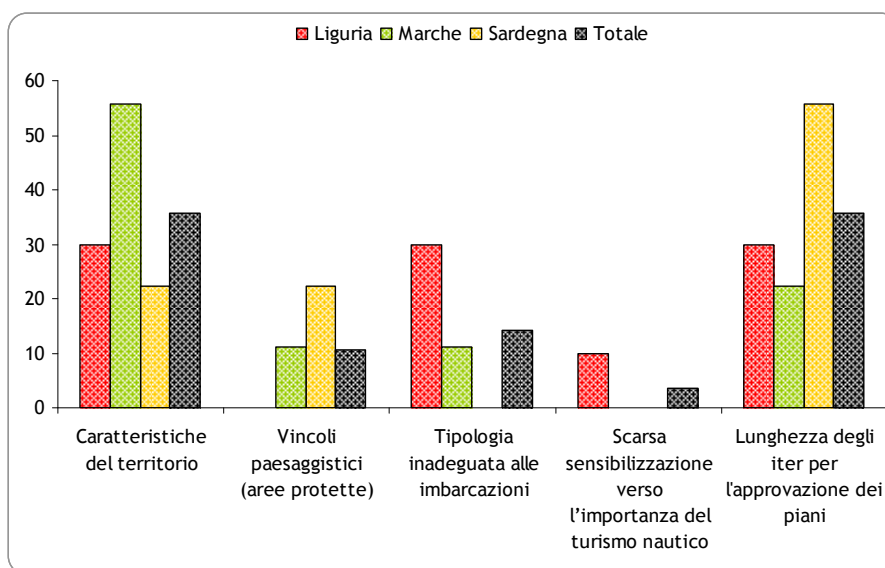
Fonte: elaborazione Uniontrasporti su indagine diretta Isnart

Un ulteriore aspetto interessante da considerare è poi rappresentato dalla percezione diretta che le imprese hanno rispetto all'adeguatezza del numero di posti barca presenti nelle strutture portuali. All'interno del campione intervistato, il 52,9% dei liguri, il 53,3% dei marchigiani e il 58,8% dei sardi ritiene che l'attuale numero di posti barca presenti nelle proprie strutture portuali sia inadeguato.

Viene pertanto da chiedersi quali possano essere le cause che impediscono l'incremento dei posti barca, data la generale presa di coscienza di un'effettiva carenza degli stessi. A questo quesito, i liguri rispondono con tre principali concause, ossia le caratteristiche del territorio (30%), la tipologia di posto barca inadeguata ai tipi di imbarcazioni (30%) e la lentezza degli iter di approvazione dei piani (30%); i marchigiani concentrano il 55,6% delle cause nelle caratteristiche del territorio; i sardi, invece, ritengono, al 55,6%, che la principale causa sia imputabile alle eccessive tempistiche di approvazione dei piani - Grafico 22 - .

¹⁰¹ Possibili più risposte.

Grafico 22 - Fattori che impediscono l'aumento dei posti barca, valori in percentuale sul totale delle risposte



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su indagine diretta Isnart

3.4 Le imprese turistiche nei porti

Le imprese turistiche¹⁰² che operano nelle vicinanze di porti turistici e commerciali in Liguria, Marche e Sardegna indicano come fattori strategici di successo per la propria attività in primo luogo la qualità dei servizi offerti (indicati da circa 1/3 degli operatori), l'offerta diversificata (1/4 delle imprese) e la formazione qualificata del personale (1/5 delle imprese).

Seguono la gestione qualitativa delle attività (15%), la ricerca ed innovazione nei servizi offerti alla clientela (13%) ed un fattore che attiene alla sfera di governance: l'organizzazione del territorio, menzionato dall'11% degli operatori (14,3% dei sardi, 12% dei marchigiani).

Gli operatori delle strutture ricettive, in particolare, considerano strategici la qualità e la diversificazione dei servizi offerti, mentre per i gestori dei ristoranti, oltre alla qualità del servizio, è fondamentale anche la formazione del personale, la gestione qualitativa e l'organizzazione del territorio. Per 1/3 delle agenzie di viaggi che trattano il turismo nautico il fattore di successo primario è la diversificazione della gamma di servizi offerti alla clientela.

Non meraviglia, dunque, che la principale criticità per gli operatori turistici di settore sia la carenza di servizi offerti, indicato dal 68,3% degli operatori (83,3% dei ristoranti, 65% degli alberghi, 60% delle AdV) che citano in particolare i servizi di terra (23%), i collegamenti (12%) ed i punti di accoglienza turistica (9%, 18,2% nelle Marche) e segnalano come motivazioni del mancato sviluppo nel 43,9% dei casi la

¹⁰² Alberghi, ristoranti e agenzie di viaggi.

scarsa organizzazione ed il disinteresse delle amministrazioni locali. Tra le altre carenze emergono la comunicazione (23,3% degli alberghi, 20% delle agenzie di viaggi) e la commercializzazione dei prodotti/servizi offerti (13,3% in generale e 20% delle AdV).

Hanno attuato iniziative e attività in forma sistemica il 12,2% delle imprese (17,6% delle agenzie): il 58,3% ha stretto collaborazioni o convenzioni, mentre il 33,3% ha organizzato convegni/manifestazioni ed azioni che hanno contribuito a diffondere una maggiore conoscenza delle tematiche settoriali (37,5%), portando altresì un ritorno di immagine ai partecipanti alle varie iniziative (25%); tra le criticità emerse dalle collaborazioni attivate si segnalano quelle di natura logistica e di supporto da parte delle amministrazioni locali. La mancanza di occasioni è, invece, la motivazione addotta dalle imprese che non hanno attivato alcuna iniziativa congiunta con il sistema imprenditoriale locale (87,8% delle imprese).

La visione in merito alle potenzialità del prodotto è positiva:

- per gli operatori dell'hôtellerie, il turismo nautico è un prodotto con margini di sviluppo (39,7%), un prodotto di successo (34,5%), mentre solo 1 operatore su 4 lo considera in crisi;
- per il 44,4% delle agenzie di viaggi si tratta di un prodotto di successo;
- per il 47,4% dei ristoratori è in via di sviluppo.

Gli alberghi sono le uniche imprese che contano una quota di strutture stagionali (41,3%), soprattutto nei pressi dei porti sardi (45,7%) che si distinguono anche per una maggiore concentrazione di clientela straniera (42,7%).

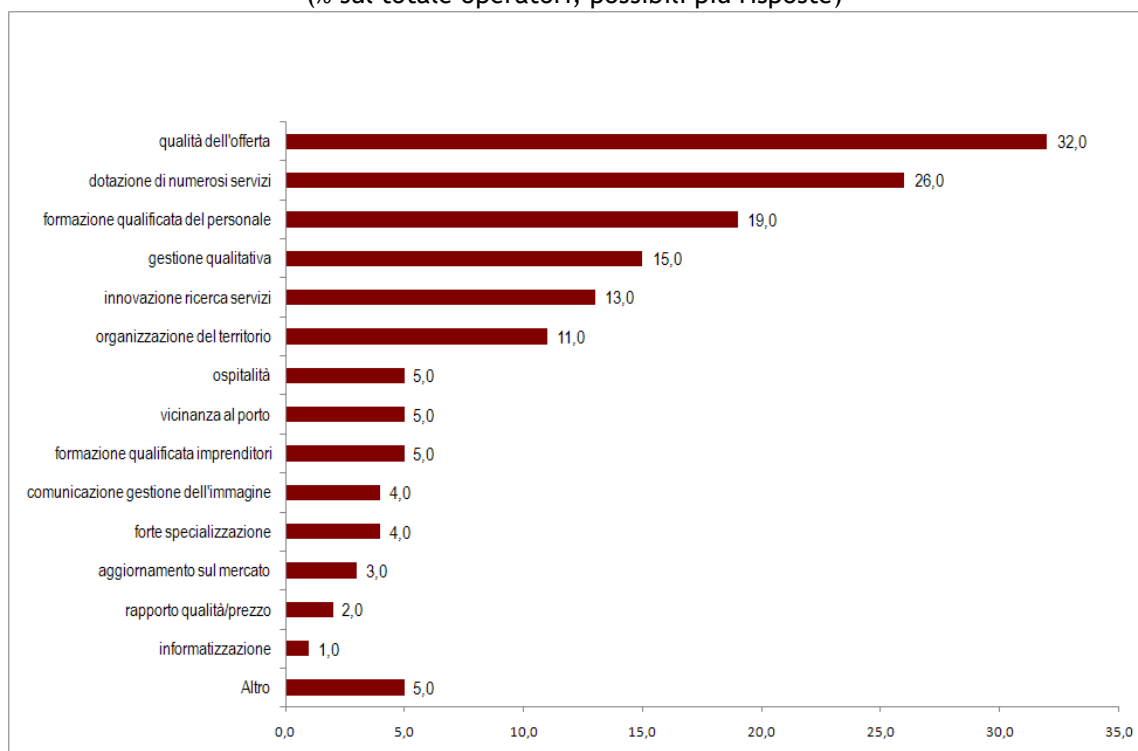
Il principale mercato estero è la Germania, per tutte e tre le regioni, seguito dalla Svizzera, dal Regno Unito e dalla Francia per la Liguria, dai Paesi Bassi/Olanda e dal Regno Unito per le Marche e da Regno Unito e Spagna per la Sardegna.

Mediamente 6 imprese su 10 non incontrano alcuna difficoltà nel reclutamento del personale, soprattutto nelle Marche (63,6%) ed in Sardegna (68,6%), mentre tra gli operatori liguri emerge una maggiore difficoltà nel recruiting di personale con adeguata professionalità (37,5%) e personale specializzato (15,6%), rispetto a quanto rilevabile per le imprese marchigiane (il 15,2% lamenta mancanza di professionalità, il 21,2% scarsa formazione specializzata del personale) e sarde (rispettivamente il 17,1% e l'11,4%).

Infine, il giudizio del sistema imprenditoriale legato alla portualità turistica nei confronti di ciascun porto di appartenenza è:

- per la Liguria di 7,5 (su 10), giudizio che sale ad un massimo di 8,1 per Andora e 7,8 per Varazze;
- per le Marche di 6,3 a livello regionale ma fino ad un massimo di 8,0 per il porto di Senigallia e 6,9 per quello di Ancona;
- per la Sardegna di 7,1, con un range molto ampio, che va da un giudizio massimo di 9 espresso per i porti di Santa Teresa, Porto Cervo e Porto Rotondo e di 8 per Palau, fino ad un minimo di 3,5 per Porto Torres.

Grafico 23: Fattori di successo per un'impresa che opera nel turismo nautico
(% sul totale operatori, possibili più risposte)



Fonte: Unioncamere - Isnart

Tabella 136 - Fattori di successo per un'impresa che opera nel turismo nautico
(% sul totale operatori, possibili più risposte)

	Liguria	Marche	Sardegna	Totale
qualità dell'offerta	18,8	30,3	45,7	32,0
dotazione di numerosi servizi	21,9	27,3	28,6	26,0
formazione qualificata del personale	9,4	15,2	31,4	19,0
gestione qualitativa	28,1	9,1	8,6	15,0
innovazione ricerca servizi	9,4	12,1	17,1	13,0
organizzazione del territorio	6,3	12,1	14,3	11,0
formazione qualificata imprenditori	3,1	9,1	2,9	5,0
vicinanza al porto	6,3	3,0	5,7	5,0
ospitalità	6,3	6,1	2,9	5,0
forte specializzazione	-	9,1	2,9	4,0
comunicazione gestione dell'immagine	9,4	-	2,9	4,0
aggiornamento sul mercato	-	6,1	2,9	3,0
rapporto qualità/prezzo	-	3,0	2,9	2,0
informatizzazione	3,1	-	-	1,0
altro	3,1	3,1	9,4	5,0

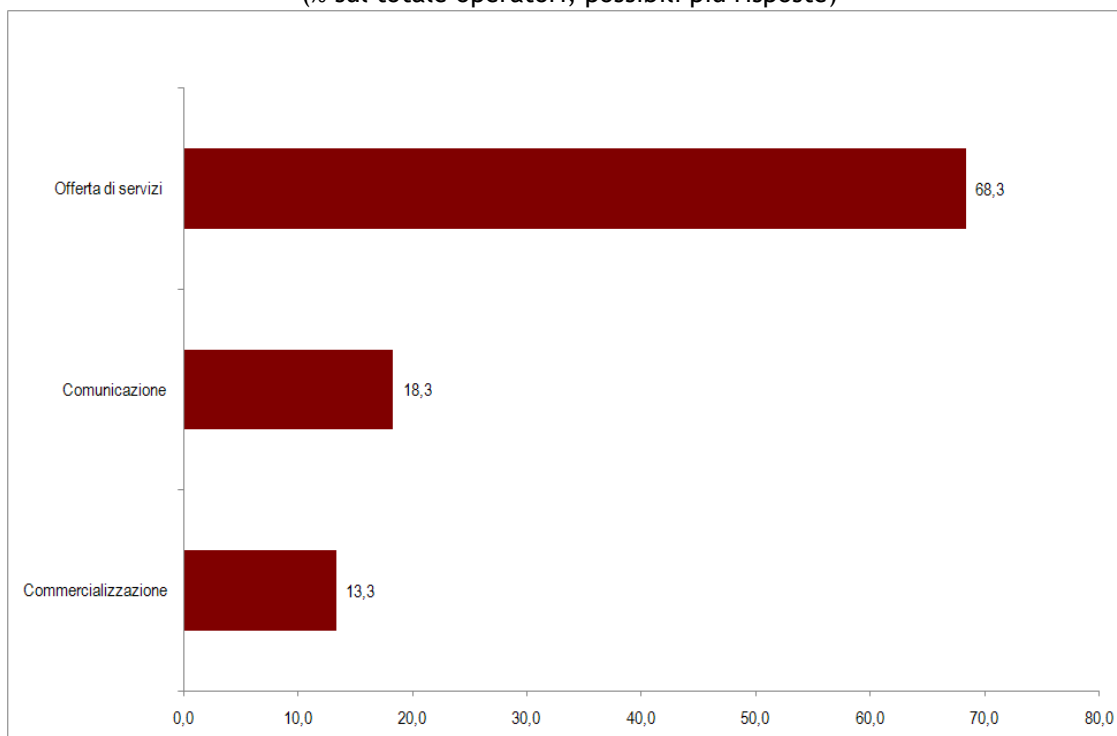
Fonte: Unioncamere - Isnart

Tabella 137 - Fattori di successo per un'impresa che opera nel turismo nautico
(% sul totale operatori, possibili più risposte)

	Alberghi	Ristoranti	Agenzie di viaggio	Totale
qualità dell'offerta	34,9	26,3	27,8	32,0
dotazione di numerosi servizi	28,6	10,5	33,3	26,0
formazione qualificata del personale	17,5	21,1	22,2	19,0
gestione qualitativa	17,5	21,1	-	15,0
innovazione ricerca servizi	11,1	15,8	16,7	13,0
organizzazione del territorio	7,9	21,1	11,1	11,0
formazione qualificata imprenditori	3,2	15,8	-	5,0
vicinanza al porto	7,9	-	-	5,0
ospitalità	4,8	5,3	5,6	5,0
fattori di successo-forte specializzazione	4,8	-	5,6	4,0
comunicazione gestione dell'immagine	6,3	-	-	4,0
aggiornamento sul mercato	1,6	-	11,1	3,0
rapporto qualità/prezzo	1,6	-	5,6	2,0
informatizzazione	-	5,3	-	1,0
altro	6,3	-	5,6	5,0

Fonte: Unioncamere - Isnart

Grafico 24 - Maggiori aree di carenza/criticità del turismo nautico
(% sul totale operatori, possibili più risposte)



Fonte: Unioncamere - Isnart

Tabella 138 - Maggiori aree di carenza/criticità del turismo nautico, valori in percentuale

	Liguria	Marche	Sardegna	Totale
Offerta di servizi	72,7	75,0	59,1	68,3
Comunicazione	13,6	12,5	27,3	18,3
Commercializzazione	13,6	12,5	13,6	13,3
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0

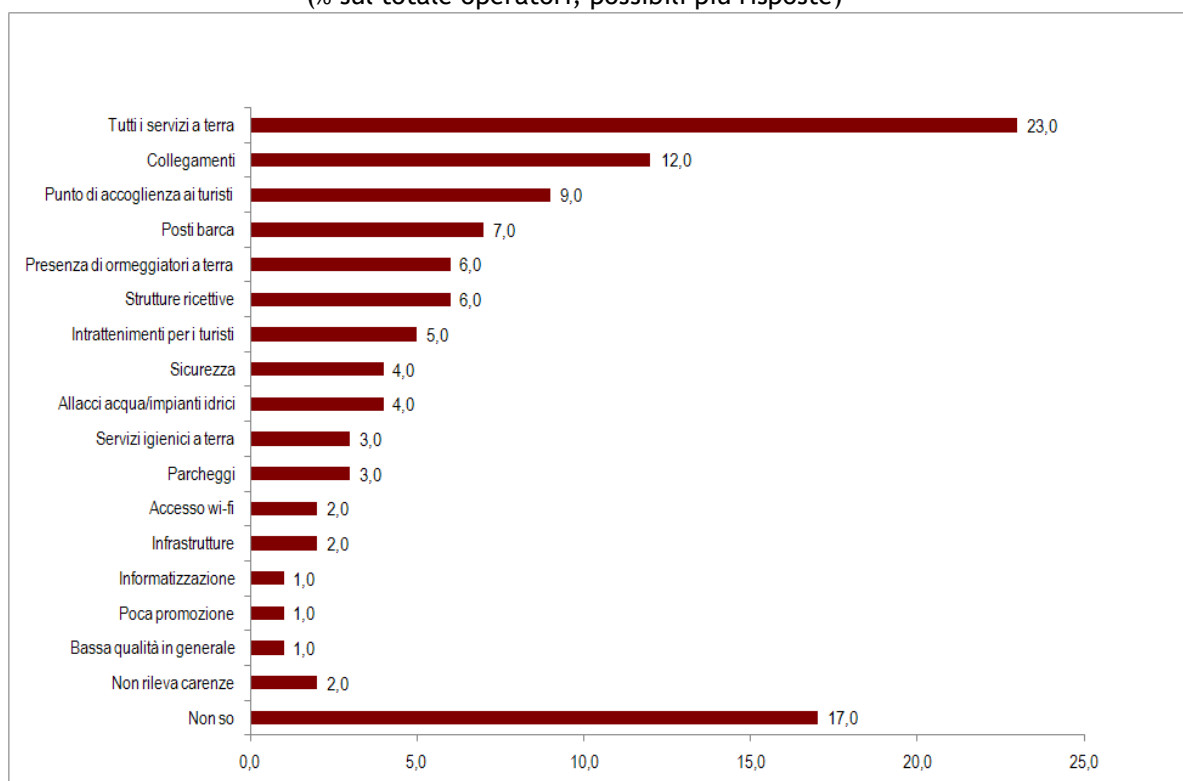
Fonte: Unioncamere - Isnart

Tabella 139 - Maggiori aree di carenza/criticità del turismo nautico, valori in percentuale

	Alberghi	Ristoranti	Agenzie di viaggi	Totale
Offerta di servizi	65,1	83,3	60,0	68,3
Comunicazione	23,3	-	20,0	18,3
Commercializzazione	11,6	16,7	20,0	13,3
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Unioncamere - Isnart

**Grafico 25 - Tipologie di servizi carenti legati al turismo nautico
(% sul totale operatori, possibili più risposte)**



Fonte: Unioncamere - Isnart

Tabella 140 - Tipologie di servizi carenti legati al turismo nautico
 (% sul totale operatori, possibili più risposte)

	Liguria	Marche	Sardegna	Totale
Tutti i servizi a terra	21,9	24,2	22,9	23,0
Collegamenti	9,4	9,1	17,1	12,0
Punto di accoglienza ai turisti	3,1	18,2	5,7	9,0
Posti barca	12,5	3,0	5,7	7,0
Strutture ricettive	-	6,1	11,4	6,0
Presenza di ormeggiatori a terra	6,3	3,0	8,6	6,0
Intrattenimenti per i turisti	9,4	6,1	-	5,0
Allacci acqua/impianti idrici	-	3,0	8,6	4,0
Sicurezza	-	6,1	5,7	4,0
Parcheggi	6,3	3,0	-	3,0
Servizi igienici a terra	-	-	8,6	3,0
Infrastrutture	-	3,0	2,9	2,0
Accesso wi-fi	6,3	-	-	2,0
Bassa qualità in generale	-	-	2,9	1,0
Poca promozione	3,1	-	-	1,0
Informatizzazione	-	-	2,9	1,0
Non rileva carenza	-	-	5,7	2,0
Non so	21,9	21,2	8,6	17,0

Fonte: Unioncamere - Isnart

Tabella 141 - Tipologie di servizi carenti legati al turismo nautico
 (% sul totale operatori, possibili più risposte)

	Alberghi	Ristoranti	Agenzie di viaggi	Totale
Tutti i servizi a terra	20,6	26,3	27,8	23,0
Collegamenti	9,5	10,5	22,2	12,0
Punto di accoglienza ai turisti	6,3	15,8	11,1	9,0
Posti barca	7,9	-	11,1	7,0
Strutture ricettive	7,9	-	5,6	6,0
Presenza di ormeggiatori a terra	6,3	5,3	5,6	6,0
Intrattenimenti per i turisti	4,8	5,3	5,6	5,0
Allacci acqua/impianti idrici	3,2	5,3	5,6	4,0
Sicurezza	3,2	-	11,1	4,0
Parcheggi	1,6	10,5	-	3,0
Servizi igienici a terra	3,2	-	5,6	3,0
Infrastrutture	1,6	-	5,6	2,0
Accesso wi-fi	1,6	5,3	-	2,0
Non rileva carenze	3,2	-	-	2,0
Bassa qualità in generale	1,6	-	-	1,0
Poca promozione	-	5,3	-	1,0
Informatizzazione	-	5,3	-	1,0
Non so	17,5	26,3	5,6	17,0

Fonte: Unioncamere - Isnart

Tabella 142 - Motivazioni che impediscono lo sviluppo dei servizi, valori in percentuale

	Liguria	Marche	Sardegna	Totale
Disinteresse o scarsa organizzazione da parte delle amministrazioni	43,8	47,6	40,0	43,9
Posizione del porto	18,8	9,5	10,0	12,3
Mancanza di fondi	12,5	9,5	-	7,0
Problemi burocratici	-	9,5	5,0	5,3
Problemi logistici	-	9,5	5,0	5,3
Non so	25,0	14,3	40,0	26,3
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Unioncamere - Isnart

Tabella 143 - Motivazioni che impediscono lo sviluppo dei servizi per tipologia di imprese, valori in percentuale

	Alberghi	Ristoranti	Agenzie di viaggio	Totale
Disinteresse o scarsa organizzazione da parte delle amministrazioni	36,4	54,5	53,8	43,9
Posizione del porto	12,1	9,1	15,4	12,3
Mancanza di fondi	12,1	-	-	7,0
Problemi burocratici	6,1	-	7,7	5,3
Problemi logistici	3,0	-	15,4	5,3
Non so	30,3	36,4	7,7	26,3
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Unioncamere - Isnart

Tabella 144 - Iniziative/azioni/attività avviate relativamente al turismo nautico in collaborazione con altre imprese nella provincia, valori in percentuale

	Si	No	Totale
Liguria	15,6	84,4	100,0
Marche	9,4	90,6	100,0
Sardegna	11,8	88,2	100,0
Totale	12,2	87,8	100,0

Fonte: Unioncamere - Isnart

Tabella 145 - Iniziative/azioni/attività avviate relativamente al turismo nautico in collaborazione con altre imprese nella provincia, valori in percentuale

	Si	No	Totale
Alberghi	12,9	87,1	100,0
Ristoranti	5,3	94,7	100,0
Agenzie di viaggio	17,6	82,4	100,0
Totale	12,2	87,8	100,0

Fonte: Unioncamere - Isnart

Tabella 146 - Tipi di iniziative/azioni/attività avviate relativamente al turismo nautico in collaborazione con altre imprese nella provincia, valori in percentuale

Collaborazioni, convenzioni (con tour operator, diving center, cantieri navali...)	58,3
Convegni, manifestazioni	33,3
Non ricorda	8,3

Fonte: Unioncamere - Isnart

Tabella 147 - Risultati positivi, valori in percentuale

Approfondimento di tematiche turistiche	37,5
Ritorno di immagine	25,0
Ottima collaborazione	25,0
Destagionalizzazione del turismo nautico	12,5

Fonte: Unioncamere - Isnart

Tabella 148 - Eventuali criticità, valori in percentuale

Logistica generale	50,0
Mancanza di interesse da parte delle amministrazioni pubbliche	50,0
Totale	100,0

Fonte: Unioncamere - Isnart

Tabella 149 - Motivazioni per cui non sono state avviate iniziative/azioni/attività relativamente al turismo nautico, valori in percentuale (possibili più risposte)

Non siamo interessati	27,9
Non c'è mai stata occasione	50,0
Non lo consideriamo necessario	1,2
Non ci occupiamo di questo settore	8,1
Poca collaborazione	5,8
Non so	7,0

Fonte: Unioncamere - Isnart

Tabella 150 - Il turismo nautico è un prodotto di, valori in percentuale

	di successo	in via di sviluppo	in crisi	Totale
Liguria	29,0	45,2	25,8	100,0
Marche	32,3	35,5	32,3	100,0
Sardegna	36,4	36,4	27,3	100,0
Totale	32,6	38,9	28,4	100,0

Fonte: Unioncamere - Isnart

Tabella 151 - Il turismo nautico è un prodotto di, valori in percentuale

	di successo	in via di sviluppo	in crisi	Totale
Alberghi	34,5	39,7	25,9	100,0
Ristoranti	15,8	47,4	36,8	100,0
Agenzie di viaggio	44,4	27,8	27,8	100,0
Totale	32,6	38,9	28,4	100,0

Fonte: Unioncamere - Isnart

Tabella 152 - Periodo di apertura, valori in percentuale

	stagionale	annuale	totale
Liguria	21,9	78,1	100,0
Marche	9,1	90,9	100,0
Sardegna	45,7	54,3	100,0
Totale	26,0	74,0	100,0

Fonte: Unioncamere - Isnart

Tabella 153 - Periodo di apertura, valori in percentuale

	stagionale	annuale	totale
Alberghi	41,3	58,7	100,0
Ristoranti	-	100,0	100,0
Agenzie di viaggio	-	100,0	100,0
Totale	26,0	74,0	100,0

Fonte: Unioncamere - Isnart

Tabella 154 - Provenienza della clientela, valori in percentuale

	Italiani	Stranieri	Totale
Liguria	81,4	18,6	100,0
Marche	84,2	15,8	100,0
Sardegna	57,3	42,7	100,0
Totale	74,1	25,9	100,0

Fonte: Unioncamere - Isnart

Tabella 155 - Provenienza della clientela, valori in percentuale

	Italiani	Stranieri	Totale
Alberghi	66,9	33,1	100,0
Ristoranti	87,6	12,4	100,0
Agenzie di viaggio	85,0	15,0	100,0
Totale	74,1	25,9	100,0

Fonte: Unioncamere - Isnart

Tabella 156 - Principali mercati

	1°	2°	3°
Liguria	Germania	Svizzera	Regno Unito/Francia
Marche	Germania	Paesi Bassi/Olanda	Regno Unito
Sardegna	Germania	Regno Unito	Spagna
Totale	Germania	Regno Unito	Francia

Fonte: Unioncamere - Isnart

Tabella 157 - Problemi incontrati per il reclutamento del personale per la sua azienda
(% sul totale operatori, possibili più risposte)

	Liguria	Marche	Sardegna	Totale
Mancanza di professionalità	37,5	15,2	17,1	23,0
Mancanza di personale con formazione specializzata	15,6	21,2	11,4	16,0
Turn-over stagionalità	12,5	9,1	-	7,0
Scarsità di forza lavoro	9,4	3,0	5,7	6,0
Nessun problema	46,9	63,6	68,6	60,0
Altro	3,1	-	-	1,0

Fonte: Unioncamere - Isnart

Tabella 158 - Problemi incontrati per il reclutamento del personale per la sua azienda
(% sul totale operatori, possibili più risposte)

	Alberghi	Ristoranti	Agenzie di viaggio	Totale
Mancanza di professionalità	25,4	31,6	5,6	23,0
Mancanza di personale con formazione specializzata	20,6	15,8	-	16,0
Turn-over stagionalità	9,5	5,3	-	7,0
Scarsità di forza lavoro	4,8	10,5	5,6	6,0
Nessun problema	54,0	52,6	88,9	60,0
Altro	1,6	-	-	1,0

Fonte: Unioncamere - Isnart

Tabella 159 - Giudizio sul Porto
(1=insufficiente - 10=ottimo)

	Alassio	6,5
	Varazze	7,8
Liguria	Loano	7,6
	Andora	8,1
	Finale Ligure	7,0
Liguria		7,5
	Ancona	6,9
Marche	Civitanova Marche	5,3
	Numana	6,1
	Senigallia	8,0
Marche		6,3
	Alghero	7,4
	Cannigione	7,0
	Golfo Aranci	5,0
	La Maddalena	7,0
	Olbia	7,4
	Palau	8,0
Sardegna	Santa Teresa	9,0
	Porto Cervo	9,0
	Porto Conte	4,0
	Porto Rotondo	9,0
	Porto Torres	3,5
	Stintino	7,0
	Cala Cavetta	7,0
	Castelsardo	7,0
Sardegna		7,1
Totale		7,0

Fonte: Unioncamere - Isnart

4 *Analisi della qualità dell'accoglienza nei porti turistici*

4.1 *La fruibilità dei servizi nei porti turistici*

La valutazione della qualità nei porti turistici non può che essere basata sulla loro fruibilità da parte della clientela turistica e delle imprese connesse. Sono state dunque individuate ed indagate 4 aree che costituiscono i criteri affinché un porto turistico sia considerabile come fruibile da un punto di vista turistico:

- l'**accesso**, inteso in termini di facilità di accesso al luogo ed ai servizi, a partire dalla raggiungibilità on-line fino a quella pratica, dalla presenza di collegamenti da e per il porto, ecc.;
- l'**accoglienza**, quale capacità di fornire servizi primari di accoglienza, da quelli igienici, a quelli di sicurezza, agli uffici di accoglienza, ecc.;
- i **servizi al turista nautico**, dagli spazi e strutture a terra e a mare, ai servizi di alaggio, carena, disalbero, al wi-fi ecc.;
- i **servizi alle imprese** che operano in connessione al porto, dagli impianti, agli allacci, agli spazi operativi, ecc.

E' sulla base di queste caratteristiche che muove l'analisi ai turisti ed alle imprese, entrando nel dettaglio oltre che dei comportanti anche della valutazione di merito e della soddisfazione ottenuta dai servizi utilizzati.

4.1.1 I criteri per la valutazione della qualità del servizio offerto

I quattro criteri identificati sono di seguito esemplificati per una maggiore comprensione.

Accesso

1. Infrastrutture
2. Accessibilità via terra/via mare
3. Parcheggi
4. Disponibilità/prenotazione di posti barca
5. Trasporti pubblici

Accoglienza

1. Accoglienza nei porti turistici (uffici e servizi per i clienti)
2. Punti di ristoro/negozi/supermercati
3. Punti di accoglienza/informazioni ai turisti
4. Servizi igienici a terra

5. Servizi di sicurezza
6. Intrattenimenti/servizi aggiuntivi

Servizi al turista nautico

1. Spazi e strutture principali a terra
2. Spazi e strutture a mare
3. Servizi di sollevamento e movimentazione
4. Laboratori e officine
5. Strutture di servizio
6. Alaggio, prestazioni di subacquei per l'alaggio
7. Servizi di pulizia, lavaggio della carena, pulizia assi ed eliche
8. Servizi di disalbero e rialbero
9. Servizi di ordinaria manutenzione (lavaggi esterni, interni, trattamenti teak, pulizie sentina, lucidature, ecc.)
10. Servizi di varo
11. Accesso wi-fi
12. Presenza di ormeggiatori a terra

Servizi alle imprese

1. Accesso wi-fi
2. Allacci acqua/impianti idrici
3. Assistenza portuale
4. Impianti e allacci corrente elettrica
5. Manutenzione
6. Organizzazione logistica del porto turistico
7. Personale specializzato
8. Sicurezza
9. Spazi operativi
10. Strutture ricettive dedicate

4.1.2 Punti di forza e di debolezza

I porti turistici valutati, ad eccezione di poche realtà come ad esempio Loano (Liguria), Numana nelle Marche e Stintino in Sardegna, risultano nel complesso essere connessi ad una logica più di tipo portuale che turistica.

Infatti i migliori servizi riguardano gli aspetti legati alla nautica (dalla presenza di cantieristica e officine di riparazione e manutenzione alla buona dotazione dei servizi sui moli per le imbarcazioni) ma sono effettivamente carenti sugli aspetti

dell'accoglienza e ospitalità turistica. Inoltre sono carenti ancora dei servizi più innovativi come la presenza di reti wi-fi, la prenotazione on line del posto barca, mentre sul fronte sicurezza i porti italiani sembrano rispondere bene ai criteri di qualità connessi. Inoltre si sono riscontrate carenze di servizi turistici collegati a strategie di ospitalità per segmenti e target (come ad esempio bambini) e per la scarsa presenza di servizi per attività congressuali, incentive e la connessione con servizi di escursione per la visitazione del territorio.

La matrice che segue sintetizza le valutazioni dei porti secondo i criteri di qualità di accoglienza turistica individuati.

	Punti di forza	Punti di debolezza
ACCESSO	L'accessibilità in Liguria è valutata 8,4, con voto 7,2 nelle Marche ed in Sardegna, indicando come tutti i territori pilota si caratterizzano per un valore di facilità di accesso più che sufficiente.	Se l'accesso web alle informazioni sul porto appare completo sul sito Liguria Nautica, non altrettanta facilità di accesso e esaustività, anche nelle informazioni turistiche, si rilevano nei siti relativi alle Marche ed alla Sardegna. In Sardegna note carenti per il sistema infrastrutturale. Nelle Marche e in Liguria carenza nei servizi di parcheggio.
ACCOGLIENZA	In generale l'accoglienza nei porti turistici è valutata positivamente dai turisti, in Liguria 8 mentre 7,1 nelle Marche ed in Sardegna. Buona la cura e la pulizia dei porti turistici.	I punti ristoro sono indicati come servizi ancora carenti, così come i servizi di sicurezza. Nelle Marche carenze individuate nella scarsità degli esercizi di vendita al dettaglio. In Liguria carenze nei punti di informazione e accoglienza turistica.
SERVIZI AL TURISTA / ALLE IMPRESE	Il rapporto prezzo/qualità supera la sufficienza con un voto medio pari a 6,8 su 10. Buoni i servizi strettamente portuali dalla sicurezza alla cura dei moli di attracco.	Carenze individuate nelle dotazioni di impiantistica sia elettrica che idrica, nell'organizzazione logistica nei porti sardi. Nelle Marche risultano particolarmente carenti i servizi di manutenzione.

4.2 Lo sviluppo di disciplinari per le imprese del turismo nautico: il charter nautico

La valutazione dei servizi delle imprese del turismo nautico, finalizzata all'innalzamento della qualità del servizio fornito, nella logica di sviluppo che muove il progetto Ospitalità Italiana, parte dalla tipologia di impresa che fornisce un servizio primario per questa tipologia di turismo, il "charter nautico".

Il presente disciplinare, predisposto da ISNART - riporta i requisiti che le strutture che esercitano il "charter nautico" devono soddisfare per acquisire il marchio "Qualità Charter". Il marchio Qualità Charter ha l'obiettivo di qualificare le aziende di charter rispetto ai requisiti di qualità del servizio e delle strutture per permettere al consumatore una scelta mirata e consapevole.

Federnautica, partner dell'iniziativa, recepite le nuove esigenze da parte degli associati, ha favorito l'elaborazione di una norma volontaria per facilitare l'acquisizione di elementi qualitativi da parte di coloro che aderiranno per migliorare il servizio e renderlo maggiormente competitivo, sia a livello nazionale che internazionale.

Regole generali

1. Il marchio ha validità annuale
2. La Commissione può decidere sospensione o revoca per abusi, cambio barche o cambio gestione
3. Le barche messe in attività durante la vigenza del marchio dovranno essere dichiarate conformi al disciplinare e soggette a prossima verifica

Prerequisiti

Le aziende che possono aderire all'iniziativa devono essere iscritte alla CCIAA da almeno 3 anni, oppure da un periodo inferiore ma con analoga esperienza (tre anni) da parte del legale rappresentante o dell'Amministratore i quali non devono avere a loro carico procedimenti giudiziari pendenti o condanne riportate nel casellario.

Inoltre, le aziende che attuano la **locazione** devono:

- avere in flotta almeno 3 barche al momento della domanda. La disponibilità deve essere comprovata dalla nomina di armatore e/o da apposito contratto di gestione in esclusiva;
- dimostrare l'utilizzo medio dell'imbarcazione nell'arco del triennio per almeno 56 giorni annuo, da comprovare a mezzo contratto e/o fattura; eventuali cause che possono ridurre tale periodo dovranno essere sottoposte alla Commissione per l'ammissione delle domande accompagnate da evidenze oggettive (esempio ritardi di consegna di barche nuove).

Le aziende che praticano il **nolegg**io devono:

- avere in flotta almeno 1 barca al momento della domanda. La disponibilità deve essere comprovata dalla nomina di armatore e/o da apposito contratto di gestione in esclusiva;
- per ogni barca deve essere presente il ruolino equipaggio;
- 42 giorni di utilizzo medio di ogni imbarcazione nell'arco del triennio, da comprovare a mezzo contratti, salvo cause di riduzione da sottoporre alla Commissione di accettazione delle domande accompagnate da evidenze oggettive.

Disciplinare Charter

Il disciplinare è stato sviluppato considerando:

Elementi "soft"

- Aspetti tangibili del servizio (percepibili)
- Affidabilità
- Capacità di risposta
- Competenza
- Cortesia
- Credibilità
- Sicurezza
- Accessibilità
- Comunicazione
- Capacità di comprensione del cliente

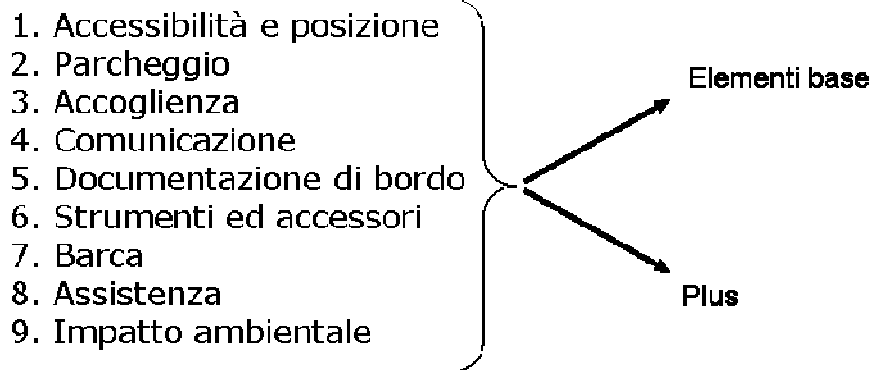
Elementi "hard"

- Regole di legge o di operatività

Criteri

In particolare il disciplinare può essere ricondotto ai seguenti 9 criteri, ciascuno dei quali relativo a elementi di "base" per questa tipologia di offerta e "plus" che rendono il servizio eccellente, fatta eccezione per il nono criterio che, nonostante la sua importanza ormai riconosciuta, non è ancora una prassi talmente diffusa da poter essere considerato una "condicio sine qua non".

- **Base:** gli elementi base concorrono a formulare il punteggio soglia; l'assenza di uno o più di tali elemento può inficiare il rilascio del Marchio.
- **Plus:** gli elementi Plus apportano una ulteriore valutazione positiva ma la cui assenza non pregiudica il risultato finale.



I nove criteri identificati sono di seguito esemplificati per una maggiore comprensione.

1. Accessibilità

Elementi base	Plus
I pannelli stradali consentono una buona individuazione della base	La base è facilmente accessibile
Disponibilità in internet di mappe	Pannelli sono curati
Immedie vicinanze di servizi essenziali (negozi ...)	Ambiente circostante la base è piacevole e ben curato

2. Parcheggio

Elementi base	Plus
<p>Presenza di posti auto utilizzabili dalla clientela</p>	<p>Parceggio riservato</p> <p>Parceggio illuminato</p> <p>Possibilità di prenotazione</p>

3. Accoglienza

Elementi base	Plus
<p>Disponibilità di servizi di Segreteria</p> <p>Conoscenza di lingue straniere</p> <p>Gestione dei reclami e dei Feedback (presenza di moduli)</p>	<p>Buona dimensione e accessibilità Della base</p> <p>Conoscenza di lingue > 1</p> <p>Disponibilità di opuscoli, guide e Informazioni per il charterista</p>

4. Comunicazione

Elementi base	Plus
La comunicazione via internet risulta veritiera	Condizioni contrattuali comunicate anche sul web
Le condizioni relative a prezzi per tipologia di barca, modalità di pagamento ...	Polizza sanitaria in caso di incidenti
E' chiara la titolarità dello armamento	Presenza della società in fiere
	Agevolazioni con porti convenzionati

5. Documenti di bordo

Elementi base	Plus
Presenza a bordo di deviazioni residue di bordo (giri bussola)	Manuali attrezzature di bordo
Assicurazione RC della barca e del motore fuoribordo	Dossier cortesia (numeri telefonici ..)
Portolani e carte nautiche	Check list per stivaggio materiale
	Certificato uso del motore fuoribordo

6. Strumenti e accessori

Elementi base	Plus
VHF	Stazione vento con ecoscandaglio
GPS con cartografia	Tendalino
Attrezzatura carteggio	Doccia esterna
Cassetta attrezzi	Aria condizionata

7. Barca

Elementi base	Plus
Cabine pulite e mantenute	Cabine con almeno 1 oblò apribile per cabina
Biancheria e coprietto pulite	Presenza di biancheria da letto e coperte
Angolo cottura pulito e funzionante	Macchina ghiaccio
Servizio di cortesia in bagno è adeguato (noleggio)	Biancheria in bagno adeguata (noleggio)

8. Assistenza

Elementi base	Plus
E' prevista l'assistenza tecnica in caso di guasti (telefono emergenza)	Riassicurazione del deposito cauzionale
E' prevista la sostituzione della imbarcazione o rimborso	Coperture assicurative per avarie e rimborso
E' prevista assistenza per la conduzione in sicurezza (telefono emergenza)	

9. Impatto ambientale

Elementi base	Plus
	Serbatoio acque nere
	Contenitore per raccolta rifiuti
	Dotazioni per produzione energia rinnovabile

5 Considerazioni finali

La nautica da diporto appare come uno dei pochi settori vincenti nell'economia italiana e solo di recente ha ricevuto la giusta attenzione da parte degli studiosi. Tuttavia, spesso, la nautica da diporto è considerata quasi sinonimo di attività cantieristica rivolta alle grandi imbarcazioni da diporto, la nicchia economica più famosa, in cui le imprese italiane si riconoscono come leader mondiali.

Minore attenzione hanno invece ricevuto altri ambiti del settore che pure sono legati da profonde relazioni con lo sviluppo dei cantieri. Tra questi spiccano i porti turistici, oggetto del presente progetto. I quasi 7.500 km di coste italiane affacciati in posizione centrale sul Mare Mediterraneo, ricco di attrattive storiche e paesaggistiche, ideale per la navigazione da diporto, rappresentano una condizione fisica ottimale per lo sviluppo dei porti turistici che, tuttavia, è rallentato, limitato da scarse visioni imprenditoriali e vincoli culturali, prima ancora che normativi.

Il dimensionamento della domanda di turismo nautico, infatti, dai dati reperiti dalle indagini Unioncamere-Isnart per l'Osservatorio Nazionale del Turismo, permette di stimare l'incidenza di chi alloggia in barca sul totale delle presenze in Italia comprese quelle nelle abitazioni private come pari all'1,3%, su un totale cioè di oltre ottocento milioni di presenze turistiche complessive stimabili sul territorio italiano, quasi 11 milioni di presenze sono trascorse in barca. Considerando la spesa media giornaliera sul territorio di questa tipologia di turista, esclusa quella per il viaggio e l'alloggio (quindi anche i costi eventuali di noleggio), che è pari a circa 113 euro pro-capite al giorno, i consumi turistici effettuati da questo segmento sono stimabili in 1,2 miliardi di euro.

Se a ciò si aggiunge che il reale utilizzo turistico delle imbarcazioni da diporto riguarda un universo molto più ampio, pari cioè al 4% dei turisti, italiani e stranieri, che tra le attività svolte durante il soggiorno indicano gite in barca di proprietà e al 5,5% che indicano gite con barche a noleggio, il dimensionamento dei fruitori di questo segmento turistico assume proporzioni decisamente rilevanti, tanto che la spesa per i principali servizi portuali (nolo e ormeggio) si stima in 515 milioni di euro.

In questo ultimo capitolo, a partire da un interessante confronto della situazione italiana con altre realtà europee, vengono definite alcune potenziali linee di intervento per favorire un ulteriore sviluppo competitivo di questo settore, tenendo conto anche dei Piani di sviluppo realizzati dalle Regioni e dalle Autorità portuali delle tre aree considerate nel lavoro. Un particolare rilievo viene infine dato alle azioni portate avanti in questi ultimi anni dal sistema camerale per supportare la nautica da diporto, avanzando anche alcune idee e/o proposte affinché il presente progetto possa dare il proprio contributo.

5.1 Confronto tra la dotazione portuale italiana ed europea

La nautica rappresenta un settore sempre più competitivo in Italia ma anche a livello internazionale. Il peso della nautica nell'economia del Paese e la sua capacità di creare occupazione è da correlare soprattutto al suo sviluppo costiero. Con i quasi 7.500 km di litorale, di cui circa la metà appartenenti alle isole, l'Italia occupa il secondo posto nel bacino del Mediterraneo per estensione costiera, dietro solo alla

Grecia (con 14 mila km). Nonostante il primato, però, la penisola Ellenica detiene solo l'11,3% dei porti contro il 40% dell'Italia (il numero più alto del Mediterraneo) con oltre 140 mila posti barca - seconda la Croazia (28%) - . La concorrenza per numero di approdi per i diportisti arriva, invece, dai 123 mila posti barca offerti dalla Spagna.

L'adeguatezza di un'infrastruttura è legata alla numerosità, alla contiguità, al prezzo e alla qualità dei servizi offerti. Una preliminare analisi della situazione italiana è ricavabile dai dati di confronto internazionale sulla disponibilità di posti barca rispetto al parco nautico del paese stesso.

Tale indicatore, in realtà, non tiene conto della natura del parco nautico, tuttavia permette di ricavare una stima di massima del posizionamento dell'Italia rispetto ai propri *competitors* internazionali.

Come risulta evidente dalla Tabella 160, pur tenendo conto della possibile diversità di computo delle imbarcazioni e dei posti barca, in Italia i posti barca, se rapportati al parco nautico, sono decisamente inferiori a quelli presenti negli altri Stati europei considerati.

Tabella 160 - Dotazione di posti barca in Europa - anno 2008¹⁰³

Paese	Parco nautico	Abitanti	Marine e porticcioli	Posti barca	km di costa	Unità da diporto per posto barca	Abitanti per posto barca	Abitanti (000) per imbarcazione	Posti barca per km di costa	km di costa/marine e porticcioli
Croazia	105.000	4.500.635	123	13.878	5.807	7,6	324	42,9	2,4	47,2
Francia	725.935	60.009.600	376	224.000	5.500	3,2	268	82,7	40,7	14,6
Italia	622.329	59.619.290	107	147.253	7.465	4,2	405	95,8	19,7	69,8
Grecia	136.450	11.171.740	19	8.000	13.676	17,1	1.396	81,9	0,6	719,8
UK	463.019	60.997.500	500	225.000	12.500	2,1	271	131,7	18,0	25
Svezia	753.000	9.000.000	1.000	200.000	3.200	3,8	45	12,0	62,5	3,2
Spagna	241.000	48.966.300	367	123.000	7.600	2,3	398	203	16,2	20,7

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Ucina, ONN, Servizio Studi e Ricerche Intesa San Paolo

In Italia a fronte di un parco nautico di circa 622 mila imbarcazioni, sono disponibili poco più di 147 mila posti barca, pari a un posto barca ogni 4 imbarcazioni. In Grecia e Croazia il rapporto è decisamente superiore, mentre Francia, Gran Bretagna e Svezia dispongono di una dotazione infrastrutturale più completa.

Due ulteriori indicatori si riferiscono alla domanda potenziale e rapportano sia i posti barca disponibili che il parco nautico esistente alla popolazione: entrambi gli indicatori evidenziano le potenzialità di sviluppo del turismo nautico del nostro Paese che, nonostante le caratteristiche climatiche e morfologiche che senza dubbio lo

¹⁰³ I valori sono stimati, per mancanza di dati puntuali omogenei, sulla base delle fonti disponibili; per la stessa ragione sono state considerate solo le marine e i porticcioli.

avvantaggiano, mostra un numero d'imbarcazioni e di posti barca per abitante inferiore rispetto a quello dei paesi oggetto del confronto.

Infine, è utile considerare anche il numero medio di posti barca per km di costa: anche questo indicatore conferma il ritardo della penisola, ogni km di costa sono infatti disponibili in media meno di 20 posti barca, mentre in Francia la disponibilità è ben superiore, con oltre 40 posti ogni km. Proprio la Francia rappresenta un utile punto di riferimento per riflettere sugli effetti economici - e non solo - derivanti dalla concentrazione di un elevato numero di porti turistici in una porzione di costa tutto sommato limitata.

In Costa Azzurra, in particolare, sono presenti numerosi scali localizzati quasi uno accanto all'altro e che offrono servizi tecnici, sicurezza ed ormeggi nel cuore dei principali centri turistici, creando un forte polo d'attrazione sia per i diportisti, sia per i turisti attratti dal fascino di una regione viva e molto conosciuta. Da Mentone a Saint Tropez, infatti, in circa 130 chilometri di litorale, si trovano circa 23 porti turistici attrezzati, oltre ad un'altra dozzina di approdi minori e vari bacini pubblici con banchine riservate al diporto. Inoltre, sempre sul Mediterraneo sono presenti un'altra ventina di Marina fino alla foce del Rodano e circa altri 30 lungo le coste del Languedoc - Roussillon, fino al confine con la Spagna. In Francia la vicinanza dei porti rappresenta per i diportisti una forte attrazione dovuta alla sicurezza nella navigazione e alla varietà di offerta garantita.

Dal punto di vista strutturale, si tratta, per la maggior parte, di infrastrutture inserite nel cuore dell'abitato, animate tutto l'anno e non semplici aree per il parcheggio di barche, come spesso accade nei porti italiani. I porti francesi, infatti, si configurano come veri e propri villaggi sul mare, offrendo tutto ciò di cui il diportista necessita: supermercati, lavanderie, ristoranti di vario genere, bar, gelaterie, rivendite di giornali e tabacchi, negozi di ogni genere. In molti casi le marine sono in grado di ospitare imbarcazioni oltre i 30 metri e megayacht oltre i 100 metri di lunghezza. Inoltre, ogni porto è differente dagli altri, offrendo, così, motivi peculiari di interesse.

Nonostante il caso della Costa Azzurra rappresenti un contesto particolare a causa della forte attrattività ambientale e paesaggistica, questa breve analisi mostra che, in un territorio vocato al turismo, l'aumento delle strutture turistiche qualificate ha un effetto positivo sulle potenzialità di *appealing* del luogo ed alimenta un circolo virtuoso in cui si registra, contemporaneamente, l'aumento dell'offerta e della domanda di posti barca.

In questa direzione, l'aumento del numero di porti turistici porta al miglioramento dell'offerta di servizi, ad un contenimento dei prezzi e alla crescita del sistema territoriale nel suo insieme, alimentando un ricco indotto e quindi portando lavoro e benessere.

5.2 Linee guida d'intervento

La realizzazione e l'ammodernamento delle infrastrutture portuali è un requisito determinante per lo sviluppo del diporto nautico e delle crociere.

Allo stato attuale, il diportismo nautico è caratterizzato da un forte squilibrio tra domanda di ormeggi ed offerta portuale. La carenza di approdi ed ormeggi è

considerata l'ostacolo principale per lo sviluppo italiano della nautica da diporto ed è ormai ampiamente condivisa l'opinione secondo cui l'incremento dell'offerta portuale possa costituire una fortissima incentivazione per lo sviluppo diportistico e il relativo indotto. E' poi da sottolineare che molti ormeggi presenti sul territorio nazionale sono allocati in porti ed approdi scarsamente attrezzati per offrire servizi adatti alle esigenze del diportismo, in quanto la maggior parte degli stessi porti fu, a suo tempo, progettata e realizzata per scopi commerciali e non turistici.

Il settore della nautica da diporto è costituito da differenti tipologie di imbarcazioni - caratterizzate principalmente da differenti dimensioni, prezzi, costi di mantenimento, capacità di navigazione su lunghe distanze, ecc. - , alle quali corrispondono diverse tipologie di diportisti: *stanziali*, *stagionali* e *di transito* - cfr. §2.2 - . Le diverse tipologie di utenza, a loro volta, determinano differenti esigenze, la maggior parte delle quali dovrebbero trovare soddisfazione nelle strutture portuali al servizio della nautica diportistica. Generalmente in un porticciolo possono essere presenti tutte le tipologie di utenza; tuttavia, la caratterizzazione del porto è determinata dal livello qualitativo e quantitativo di servizi offerti che, a sua volta dipende dalla tipologia di utenza predominante presente nel bacino di utenza del porto stesso.

Sulla base di quanto esposto, in proiezione, è necessario orientarsi ad una visione di sistema dei porti turistici in grado di:

- superare la frammentarietà;
- migliorare l'utilizzo della capacità ricettiva;
- innalzare il livello dei servizi;
- superare la precarietà nella composizione dell'offerta.

Se dal lato del diporto nautico, ad esempio, è importante creare nuovi posti barca in porti turistici o in strutture polifunzionali, di nuova costruzione o riconversione di aree dismesse; dal lato del mercato delle crociere, invece, è necessario realizzare banchine di dimensione adeguata ai crescenti standard delle navi e terminal per l'accoglienza dei passeggeri. Di particolare rilevanza sono anche gli investimenti sul fronte dell'infrastrutturazione di base del sistema portuale (bacini, dighe, canali, fondali, ecc.) e di contorno al porto stesso, quale legante tra città e porto. In assenza di tali interventi entrambi i mercati - diportistico e crocieristico - hanno limitati spazi di crescita e il potenziale sviluppo locale può essere colto solo in parte.

In questo contesto, è rilevante il ruolo del finanziamento privato: numerosi porti turistici, infatti, sono già stati creati attraverso il *project financing*¹⁰⁴ e altrettanto vale per i terminal crociere. Allo stesso tempo, però, la riforma della legge 84/94¹⁰⁵ sui porti, che prevede la semplificazione delle procedure di approvazione dei Piani Regolatori Portuali e il potenziamento del ruolo di coordinamento delle Autorità

¹⁰⁴ Si citano, a titolo di esempio, Borghetto Santo Spirito in Liguria, Marina di Stabia in Campania e Marina di Ragusa in Sicilia.

¹⁰⁵ La Legge 28 gennaio 1994, n. 84 (G.U. n. 28 del 4 febbraio 1994) ha per oggetto il riordino della legislazione in materia portuale. "La presente legge disciplina l'ordinamento e le attività portuali per adeguarli agli obiettivi del piano generale dei trasporti, dettando contestualmente principi direttivi in ordine all'aggiornamento e alla definizione degli strumenti attuativi del piano stesso, nonché all'adozione e modifica dei piani regionali dei trasporti."

Portuali¹⁰⁶, potrà fare da volano per una politica di rilancio della portualità nel Paese.

Lo sviluppo infrastrutturale dei porti, infatti, è responsabilità delle Autorità Portuali, che, attraverso i Piani Operativi Triennali - POT - e i Piani Regolatori Portuali - PRP - pianificano gli interventi da realizzare nelle aree portuali di competenza. I POT determinano le strategie di sviluppo delle attività portuali, mentre i PRP definiscono la destinazione d'uso delle aree portuali e gli investimenti, con attenzione anche allo sviluppo delle relazioni tra il porto e la città - di concerto con l'Amministrazione Comunale coinvolta - .

A questo punto, risulta interessante indagare sulle strategie adottate dalle Autorità Portuali considerate nel progetto e su come queste si stiano muovendo in termini di rinnovamento e/o ammodernamento delle proprie strutture. Allo scopo sono stati consultati i PPR e i PRT¹⁰⁷ disponibili e relativi alle tre regioni monitorate - Marche, Liguria e Sardegna - e, a completamento del quadro, le recensioni presenti nella stampa locale di riferimento, focalizzando l'attenzione su alcune situazioni peculiari.

Prima di procedere all'analisi per aree geografiche, si vuole ancora evidenziare l'iniziativa esemplare avanzata da Liguria, Toscana, Sardegna e Corsica, e che va sotto il nome di Progetto Odyssea. L'idea è quella di creare itinerari turistici che connettano i porti e le città marittime dell'Alto Tirreno all'entroterra, in modo che anche il territorio rurale possa beneficiare dei vantaggi del turismo da diporto.

Il progetto Odyssea¹⁰⁸ è un programma che, oltre alla valorizzazione dei territori limitrofi ai porticcioli turistici, ha come scopo la creazione di nuovi servizi di accoglienza da destinare ai diportisti. Finanziato con 2 milioni e 500 mila euro dall'Unione Europea, Odyssea sarà sperimentato in 15 città pilota: Rapallo e Porto Lotti in Liguria, Rosignano, Suvereto, Grosseto e Viareggio in Toscana, Castelsardo, Alghero, Carloforte e Santa Teresa di Gallura in Sardegna, Ajaccio, Saint Florent, Bonifacio, Macinaggio e Solenzara in Corsica. Quattro regioni che lavorano insieme per dare qualità al turismo nautico e per rispondere ad una concorrenza sempre più agguerrita a livello mondiale. Il valore aggiunto, che può permettere di vincere questa sfida, è la qualità dell'entroterra, la storia e la cultura. In quest'ottica si vuole creare un sistema nel quale le informazioni circolino velocemente, nel quale ci sia la possibilità di prenotare un posto barca con un click del mouse e nel quale un diportista che attracca in un porto sia consapevole delle offerte turistiche del territorio circostante. Alla base di tutto questo, l'idea innovativa è quella di un **sistema dove le regioni dell'Alto Tirreno non siano più in competizione tra di loro, ma che costruiscano insieme un'offerta unica con l'obiettivo di attrarre nuovi turisti nautici.**

¹⁰⁶ Le Autorità portuali sono, infatti, ancora dipendenti dalle scelte centrali dello Stato e spesso soggette al ciclo politico.

¹⁰⁷ Piano Regionale dei Trasporti.

¹⁰⁸ Firmato il 9 luglio 2009 ad Ajaccio, è partito ufficialmente l'accordo interpartenariale che darà il via al progetto Odyssea FIM - transfrontaliero Italia/Francia. La firma ufficiale della convenzione interpartenariale dà il via ufficiale alla collaborazione tra la Regione Corsica e l'Agenzia per il Turismo della Corsica, capofila del progetto, e l'Associazione Nazionale Città del Vino (con il comune di Grosseto, il porto di Cala de' Medici e il comune di Viareggio), la Provincia di Pisa, l'Agenzia per il Turismo della Liguria e la Regione Liguria e la Rete dei Porti di Sardegna.

REGIONE MARCHE

Ancona rappresenta un punto di riferimento per la cantieristica (grazie alla presenza di cantieri conosciuti a livello internazionale e mondiale) ed il diporto (grazie alla presenza di un porto turistico tra i più importanti della costa per la sua ricettività e per i servizi che garantisce). All'interno del sistema portuale dorico, la Marina Dorica si propone come il possibile porto di riferimento per le migliaia di imbarcazioni dirette sull'altra sponda dell'Adriatico ed in particolare in Croazia. Nel settembre 2005 è stato approvato dalla Regione il Piano Particolareggiato del porto che prevede una nuova profilatura, l'ampliamento dell'area commerciale, la realizzazione di parcheggi polmone, il potenziamento della cantieristica minore, la realizzazione di un nuovo porto peschereccio con annesso mercato ittico e l'ampliamento del porto turistico. La zona che risente maggiormente della mancanza di spazi è quella del porto storico, dove, a tale problema, si aggiunge quello della mancata razionalizzazione delle aree operative. Per riorganizzare l'area più antica e prestigiosa del porto, nel 2003 l'Autorità Portuale, il Comune di Ancona e Fincantieri hanno siglato un accordo da 8 milioni di euro accollandosi l'intero investimento. Sono stati poi previsti incentivi per la trasformazione di insediamenti destinati alla produzione di beni e servizi in zone pensate per l'attività della cantieristica navale, così come lo spostamento dal porto storico delle attività non compatibili con il traffico passeggeri.

In questo quadro di riqualificazione complessiva, la Marina Dorica si propone di diventare un porto d'eccellenza: è stato presentato alla stampa un progetto in cui è previsto un eliporto e una banchina di 280 metri così da poter ospitare contemporaneamente 15 imbarcazioni da diporto di 40 metri. Oltre a questo investimento sono poi stati previsti altri importanti servizi, tra i quali: un centro commerciale, una club house, una foresteria e spazi per altre attività legate alla diportistica - tra le quali le sedi dei circoli nautici - .

Il porto di Ancona presenta spiccate caratteristiche di polifunzionalità con alcune peculiarità quali il notevole traffico traghetti con carico misto veicoli e passeggeri, il cosiddetto "Ro-Pax". In linea con le moderne tendenze che prevedono, invece, una distinzione tra le due tipologie di traffico, il Piano prevede una suddivisione fisica tra il più rapido traffico passeggeri - navi da crociera, aliscafi, catamarani, traghetti - distribuito lungo le banchine del fronte orientale del porto storico ed il terminale merci "multi-purpose" - merci varie, contenitori, Ro-Ro, rinfuse - nel nuovo terrapieno occidentale.

Più in generale, il PRP si fonda sui seguenti obiettivi:

- aumento degli spazi a terra contigui alle banchine (retrobanchine) per incrementare la produttività legata alla movimentazione terrestre del traffico;
- separazione razionale dei vari traffici con allontanamento di quelli "industriali" più impattanti dalla zona storica più prossima alla città;
- spostamento dei silos verso ponente;
- traffico passeggeri tutto localizzato lungo il fronte orientale del porto storico;
- specializzazione (non promiscuità) d'uso degli accosti ed aree relative, ma anche massima flessibilità sulla destinazione delle aree retrostanti alla

banchina e sul numero/lunghezza navi, favorita dalla estensione rettilinea delle banchine.

I possibili sviluppi del Porto di Ancona sono poi ovviamente legati alle politiche delle infrastrutture e dei trasporti in gioco non solo a livello nazionale, ma anche internazionale e che riguardano l'intera area dell'Adriatico e dello Ionio, quali i Corridoi plurimodali V e VIII, le Autostrade del mare, il Corridoio Bar - Belgrado - Budapest, ecc.

Il Piano di sviluppo del Porto costituisce, inoltre, un'occasione importante per riproporre il binomio città - porto, dal momento che l'ambito portuale è una delle zone della città di più antica urbanizzazione. Il rapporto fra città e porto è stato storicamente molto stretto, ma anche conflittuale, poiché le esigenze funzionali del porto hanno spesso sacrificato quelle della città. Nelle previsioni del Piano, l'accessibilità da parte dei cittadini alle funzioni e ai beni culturali presenti lungo l'arco del porto storico dovrebbe essere migliorata mediante: una nuova viabilità per l'accesso all'area dei cantieri navali esternamente allo spazio delle banchine, un sistema di parcheggi a servizio delle funzioni portuali e della fruizione della fascia urbana limitrofa, la rivitalizzazione della parte della città a ridosso del porto (tramite un collegamento con il sistema pedonale del centro storico) e una serie di percorsi pedonali che consentano la fruizione del fronte mare e la visita dei principali monumenti.

Questi obiettivi potranno essere raggiunti solo dopo aver affrontato e risolto, con una certa rapidità, gli ormai noti problemi dei collegamenti stradali e ferroviari. La sostenuta movimentazione di merci via TIR, il continuo rafforzamento del traffico traghettistico, le caratteristiche stesse dei flussi di traffico, evidenziano l'urgenza del problema dei collegamenti del porto con la grande viabilità. Per quanto riguarda i collegamenti ferroviari, sono state pianificate diverse soluzioni sia per il servizio viaggiatori, sia per le merci. Nel primo caso, si tratta di assicurare il collegamento fra le aree di imbarco e la stazione di Ancona Centrale, con il problema dell'interferenza fra la viabilità sottomare e la ferrovia. Nel secondo caso¹⁰⁹, si prevede di mantenere gli impianti ferroviari esistenti nella nuova darsena e di rinunciare ai binari nelle banchine destinate alle navi portacontainer, liberando gli spazi retrostanti le nuove banchine, per lasciare loro la massima funzionalità.

Inoltre, sono previste tre piattaforme intermodali esterne all'area doganale, ma direttamente connesse sia alla viabilità principale che a quella sottomare e al parcheggio polmone, per il sistema *autostrada viaggiante* - trasporto dei veicoli stradali su pianali ferroviari - , il carico delle casse mobili sui carri ferroviari e il servizio auto a seguito. Il completamento di tutte le opere a mare di difesa esterne e di banchinamenti, con la contemporanea realizzazione dei collegamenti stradali e ferroviari con le grandi linee di comunicazione, consentirà di superare gli attuali limiti e le carenze strutturali che non consentono di sfruttare a pieno le potenzialità dello scalo dorico.

¹⁰⁹ Il trasporto ferroviario di merci che interessa il Porto di Ancona si limita a poche categorie merceologiche - sebbene movimentate in ingenti quantità - : carbone destinato alla centrale ENEL, coils provenienti dall'acciaiera di Terni, ghisa destinata all'acciaiera di Terni. Le altre tipologie merceologiche lavorate nel porto di Ancona - cereali, semi, caolino, cemento, legname, ecc. - non sono movimentate con il vettore ferroviario.

Da sottolineare, infine, che la nuova imboccatura con fondali di -15 m e la nuova banchina rettilinea della lunghezza di 920 m e con fondali di -14,00 m, consentiranno al porto di Ancona di acquisire un importante elemento di forza nei confronti di altri porti dell'Adriatico.

Per quanto riguarda il porto di **Numana**, dalle cronache locali risulta che lo scalo produca risultati positivi ogni anno, conquistando sempre nuovi estimatori; aumentano, infatti, le richieste di posti barca, ma risulta altrettanto chiaro che lo scalo deve essere potenziato e migliorato. Quello che attira di Numana è sicuramente la vicinanza al Conero e i suoi spettacolari fondali marini. Per poter competere con la concorrenza è prima di tutto necessario migliorare la sicurezza del porto - le attuali opere di difesa esterna risultano non sufficienti a preservare gli ormeggi in caso di mareggiate - , realizzare i servizi per i diportisti, bar e ristoranti. Per il porto è stato presentato, nel 2007, un progetto da 32 milioni di euro affidato alla società specializzata pubblico - privata *Italia Navigando*¹¹⁰ e che prevede quasi il raddoppio dell'attuale offerta di posti barca. Il Comune di Senigallia ha in fase di elaborazione un aggiornamento del PRP nel quale sono previsti degli adeguamenti tecnici - funzionali per l'aumento del numero dei posti barca senza modificare le opere strutturali ed idrauliche esistenti.

Per il porto di **Senigallia**, gli obiettivi principali che il nuovo PRP vuole raggiungere sono i seguenti:

- realizzazione di una struttura in grado di rispondere alle esigenze di spazi e servizi espressi dalla nautica da diporto, tenendo conto della programmazione regionale;
- potenziamento delle attività economiche che si sviluppano nell'area portuale - pesca, cantieristica, nautica da diporto - , sia attraverso la specializzazione delle darsene, sia con il potenziamento dei servizi e delle infrastrutture - nuovo mercato ittico per la pesca, nuovi spazi e scali di alaggio per la cantieristica, qualificazione degli ormeggi e dei servizi a terra per il diporto, ecc. - ;
- recupero del rapporto città - porto attraverso la realizzazione di nuovi collegamenti viari e pedonali, utilizzando gli spazi del "Cantiere Escavazione Porti" per collocare una struttura di interscambio con il centro storico della città;
- creazione di un nuovo avamposto che, senza protrarsi in mare più dell'attuale molo di levante, consenta di staccare l'accesso al porto dal fiume Misa, risolvendo così la difficile convivenza con le piene del fiume e rendendo l'accesso al porto più sicuro.

Una volta completate le opere previste nel PRP saranno disponibili le seguenti attrezzature, divise per settore:

¹¹⁰ Italia Navigando S.p.a., società controllata da Invitalia, l'Agenzia Nazionale per l'Attrazione degli Investimenti e lo Sviluppo d'Impresa S.p.A., è la nuova realtà del turismo nautico italiano. Costituita nel 2002 con l'obiettivo di promuovere lo sviluppo di una rete nazionale di porti turistici, opera in partnership con Enti territoriali ed imprenditori privati, contribuisce allo sviluppo economico del Paese e delle infrastrutture, valorizza le potenzialità turistiche nei siti portuali e nei territori limitrofi. Gli interventi sono realizzati sia attraverso società di scopo, costituite per recuperare e gestire porti turistici esistenti, sia con l'acquisizione di partecipazioni in società già operative.

- **Pesca:** darsena di 6.300 mq per 85 imbarcazioni, deposito carburanti, mercato del pesce;
- **Cantieristica:** aree coperte e scoperte per complessivi 12.087 mq; scalo di alaggio e banchina di allestimento;
- **Nautica da diporto:** darsena di 25.794 mq per 336 posti barca complessivi; pontili di ormeggio attrezzati con tutti i servizi - acqua, energia elettrica, telefono, ecc.-, impianto fognario, servizio carburanti, servizio manutenzione, sede per associazioni e servizi generali;
- **Parcheggi** per un totale di 400 posti.

Per migliorare il rapporto tra la città e il porto, le iniziative riguardano: la nuova viabilità per i collegamenti fra la SS 16 Adriatica ed il porto e fra la riviera di ponente e quella di levante; il recupero dei manufatti delle industrie dismesse nell'area portuale per nuovi usi relativi alle attività portuali e per stabilire una continuità urbanistica con la città.

Lo sviluppo del porto è anche stato accompagnato da una crescita dell'industria nautica di qualità, avvenuta soprattutto nel distretto del Cesano con l'insediamento di attività legate alla nautica di livello internazionale sia per fatturato che per numero di addetti. Le imbarcazioni vengono realizzate in stabilimenti lontani dalla costa, ma il settore ha necessità di punti di approdo e di stazionamento all'interno dei porti marchigiani dove vengono effettuati gli allestimenti finali, le riparazioni e le manutenzioni. I trasporti speciali, infatti, creano notevoli disagi per i residenti, per il traffico e per i costi notevoli. La costruzione di due pontili permetterebbe di alare le barche costruite o in deposito negli stabilimenti della Val Cesano e dalle altre strutture di ricovero invernale senza interessare per il trasporto all'area portuale la viabilità cittadina, realizzando un sistema portuale integrato che ridurrebbe gli impatti negativi legati al traffico ed alla necessità di impegnare aree all'interno del porto per lavorazioni inquinanti.

Infine, nel porto di **Civitanova Marche** negli ultimi anni sono stati avviati i seguenti importanti interventi di miglioramento ed ammodernamento delle strutture esistenti:

- allargamento del piano viabile del molo sud;
- ristrutturazione ed ampliamento della banchina del molo sud;
- costruzione del tratto della banchina di riva di collegamento tra il molo sud e lo scalo di alaggio;
- realizzazione di un pontile a giorno per pescherecci sul molo est.

I suddetti interventi, in parte già realizzati, consentono di ottenere i seguenti vantaggi:

- miglioramento della mobilità portuale a vantaggio dell'attività della pesca quale risorsa primaria nell'economia del territorio;
- aumento della prevenzione per la sicurezza degli operatori e degli ormeggi,
- aumento dell'operatività del porto dal punto di vista logistico;
- aumento e razionalizzazione degli ormeggi delle unità da pesca.

L'ampliamento previsto con la realizzazione della nuova darsena consentirà di aumentare la ricettività della nautica da diporto con ulteriori 600 posti barca. La messa in sicurezza del bacino interno con la realizzazione dei nuovi banchinamenti permetterà una migliore utilizzazione degli spazi per le attività della pesca, della cantieristica e del turismo.

Queste trasformazioni devono poi essere affiancate da opere di ristrutturazione e rifunzionalizzazione delle parti di città disordinatamente cresciute tra il borgo ed il confine portuale, affinché il porto si inserisca fluidamente nel contesto della città e, al tempo stesso, proponga un'immagine qualificata ed armoniosa del waterfront.

REGIONE LIGURIA

Nel corso degli ultimi anni il sistema portuale di Savona Vado ha vissuto una fase di forte cambiamento, durante la quale sono stati attuati i programmi dettati dall'Autorità Portuale di Savona e sono stati definiti i percorsi per lo sviluppo futuro del porto e del territorio savonese. Il passo fondamentale è stato compiuto con l'elaborazione del nuovo Piano Regolatore Portuale, recentemente approvato in sede Ministeriale.

Il Masterplan si pone diversi obiettivi, tra i quali:

- la crescita della funzione commerciale, migliorando l'operatività delle attività logistico - portuali già presenti ed individuando spazi per nuovi settori;
- lo sviluppo del turismo: crociere e diporto;
- la ricerca di sinergie tra il porto e la città, per migliorare la compatibilità tra attività portuali ed urbane e per valorizzare gli spazi di pregio;
- il miglioramento dell'accessibilità del porto attraverso il riassetto del sistema di trasporto.

Una stima delle risorse finanziarie che confluiranno su Savona e Vado per l'attuazione dei progetti previsti è pari a 300 milioni di euro e, in termini occupazionali, è stato stimato che le iniziative di Piano implicheranno una crescita di circa 1.000 addetti - tra diretti ed indotto - .

Il Piano Regolatore focalizza l'attenzione su azioni di valorizzazione e diversificazione funzionale degli spazi esistenti, ricercando, allo stesso tempo, soluzioni per migliorare l'accessibilità stradale.

Nel settore mercantile, grazie ad un'espansione a mare della diga foranea, sarà ricavata una superficie operativa di circa 80.000 mq, dotata di due nuovi accosti e di magazzini per 15.000 mq.

Dal punto di vista della viabilità di accesso al porto, invece, per ridurre l'impatto del traffico pesante sulla circolazione urbana, il varco doganale sarà trasferito su un nuovo terrapieno a mare, che ospiterà anche aree di sosta e di servizio per l'autotrasporto; inoltre, saranno realizzati nuovi raccordi stradali che canalizzeranno i flussi diretti alle diverse aree portuali: mercantile, passeggeri e urbana.

Sono poi previsti diversi interventi per il consolidamento del comparto della nautica, quali: il recupero delle aree di Miramare, dove saranno trasferite le aziende di cantieristica che oggi operano sugli spazi adiacenti all'area crociere, l'espansione

delle aree nord orientali per lo sviluppo dei servizi artigianali correlati alla nautica e la realizzazione del nuovo porto turistico della Margonara¹¹¹, all'imboccatura del porto di Savona.

Infine, saranno valorizzati gli elementi storici, architettonici ed ambientali dell'area antistante la fortezza del Priamar, favorendo lo sviluppo di nuove funzioni urbane.

Il porto di **Vado** è collocato in posizione decentrata rispetto alla città ed è dotato di un'efficiente sistema di connessione alla rete di trasporto, pertanto, questo ha consentito di delineare una soluzione di forte espansione delle opere portuali.

L'intervento principale riguarda la costruzione di un'espansione a mare di 250.000 mq da destinare al riassetto dell'attuale Terminal Rinfuse e dei due pontili per lo sbarco di prodotti petroliferi, ma soprattutto alla realizzazione di un nuovo terminal contenitori. Quest'ultimo avrà una superficie di circa 200.000 mq ed una banchina di 700 m di lunghezza, con profondità di accosto da 15 a oltre 20 m. Due accosti saranno dedicati ai terminal per le rinfuse solide e per i prodotti petroliferi, collegati a terra rispettivamente via nastro e condotta. Per proteggere i nuovi accosti ed assicurare l'agibilità nautica del porto sarà poi costruita una nuova diga foranea, alla cui radice si realizzerà un accosto Ro-Ro.

L'intero sistema viario portuale verrà ridisegnato mediante la realizzazione di un unico varco doganale che permetterà di accedere alle aree portuali secondo due direttrici distinte: una verso i terminal già esistenti e l'altra verso il nuovo terminal. Verranno poi completate le opere d'intervento sulla Via Aurelia ovvero lo svincolo di accesso al terminal traghetti e l'accesso alle nuove aree turistico - ricettive previste tra le aree portuali e le spiagge di Bergeggi.

REGIONE SARDEGNA

Il progetto degli assetti essenziali a servizio dei trasporti marittimi, da e per la Sardegna, è sostanzialmente fondato sui seguenti obiettivi:

- garanzia di un numero adeguato di collegamenti verso i principali porti dell'arco tirrenico;
- miglioramento degli attuali livelli di servizio;
- tariffe compatibili con uno schema preciso di continuità territoriale e di sviluppo del sistema economico;

¹¹¹ Il 18 novembre 2009, a Savona, si è tenuta la Conferenza di Servizi sull'ammissibilità del progetto preliminare relativo al porto turistico della Margonara, cui hanno partecipato Regione Liguria, Comune di Savona, Comune di Albissola Marina, Autorità Portuale di Savona, Società Porticciolo di Savona e Albissola Marina s.r.l., Agenzia delle Entrate, Agenzia delle Dogane e Capitaneria di Porto. E' stata concordata un'ulteriore Conferenza di Servizi che si terrà il 16 dicembre 2009. Il segno distintivo del nuovo porto turistico sarà un grattacielo di 120 metri di altezza. L'intervento verrà realizzato con gli oneri di urbanizzazione versati dalle due imprese che hanno vinto la gara d'appalto per la realizzazione del porto, Omnia e Spada. I privati, invece, costruiranno una passeggiata che si svilupperà al di sotto della Via Aurelia, tra Savona e Albissola Marina, creando un collegamento pedonale e ciclabile. Il porto turistico sarà dotato di 700 posti barca. Il progetto, inoltre, prevede piccole aree a terra per il rimessaggio delle barche e la ristorazione e un'ampia area di parcheggio, di 35 mila metri quadrati, per oltre 1.500 posti auto.

- minimizzazione, sulla base del conseguimento degli obiettivi sopra citati, dell'eventuale intervento a carico della mano pubblica.

Per il sistema portuale di **Olbia e Golfo Aranci** è prevista la completa liberalizzazione dei servizi, in virtù del consistente volume di traffico passeggeri e merci e degli alti livelli qualitativi dei servizi marittimi erogati. La stessa compagnia Tirrenia ha svincolato la linea Olbia - Civitavecchia dalla convenzione con lo Stato, per poter operare in concorrenza con proprie strategie di mercato. Inoltre, con l'acquisto da parte della Moby Lines della compagnia concorrente Lloyd Sardegna, è stato potenziato il livello qualitativo e quantitativo dell'offerta passeggeri e merci dell'armamento privato, sia nei periodi di bassa stagione - collegamenti per Piombino e Livorno - sia nei periodi estivi - collegamenti per Genova e Civitavecchia e ulteriore potenziamento dei collegamenti per Livorno e Piombino - . Tuttavia, permane la necessità di inserire opportune regole volte a garantire comunque il servizio pubblico anche in periodi di bassissima domanda come nel caso delle principali festività dell'anno, nelle quali è consuetudine dell'armamento privato limitare o interrompere i propri servizi.

Per l'assetto futuro del complesso portuale di Olbia e Golfo Aranci è stato stimato che l'aumento di traffico da oggi al 2020, nell'area portuale di Olbia, si distribuisca per metà sull'Isola Bianca e per metà sulle strutture del porto Cocciani: senza tale suddivisione, il porto dell'Isola Bianca non potrà sicuramente sostenere il trend di sviluppo del prossimo decennio. Inoltre, le attuali prospettive di sviluppo della nautica da diporto, rendono necessario un adeguamento della canaletta di accesso al golfo.

Nel porto di Golfo Aranci, considerata la poca disponibilità di aree destinate ai servizi e alle operazioni portuali, si prevede la dismissione dei fasci binari, la creazione di una nuova via d'accesso al porto, un nuovo riallineamento delle attuali banchine con l'obiettivo di incrementare le aree di sosta, la realizzazione di nuovi banchinamenti conformi alle esigenze dei futuri traffici Ro-Pax e navi da crociera e la realizzazione di una stazione marittima.

Inoltre, notevole attenzione viene rivolta alla salvaguardia e alla valorizzazione ambientale. La rinaturalizzazione, valorizzazione e preservazione del verde nei lungomari di Olbia si armonizzano con le strutture destinate alla nautica da diporto che, salvando gli aspetti ambientali e paesaggistici, creano il nuovo waterfront cittadino.

La fase propositiva all'anno 2020 del Piano Regolatore Portuale prevede, tra le opere principali:

- separazione dei traffici leggeri/pesanti su livelli sfalsati e redistribuzione a terra in relazione ai piani di security - Isola Bianca - ;
- ottimizzazione degli spazi urbani fronte mare, con relativa viabilità, ad uso diportistico - Molo Brin, Dente Bosazza, Via Genova - ;
- accessibilità pedonale e fruizione dell'area di lungomare, valorizzazione delle emergenze archeologiche sul Porto Romano e rinaturalizzazione delle acque interne dei canali;
- realizzazione del tunnel sub-alveo sul Porto Vecchio di Olbia;

- realizzazione di un parco tematico ed ecologico nelle aree dell'ex ferrovia del porto di Golfo Aranci, alle pendici di Capo Figari;
- rifunzionalizzazione delle strutture portuali e delle infrastrutture viarie di servizio al porto di Golfo Aranci;
- razionalizzazione e miglioramento dell'accesso al porto di Golfo Aranci e della viabilità circumportuale;
- ristrutturazione del porto peschereccio di Golfo Aranci alla luce delle esigenze di carattere urbanistico e della vicinanza al porto turistico programmato dal comune;
- ridefinizione della viabilità di collegamento fra il porto e la rete stradale primaria della regione.

Per quanto riguarda i collegamenti dal porto di **Porto Torres**, gli obiettivi e le linee strategiche mirano al rafforzamento delle attuali funzioni dello scalo, in particolare:

- consolidamento dei collegamenti marittimi nazionali ed internazionali;
- realizzazione di un raccordo ferroviario, all'interno del porto, che sia funzionale all'attuazione dell'intermodalità mare - ferro - gomma;
- realizzazione di un nuovo molo di levante con funzioni di soprafflutto, ampliamento degli specchi acquei e realizzazione di due nuovi accosti;
- realizzazione della viabilità adeguata a smaltire il flusso di veicoli in sbarco ed imbarco, in connessione con la rete stradale statale.

Il raggiungimento di questi obiettivi è sicuramente favorito dal recente inserimento del porto di Porto Torres all'interno delle competenze dell'Autorità Portuale di Olbia - Golfo Aranci.

Infine, per quanto riguarda **Santa Teresa di Gallura**, l'attuale livello di offerta per i passeggeri appare sufficiente, mentre non è sempre garantito quello per le merci, fatto, questo, non trascurabile se si tiene conto che la particolare tipologia del collegamento consente esclusivamente traffico di tipo "accompagnato". Lo scenario di Piano prevede, quindi, da un lato, la possibilità di incrementare l'offerta di stiva per le merci - sia con il rinnovamento delle flotte impiegate¹¹², ma soprattutto con una maggiore frequenza del servizio - , dall'altro, individua una serie di interventi infrastrutturali che comprendono: il consolidamento dei fattori strutturali dei porti - a mare e a terra - e la messa a punto di una serie di moderne infrastrutture portuali - terminal passeggeri, banchine specializzate, per lo stoccaggio, lavorazione, smistamento, ecc.

¹¹² I limiti infrastrutturali dei porti di Santa Teresa di Gallura e di Bonifacio non consentono l'utilizzo di traghetti di elevata capacità, quindi, pur essendo possibile la sostituzione dell'attuale naviglio con uno di maggiore capacità, l'incremento di offerta di stiva sarà comunque marginale per poter soddisfare contemporaneamente la domanda passeggeri e quella merci.

5.3 Le azioni del mondo camerale nel settore della nautica da diporto

Il progresso della nautica da diporto e dell'industria nautica all'interno delle attività economiche non può prescindere dagli impulsi che provengono dal marketing territoriale, sia per quello che riguarda il settore squisitamente turistico, sia per quanto si riferisce all'industria ed ai servizi.

Tutto ciò si fonda, innanzitutto, su un processo di rilancio dell'economia locale con attivazione di servizi innovativi che rafforzano la competitività delle imprese e, quindi, la loro capacità di creare occupazione stabile, esigenza ancora più sentita in questo periodo di forte crisi economica ed occupazionale. In secondo luogo, appare particolarmente strategica l'esistenza di un network diffuso ed in grado di attuare interventi di promozione ed assistenza tecnica e finanziaria per incoraggiare l'interazione tra gli attori del comparto e lo spirito di cooperazione industriale e commerciale soprattutto tra le piccole e medie imprese. E le iniziative fin qui promosse dal sistema camerale nell'ambito della nautica si inquadrano perfettamente in questo contesto.

Iniziative che, a dire il vero, non si limitano a tempi recenti, ma che trovano le loro origini già nel 1971 con la creazione di ASSONAUTICA - Associazione Nazionale per la nautica da diporto - organismo che nasce proprio con l'obiettivo di promuovere e favorire lo sviluppo della nautica da diporto e del turismo nautico e di tutelare gli interessi del diportismo nautico italiano e degli operatori del settore della nautica.

Ad essa partecipano l'UCINA, l'Istituto Tagliacarne, Nautital srl, Mare Nostrum, i Circoli nautici Lucano e di Sibari (Akiris), Associazione Avvisatori Marittimi Italiani (Avvimar), 2 Unioni regionali camerali (Lombardia e Puglia) e 44 Camere di Commercio. Assonautica è articolata in 38 associazioni provinciali e 4 regionali costituite su iniziativa delle Camere di Commercio e Unioni regionali. In ciascuna delle aree in cui è presente Assonautica si occupa della redazione di studi sulla nautica e di progetti finalizzati alla valorizzazione delle risorse presenti sul territorio e legate all'economia del mare. Non ultimo il sostegno dato alle attività per il riconoscimento dei distretti della cantieristica e della Nautica in alcune regioni.

Negli ultimi anni, inoltre, è stata data vita al progetto Nautic Italy che nasce dall'Intesa ICE- Unioncamere 2007-2008 e che vuole favorire la collaborazione tra le aziende ed i cantieri a livello mondiale, sia con le aree maggiormente sviluppate sia con nuove realtà sempre più interessate da insediamenti produttivi e di servizi per la cantieristica. Il sistema, quindi, mira a favorire l'internazionalizzazione degli operatori italiani del settore della cantieristica e della nautica, in generale, e il consolidamento della loro presenza nei paesi emergenti attraverso azioni mirate e stabili nel tempo.

Punto di forza di Nautic Italy è la stretta collaborazione in tutte le fasi dalla pianificazione, al coordinamento, alla gestione e al finanziamento tra l'Istituto per il Commercio Estero con la sua rete degli uffici all'estero e l'Unioncamere nazionale con il suo network di Camere di Commercio e strutture specializzate diffuse a livello provinciale. Questa formula permette la realizzazione di azioni di partenariato pianificate su più annualità con paesi esteri accuratamente selezionati.

Nell'ambito del progetto è stato realizzato un portale contenente molte informazioni utili agli operatori, tra cui una banca dati imprese del settore e schede paese che costituiscono una guida pratica per l'imprenditore nautico. La gestione, l'aggiornamento del portale e della banca dati e del sito vengono realizzate da SIDI-

Eurosportello, Azienda Speciale della Camera di Commercio di Ravenna in collaborazione con l'ICE - l'Istituto per il Commercio Estero.

Accanto ad Unioncamere italiana si possono citare diverse iniziative messe in atto dalle singole Camere di commercio per rilanciare o valorizzare la filiera della nautica, considerata un settore importante dell'economia di quei territori che si affacciano sul mare. Tra gli esempi più evidenti se ne possono riportare due.

Il primo è l'Azienda Speciale per la portualità salernitana - SEA PORTS, creata dalla Camera di commercio di Salerno, che attraverso il suo sito internet fornisce ai diportisti tutte le informazioni sui porti, sul territorio, sulle strutture ricettive, sui collegamenti stradali e marittimi, sugli eventi, sulle imprese nautiche, meteo, leggi e regolamenti e tutto ciò che riguarda la nautica nella provincia di Salerno.

Nell'ambito della partecipazione delle Camere di commercio alla individuazione dei distretti e sistemi locali della nautica e alle attività di promozione in Italia e all'Estero nonché alle attività di formazione degli addetti, possiamo citare l'impegno profuso dalla Camera di Commercio di Latina alla nascita del distretto della Nautica del Lazio.

In questo caso l'Ente camerale con la Provincia di Latina ed il Consorzio di Sviluppo Industriale Sud Pontino ha condotto uno studio volto all'individuazione dei caratteri geo economici previsti dalle legge regionale 36/2001 per la creazione di un sistema produttivo locale della cantieristica navale e nautica da diporto nel Lazio.

Nel marzo 2007 il Consiglio regionale del Lazio ha approvato l'istituzione del sistema produttivo locale della nautica, che interessa quasi 500 aziende con 2000 addetti e comprende un territorio di 21 comuni di cui 6 in provincia di Roma, 13 in provincia di Latina, 2 in provincia di Viterbo e il comune di Roma attraverso il municipio di Ostia. Nel corso del 2008 sono stati stanziati 5 milioni di euro attraverso un bando che ha selezionato 58 progetti di imprese nautiche generando 15 milioni di investimenti.

Il distretto comprende tutti i comparti produttivi legati alla nautica: dall'industria cantieristica (costruzioni navali e riparazioni di navi e imbarcazioni) alla fabbricazione di macchine e apparecchi meccanici, dalla carpenteria navale alla produzione di vele per imbarcazioni, modelli in legno, eliche, pale e ancore, dalla strumentazione per la navigazione alle finiture, ai mobili ed agli interni in legno per i natanti.

Nell'ambito delle attività del distretto, la CCIAA di Latina continua nella promozione del marketing territoriale per lo sviluppo del settore. Gli interventi attuati si sono tradotti dapprima nella presenza ai saloni internazionali della nautica di Cannes e Genova e Roma e poi con la realizzazione di pubblicazioni e studi sul settore, funzionali alla sua crescita, sul turismo nautico, sull'artigianato e sulle professioni in qualche modo legate al comparto e al mare.

In questo contesto si inserisce ad esempio anche il Workshop "Yacht Med Festival" di cui la camera è promotrice insieme all'Unioncamere Lazio, alla provincia di Latina all'Autorità portuale di Civitavecchia - Fiumicino e Gaeta e agli enti locali, in accordo con l'ICE per favorire anche l'internazionalizzazione del comparto.

Sulla scia di queste positive esperienze, nel corso del 2010, si potranno proporre iniziative analoghe - magari a partire proprio dai tre territori coinvolti nel presente progetto - dove le Camere di commercio locali, con il supporto di Uniontrasporti e

Isnart, potranno avviare azioni di marketing territoriale e promozione, finalizzate a sostenere lo sviluppo del turismo nautico lungo le loro coste.

5.4 Strategie per la valorizzazione del turismo nautico

Il sistema imprenditoriale legato al turismo nautico- ovvero le imprese turistiche ricettive, ristorative e di intermediazione, le imprese che offrono servizi per l'accessibilità, la fruizione e l'ospitalità nei porti turistici e le imprese di servizi e trasporti che operano nei porti commerciali- dipinge un quadro di generale ottimismo per il settore ma individua altresì carenze e limiti, sia attinenti alla sfera infrastrutturale e di governance del territorio che a quella imprenditoriale e gestionale dell'offerta locale.

Secondo le imprese portuali e turistiche, infatti, il successo per il turismo nautico passa attraverso alcuni fattori chiave:

- un'offerta di qualità, specializzata e dotata di un'ampia gamma di servizi differenziati e diversificati;
- una gestione imprenditoriale da attuarsi anche attraverso una formazione specializzata del personale e un'innovazione continua dei servizi offerti alla clientela;
- un contesto territoriale dotato di infrastrutture e strutture dedicate al turismo nautico;
- un'organizzazione settoriale e territoriale semplificata (burocrazia e normative di settore).

In particolare, dall'esame dei fabbisogni e delle opportunità di sviluppo delle imprese portuali e turistiche delle tre regioni oggetto di studio (Liguria, Marche e Sardegna) è emerso tra le carenze di settore:

- necessità di potenziare i servizi di terra, i collegamenti ed i punti di accoglienza e informazione turistica;
- insufficiente numero ed elevato costo degli ormeggi nei porti turistici;
- limiti infrastrutturali e strutturali, vincoli burocratici e carenze nelle procedure e normative di settore;
- bassa partecipazione ad iniziative ed azioni sistemiche tra gli operatori, soprattutto per mancanza di occasioni di scambio ed interazione tra gli attori locali;

tra gli elementi di successo:

- attenzione alla qualità;
- personale qualificato;
- offerta specializzata sui fabbisogni e le necessità della domanda.

La domanda turistica legata al diportismo è formata da un target prevalentemente adulto, con un budget di spesa medio-alto, amante degli sport d'acqua ed in particolare del nuoto, della vela, del diving o dello snorkelling. Influenzati nelle

scelte di consumo dal passaparola, organizzano la vacanza senza l'aiuto di intermediari commerciali.

Si tratta in prevalenza di italiani residenti nel Nord e Centro del Paese, mentre la quota di turisti stranieri è generalmente intorno al 20% e proviene dai principali bacini di origine del turismo europeo (Germania, Francia, Regno Unito, Svizzera e Spagna).

Forte la componente abituale tra gli italiani che scelgono località in grado di garantire tranquillità, divertimento e facile accessibilità alle strutture ed infrastrutture turistiche e associano spesso la vacanza attiva dedicata allo sport ad escursioni giornaliere volte alla scoperta del territorio circostante, del quale apprezzano soprattutto l'arte, le tradizioni e la cultura locale. Tra gli stranieri sulla scelta di vacanza incide, oltre all'immane motivazione sportiva, l'elevata attrattività delle produzioni e tradizioni enogastronomiche locali della destinazione Italia.

L'impatto economico sul territorio è elevato e riguarda in particolare i pasti consumati negli esercizi ristorativi e gli altri acquisti di prodotti enogastronomici, accanto alle spese connesse ai servizi acquistati nei porti (ormeggio del posto barca, noleggio di imbarcazioni e altri servizi portuali), ai souvenir e allo shopping in generale.

Il giudizio nei confronti dell'ospitalità locale è positivo in ciascuno dei tre territori analizzati, ma emerge un gap tra fruitori-visitatori italiani e stranieri: più critici i primi, più soddisfatti i secondi.

Gli elementi di maggiore gradimento riguardano:

- l'ospitalità della popolazione locale e l'offerta enogastronomica, per quanto concerne l'offerta turistica territoriale,
- l'accessibilità via terra/mare, i servizi portuali e l'accoglienza nei porti per quanto attiene al sistema di infrastrutture e servizi della portualità locale.

Tuttavia, non sempre l'offerta locale si dimostra all'altezza delle aspettative dei turisti-dipartisti, particolarmente sensibili alla qualità ed efficienza delle infrastrutture, delle strutture e dei servizi richiesti nelle strutture portuali in cui soggiornano.

NOTA METODOLOGICA INDAGINE FIELD

Indagine ai turisti

L'indagine field è stata condotta da Isnart a mezzo questionario direttamente somministrato e si è rivolta a 1.183 turisti-diportisti che pernottavano nei porti delle località di interesse. Le interviste seguono la seguente distribuzione:

Distribuzione interviste ai turisti				
	Liguria	Marche	Sardegna	Totale
Italiani	251	459	227	937
Stranieri	61	118	67	246
Totale	312	577	294	1.183

Le domande miravano a rilevare:

- le caratteristiche strutturali del turista (età, provenienza, sesso, titolo di studio e professione),
- i comportamenti turistici (organizzazione della vacanza, canali di influenza, attività svolte, località visitate)
- l'importo della spesa individuale, per oltre 20 voci di spesa direttamente turistica (viaggio, alloggio e pacchetto turistico) e indirettamente turistica (trasporti, pubblici, taxi; parcheggi; ristoranti, pizzerie; bar, caffè, pasticcerie; cibi e bevande in supermercati; abbigliamento; calzature e accessori; gioielleria, bigiotteria; altro shopping; sigarette, giornali, guide; ingressi musei, mostre; cinema, discoteche; spettacoli teatrali, concerti; eventi sportivi; igiene personale e salute; altre spese);
- soddisfazione e valutazione della vacanza svolta e dei servizi portuali utilizzati.

La rilevazione è avvenuta nel corso del mese di agosto 2009.

Indagine alle imprese portuali

L'indagine è stata condotta da Isnart telefonicamente a mezzo questionario e si è rivolta a 50 imprese portuali nella località di interesse. Le interviste seguono la seguente distribuzione:

Distribuzione interviste imprese portuali	
Accessori - Vendita	8
Agenzie - Broker - Charter	6
Autorità Marittima	2
Barche - Vendita / Noleggio	4
Cantieri navali / Rimessaggio	5
Circoli - Club - Associazioni	1
Diving Center	1
Motori - Vendita / Assistenza	4
Navigazione Marittima	3
Pesca - Sub - Ricarica A.R.A.	7
Servizi portuali	9
Totale complessivo	50

Le domande miravano a rilevare gli elementi chiave per una impresa di successo, mercati di interesse e aree di carenza. La rilevazione è avvenuta nel corso del mese di settembre 2009.

Indagine alle imprese turistiche nei porti

L'indagine telefonica è stata condotta da Isnart a mezzo questionario e si è rivolta a 100 imprese nei pressi dei porti turistici nella località di interesse. Le interviste seguono la seguente distribuzione:

Distribuzione interviste imprese turistiche				
	Alberghi	Ristoranti	Agenzie di viaggi	Totale
Liguria	20	9	3	32
Marche	15	9	9	33
Sardegna	28	1	6	35
Totale	63	19	18	100

Le domande miravano a rilevare gli elementi chiave per una impresa di successo, mercati di interesse e aree di carenza. La rilevazione è avvenuta nel corso del mese di settembre 2009.

BIBLIOGRAFIA

Assonautica Sassari, CCIAA di Sassari, ICE - Istituto nazionale per il Commercio Estero - , Ministero dello Sviluppo Economico, Unioncamere, *“Forum Internazionale - Potenzialità e Sviluppo del settore della Nautica nell’Europa Mediterranea”*, luglio 2009, Castelsardo (SS)

CENSIS, *“42° Rapporto sulla situazione sociale del Paese/2008”*, dicembre 2008, Roma

CENSIS, *“La portualità come fattore di Sviluppo e modernizzazione”*, maggio 2008, Roma

INTESA SAN PAOLO, SERVIZIO STUDI E RICERCHE, *“Infrastrutture di sistema e offerta turistica”*, ottobre 2009, Torino

ISNART - Istituto Nazionale Ricerche Turistiche, Impresa Turismo ed. 2006

ISNART - Istituto Nazionale Ricerche Turistiche, Impresa Turismo ed. 2007

ISNART - Istituto Nazionale Ricerche Turistiche, Impresa Turismo ed. 2008

MARINARA PORTO TURISTICO INTERNAZIONALE, *“Situazione e prospettive della portualità turistica in Italia ed in Emilia Romagna”*, ottobre 2006

MINISTERO DEI TRASPORTI, *“Quaderni della Nautica, 2006-2007”*, ottobre 2006 Roma

MINISTERO DEI TRASPORTI, *“Relazione sull’attività delle Autorità Portuali”*, 2007

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI, *“Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti, anni 2007-2008”*, settembre 2009, Roma

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI, *“Il diporto Nautico in Italia, anno 2007”*, settembre 2009, Roma

OSSERVATORIO NAUTICO NAZIONALE, *“Rapporto sul Turismo Nautico, n.0”* 2008

OSSERVATORIO NAUTICO NAZIONALE, *“Rapporto sul Turismo Nautico, n.1”* 2009

REGIONE MARCHE, *“Presentazione Piano Regionale dei Porti”*, ottobre 2008

REGIONE PUGLIA - ASSESSORATO AL TURISMO E INDUSTRIA AL BERGHIERA, *“Linee per la definizione del Sistema Regionale della portualità turistica. Sintesi”*, novembre 2006

UCINA, *“La Nautica in cifre. Analisi del mercato per l’anno 2007”*, 2008

UCINA, *“La Nautica in cifre. Analisi del mercato per l’anno 2008”*, 2009

WEBGRAFIA

Agenzia Nazionale del Turismo: www.enit.it
Amministrazione Provinciale di Ancona: www.provincia.ancona.it
Amministrazione Provinciale di Sassari: www.provincia.sassari.it
Amministrazione Provinciale di Savona: www.provincia.savona.it
Arcipelago di La Maddalena: www.lamaddalena.it
ASSO.N.A.T - Associazione Nazionale Approdi e Porti Turistici: www.assonat.com
Associazione degli Industriali del Nord Sardegna Confindustria: www.assindss.it
Associazione Italiana Noleggio Unità da Diporto: www.ainud.it
Associazione Italiana Porti Turistici: www.marinas.it
Assonautica Ancona: www.assonautica.an.it
Assonautica Sassari: www.assonauticass.it
Assonautica Savona: www.assonauticasavona.it
ASSOPORTI - Associazione Porti Italiani: www.assoporti.it
Autorità Portuale di Ancona: www.autoritaportuale.ancona.it
Autorità Portuale di Olbia - Golfo Aranci - Porto Torres: www.olbiagolfoaranci.it
Autorità Portuale di Savona: www.porto.sv.it
Cala Cravieu: www.calacravieu.it
Camera di Commercio di Ancona: www.an.camcom.it
Camera di Commercio di Sassari: www.ss.camcom.it
Camera di Commercio di Savona: www.sv.camcom.it
Cannigione.com - Sardegna: www.cannigione.com
Capitanerie di porto - Guardia Costiera: www.capitaneriediporto.it
CENSIS: www.censis.it
C-MAP: www.c-marina.com
Comune di Andora: www.comune.andora.sv.it
Comune di Borghetto S.Spirito: www.comuneborghetto.it
Confederazione Italiana Armatori: www.confitarma.it
Consorzio Navale Marchigiano: www.consorzionavale.it
Cormorano Marina: www.cormoranomarina.it
Federtrasporto: www.federtrasporto.it
Federturismo Confindustria: www.federturismo.it

Forum delle CCIAA dell'Adriatico e dello Ionio: www.forumaic.org
Genova Press: www.genovapress.com
I porti della Sardegna Nord Orientale: www.sardi.it
Il Portale delle Camere di Commercio d'Italia: www.cameradicommercio.it
InforMARE: www.informare.it
International Boat Service Group - IBS YACHTS: www.ibsgroup.it
ISNART - Istituto Nazionale Ricerche Turistiche: www.isnart.it
ISTAO - Istituto Adriano Olivetti: www.istao.it
ISTAT - Istituto Nazionale di Statistica: www.istat.it
Italia Navigando: www.italianavigando.it
La guida interattiva ai porti e approdi dell'Alto Adriatico: www.portolando.eu
L'Unione Sarda: unionesarda.ilsole24ore.com
Liguria Nautica: www.ligurianautica.com
Marina di Alassio: www.marinadialassio.net
Marina di Loano: www.marinadiloano.it
Marina di Olbia: www.marinadiolbia.it
Marina di Varazze: www.marinadivarazze.it
Marine di Liguria: www.marinediliguria.it
Ministero dei Trasporti: www.trasporti.gov.it
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti: www.mit.gov.it
Nautica On Line: www.nautica.it
Osservatorio Logistica e Trasporti: www.oltgenova.it
Osservatorio Mercato Nautico: www.marketingnautico.net
Osservatorio Nautico Nazionale: www.osservatorionautico.org
Portale Nazionale delle Infrastrutture di Trasporto e Logistica del Sistema Camerale:
www.trail.unioncamere.it
Porti della Sardegna: www.portidellasardegna.org
Porto di Alghero: www.portodialghero.com
Porto di Andora: www.portodiandora.it
Porto di Numana: www.portodinumana.it
Porto di Olbia - Golfo Aranci: www.olbiagolfoaranci.it
Porto di Savona: www.porto.sv.it
Programma di cooperazione transfrontaliera Italia/Francia "Marittimo" 2007-2013:
www.maritimeit-fr.net
Regione Liguria: www.regione.liguria.it

Regione Marche: www.regione.marche.it

Regione Sardegna: www.regione.sardegna.it

Rete dei Porti Sardegna: retedeiporti.faticoni.it

Servizio Studi Intesa San Paolo: www.group.intesasanpaolo.com

SVIM - Sviluppo Marche S.p.A.: www.svimspa.it

Unioncamere Liguria: www.lig.camcom.it

Unione Nazionale dei Cantieri e delle Industrie Naviche ed Affini: www.ucina.net

Uniontrasporti: www.uniontrasporti.it



Trasporti Logistica Infrastrutture

Uniontrasporti s.cons.r.l.
*Società delle Camere di Commercio d'Italia
per i trasporti, la logistica e le infrastrutture*
Via A. De Togni, 1 20123 Milano
Tel. +39.02.36589500 Fax +39.02.36589504
www.uniontrasporti.it - info@uniontrasporti.it



**Istituto Nazionale
Ricerche Turistiche**

Isnart s.c.p.a.
Istituto Nazionale Ricerche Turistiche
Corso d'Italia, 92 - 00198 Roma
tel. +39.06.20.39.891 fax +39.06.20.39.89.222
www.isnart.it - info@isnart.it