



Lo sviluppo economico della nautica da diporto

di Fabrizio Palombo

La presente pubblicazione è stata realizzata da:
Fabrizio Palombo
per conto della

AGENZIA PALOMBO di Palombo F. & C.

Lungomare dei Navigatori n°20
58019 – PORTO S.STEFANO (GR)
Tel. (+39) 0564 817140 – Fax (+39) 0564 815340
e-mail info@palomboagenzia.it

Copertina realizzata da: Carolina Palombo

INDICE

Introduzione generale pag. 3

Parte prima:

Capitolo I: La nascita della nautica da diporto in Italia: le prime normative di settore inserite nel Codice della Navigazione pag. 5

Capitolo II: Lo sviluppo delle infrastrutture portuali dedicate pag. 10

Parte seconda:

Capitolo III: La riforma della Nautica da Diporto con la Legge n° 50 dell'11 Febbraio 1971 pag. 41

Capitolo IV: L'avvento della locazione e del noleggio nella nautica diportistica pag. 46

Capitolo V: I superyachts pag. 56

Capitolo VI: La riforma della Nautica da Diporto con la Legge 8 Luglio 2003 n° 172: nuove attività commerciali previste pag. 67

Parte terza:

Capitolo VII: Nautica da diporto e fisco in Italia ed in Europa pag. 74

Capitolo VIII: Analisi dello sviluppo della nautica da diporto pag. 82

Capitolo IX: Gli aspetti economici legati alla portualità turistica pag. 92

Conclusioni pag.106

Bibliografia essenziale pag.113

Introduzione generale

Nella prima parte di questo lavoro si tratterà dello sviluppo avuto dalla nautica da diporto in Italia dagli inizi del XX° secolo fino al 1971, anno in cui è stata emanata una prima completa normativa che ha dettato le regole della moderna nautica.

Infatti, fino a quel momento tutto era ricompreso nel vasto Codice della Navigazione e nel suo Regolamento per la Navigazione Marittima.

Si farà una breve illustrazione del settore nautico e della sua graduale crescita, delle norme regolamentari dell'epoca.

Si darà, poi, un quadro delle infrastrutture portuali dedicate al diporto, con una comparazione con quelle dei paesi limitrofi.

Nella parte seconda si passerà ad esaminare tutta una serie di norme, circolari ecc., che hanno regolamentato la materia, quali la legge 11 Febbraio 1971 n° 50, che ha segnato la prima fondamentale riforma del settore, fino ad un altro fondamentale momento, quello della emanazione della Legge 8 Luglio 2003 n° 172, che ha apportato sostanziali modifiche a quanto fino a quel momento scritto.

Si esaminerà l'inizio dell'utilizzo <<commerciale>> di unità da diporto, nato da una serie di circolari che hanno adeguato la normativa italiana a quella che si stava affermando in altri stati europei e non: la locazione ed il noleggio, termini direttamente assunti dalla navigazione mercantile, sono entrati quasi di soppiatto nel mondo del diporto nautico, forse in contrasto con i dettami di alcune normative basilari, come potremo vedere più approfonditamente in seguito, ma si sono successivamente affermati in maniera così determinante da comportare uno sviluppo economico collegato, fino ad allora assolutamente impensabile.

Attraverso una sommaria disamina di una serie di norme talvolta non eccessivamente chiare per difetto di sovrapposizione, nate nel tempo, si arriverà fino alla emanazione del nuovo Codice della Nautica da Diporto, promulgato con il Decreto Legislativo 18 luglio 2005 n°171, che, in effetti, ha cercato di portare chiarezza tra tutta una serie di regole anche difficili da

comprendere.

In relazione alle nuove normative si affronterà poi il fenomeno emergente dei "superyachts" utilizzati per finalità turistico commerciali, con la loro normativa ed i risvolti economici derivanti, anche in relazione alle nuove attività commerciali previste dal Codice della Nautica da diporto.

Nella terza parte si parlerà del rapporto tra nautica da diporto e fisco, in relazione alle normative inerenti, alle agevolazioni fiscali previste, con una comparazione con quello che accade in altri paesi europei.

In ultimo si parlerà del particolare sviluppo avuto dalla nautica da diporto in seguito alla emanazione delle norme per l'espletamento di attività commerciali quali la locazione ed il noleggio e se ne analizzeranno sviluppi e risultati.

Si esamineranno gli aspetti economici legati alla portualità turistica, con una analisi di alcuni porti turistici in relazione all'accoglienza, ai servizi, alla occupazione diretta ed all'indotto; si farà un'analisi dei costi – benefici della varie iniziative imprenditoriali per verificarne la produttività e redditività.

Si concluderà cercando di formulare delle considerazioni di carattere generale sulla nautica da diporto, come settore economico in costante forte sviluppo.

Parte prima:

Capitolo I

La nascita della nautica da diporto in Italia: le prime normative di settore inserite nel Codice della Navigazione

Agli inizi del ventesimo secolo la nautica da diporto, così come intesa adesso, e cioè come un fenomeno che tocca quasi tutto gli strati della popolazione, era assolutamente impensabile: esistevano in tutta l'Italia un numero limitatissimo di <navi>, intese come unità private che venivano utilizzate per attività sportive e ricreative da una elite di persone estremamente ristretta, un numero che non superava le trenta unità, comunque di dimensioni ridotte se rapportate a quelle attuali che, di regola, non superavano una lunghezza quindici metri⁽¹⁾, comunemente chiamati <panfili>.

Si trattava essenzialmente di imbarcazioni a vela, usate per regate, magari dotate di un motore ausiliario di limitata potenza.

D'altra parte sia le condizioni economiche generali che quelle tecnologiche non permettevano diversamente.

Inoltre anche il concetto del divertimento, dell'utilizzo a scopo ricreativo di una imbarcazione, era un concetto piuttosto avulso dal normale modo di pensare.

Nonostante l'ubicazione geografica e la tradizione marinara, non essendo, appunto, in Italia radicata una cultura del mare come divertimento e svago, il numero dei praticanti era estremamente ridotto e si trattava, spesso, di un utilizzo sui laghi dato che la nautica era praticata solo da abbienti "snob" ed era più che altro un fenomeno di distinzione.

Per l'esiguità del fenomeno non si richiedevano neppure molte norme specifiche che lo regolamentassero.

Questa situazione rimase praticamente immutata fino agli inizi degli anni cinquanta, prima per i problemi derivanti dal secondo conflitto mondiale, poi per quelli di ristrettezze economiche generali, derivanti dalle necessità della

ricostruzione dopo la seconda guerra mondiale.

Non occorre poi dimenticare che anche le infrastrutture dedicate erano praticamente inesistenti.

Con il "boom" della ripresa economica degli anni sessanta molte cose cominciarono a cambiare, tra le prime quella del concetto del divertimento: si lavorava per produrre, si produceva maggiore ricchezza, si spendeva di più, in una logica catena che dava ora spazio anche ai bisogni più voluttuari. Inoltre la <barca> come concetto di ricchezza, cominciò a manifestarsi insieme all'automobile, primo "status symbol" di un maggiore benessere: il piccolo industriale, il proprietario dell'impresa di costruzioni, il <commenda padroncino della fabbrichetta>, secondo un concetto sempre più in voga, iniziò ad ostentare il <motoscafo> come prova del suo successo.

Seguendo la tradizione prettamente anglosassone, anche lo "yacht" a vela, pur rimanendo in dimensioni di lunghezza contenute nei 15, massimo 18 metri, divenne una moda invidiata.

Se fino a quel momento il legno era stato l'unico materiale impiegato nelle costruzioni navali utilizzate per diporto, tra l'altro dando un forte impulso al patrimonio di professionalità di tanti piccoli ma bravissimi <maestri d'ascia>, che costruivano scafi meravigliosi, vere opere d'arte, le nuove tecnologie in via di affermazione permisero la nascita di tanti piccoli cantieri che iniziarono la costruzione di scafi in materiali innovativi quali la vetroresina e l'alluminio.

La nautica cominciò ad assumere un significato diverso da quello per il quale erano state emanate poche e generiche norme anche nei primi testi specifici in campo marittimo: infatti, dato che, come già detto, il fenomeno della nautica da diporto era stato sempre estremamente ristretto, il legislatore per molto tempo non aveva ritenuto necessario intervenire nella materia con una regolamentazione specializzata; in effetti le prime norme erano state accorpate nelle leggi e decreti genericamente indirizzati alla materia della navigazione.

Facendo un passo indietro ci accorgiamo che all'inizio del ventesimo secolo la disciplina della navigazione marittima era contenuta nel Codice della Marina Mercantile del 1877 e nel secondo libro del Codice di Commercio del

1882, nonché in una serie di leggi e di regolamenti speciali, venuti, nel tempo, in parte integrando, in parte sostituendo le disposizioni suddette⁽²⁾.

Ripetutamente si era tentato di fare una organica revisione generale della materia, ma, per varie ragioni, con inutili risultati.

Infatti non si rilevano specifiche disposizioni in materia di navigazione emanate fino agli inizi degli anni trenta e le prime norme particolari, titolate <Disposizioni sulla circolazione dei motoscafi e delle imbarcazioni a motore>, vennero contenute nel Regio Decreto Legge n° 813 del 9 maggio 1932.

Tali norme, che identificavano l'uso privato come quel <qualsiasi uso dal quale esuli il fine di speculazione>, anche se ancora non introducevano il termine <<diporto>> regolamentavano, però, un utilizzo almeno sportivo e ricreativo nell'ambito della navigazione, con regole per quanto riguardava l'obbligatorietà della immatricolazione in un registro, della licenza di navigazione, del titolo di proprietà e del suo trasferimento, dei titoli di abilitazione alla conduzione e delle relative tasse.

Ma ancora la parola <<diporto>> rimaneva al di fuori dalle norme!

Fu solo nel 1942, che finalmente il legislatore intervenne in modo fondamentale per regolare la navigazione marittima, con l'emanazione del Codice della Navigazione, approvato con Regio Decreto n°327 del 30 marzo 1942.

Per la prima volta la navigazione da diporto assume un valore rilevante e rilevato, e viene presa in considerazione negli articoli da 213 a 218 inerenti il comando e la condotta di navi da diporto e di battelli a remi, il personale di camera e di famiglia, la costruzione di navi da diporto e la pesca con esse effettuata: naturalmente il termine *nave* è quello definito dall'art. 136 di detto Codice e, cioè, <qualsiasi costruzione destinata al trasporto per acqua, anche a scopo di rimorchio, di pesca, di diporto, o ad altro scopo>, le norme emanate sono di assoluto carattere generale, ma, per la prima volta, si inizia a dettare delle regole specifiche, di settore.

All'art. 1212 del Codice, inoltre, vengono riportate le penalità previste per

⁽²⁾ Una prima spiegazione dei collegamenti e dei riferimenti con le precedenti norme si ritrova nella Relazione al Codice della Navigazione di D.Grandi del 30 marzo 1942.

l'inosservanza delle disposizioni sulla navigazione da diporto.

Per la prima volta possiamo realmente dire: è nata la nautica da diporto!

Il successivo Regolamento per l'esecuzione del Codice della Navigazione (navigazione marittima), approvato con Decreto del Presidente della Repubblica n°328 del 15 Febbraio 1952, negli articoli dal 401 al 407, entra ancora maggiormente nella materia della navigazione da diporto, per l'applicabilità delle norme stesse, per le abilitazioni al comando ed alla condotta, iniziando una prima classificazione tra navi da diporto a vela e navi con motore ausiliario.

Anche il Regolamento per la Navigazione interna, approvato con Decreto del Presidente della Repubblica n° 631 del 28 giugno 1949, negli articoli dal 96 al 98 tratta della navigazione da diporto, naturalmente effettuata in acque interne, a prova del fatto che la navigazione lacuale occupava ancora un posto rilevante nell'ambito della navigazione diportistica in generale.

In epoca successiva e fino a tutti gli anni sessanta, salvo una ulteriore serie di piccole leggi e decreti speciali, che vengono a regolamentare più approfonditamente specifiche parti di quanto già previsto nel Codice della Navigazione, soprattutto in materia di abilitazioni al comando ed alla condotta delle navi, di riconoscimento di Associazioni nautiche con ruoli specifici nel settore nonché di programmi di esami per l'ottenimento delle abilitazioni al comando, le norme rimangono praticamente inalterate.

Occorre sempre tener ben presente la rilevanza del settore della nautica da diporto nel contesto generale dell'economia turistica nazionale, riferita al periodo, alle condizioni generali di vita e di pensiero ed ancora occorre tener presente l'importanza della emanazione del Codice della Navigazione, come raccolta di norme della materia marittima, di tale importanza, complessità ed attualità che è rimasto tuttora in vigore e sono state apportate piccolissime variazioni o integrazioni che non hanno per nulla modificato il senso generale del testo, nel suo insieme.

Ma al termine degli anni sessanta i tempi stavano maturando, come già detto in precedenza, il "boom" economico faceva sentire i suoi benefici effetti anche in un comparto allora non certo trainante per l'economia italiana, ma iniziò ad affermarsi un diverso stile e concetto di vita che

includeva la voglia di soddisfare bisogni più voluttuari, di divertirsi e di mostrare le proprie possibilità economiche.

La nautica da diporto si stava prepotentemente affacciando sul palcoscenico della economia italiana e si sentiva sempre più la necessità di una organica normativa di settore, specifica ed attinente per materia, moderna, aderente alla realtà ed alle esigenze di un settore praticamente nuovo ed in costante sviluppo.

Passati i duri momenti della guerra mondiale, della ricostruzione ed essa successiva, attuato il "boom" dell'economia nazionale nuovi orizzonti si erano aperti anche per il turismo, sempre, in qualche modo, riconducibile alla nautica da diporto.

Erano finalmente cambiati i tempi, si stava procedendo alla riqualificazione di molti settori, erano cambiati gli orizzonti ed il modo di raggiungerli, anche con un diverso approccio ed una diversa visione <politica> della nautica.

Capitolo II

Lo sviluppo delle infrastrutture portuali dedicate

Anche se al centro del mar Mediterraneo, in una posizione logisticamente e climaticamente senz'altro invidiabile, il nostro paese ha poco e male utilizzato le proprie potenzialità, soprattutto per quanto riguarda la ricettività, facendosi talvolta sopravanzare, sia per quantità che qualità di servizi, da paesi che non possono certo competere nel campo delle bellezze ambientali, storiche ed artistiche.

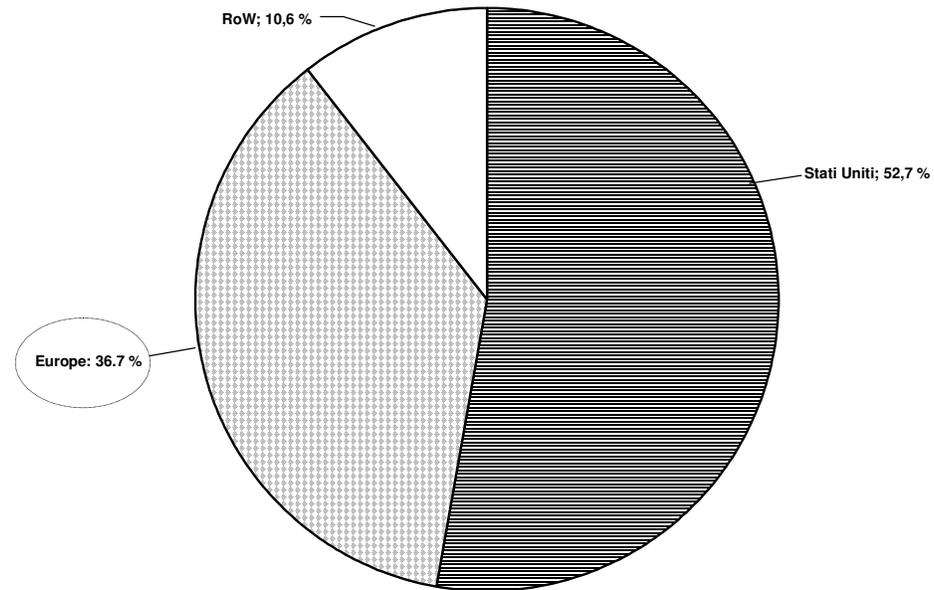
Pur essendo caratterizzato da un'industria costruttiva nautica quantitativamente seconda, al mondo, solo agli Stati Uniti d'America⁽¹⁾, ma con standard qualitativi di progettazione e realizzazione unici, pur mantenendo da molti anni "trend" di crescita positivi, la carenza di infrastrutture dedicate ha reso cronica una contrazione del settore, spesso demagogicamente individuato come riservato ai ricchi, dimenticando anche la possibilità di <servire> con il nostro mare tutta l'utenza del centro e nord Europa che, tanto più ora che è stata realizzata l'Unione Europea, potrebbe approfittare dei nostri servizi, ricevendone una piena soddisfazione per la presenza dell'intera filiera, dall'acquisto di un'unità da diporto, alla sua manutenzione e mantenimento attraverso la cantieristica specializzata, al suo utilizzo nei mari e nei porti della meravigliosa penisola italiana.

Con lo sviluppo della nautica da diporto a partire dagli anni settanta, però, è divenuto praticamente obbligatorio lo sviluppo di infrastrutture dedicate, sia per l'evoluzione normativa che per quella logistica.

In Italia, seppure in ritardo rispetto a molti altri paesi europei quali Germania, Finlandia, Paesi Bassi, Svezia, Regno Unito e, ancora più grave da un punto di vista competitivo data la vicinanza, rispetto alla vicina Francia o alla Croazia, senza parlare degli Stati Uniti⁽¹⁾, sono cominciate a nascere una serie di strutture pensate, volute e realizzate specificatamente per il naviglio diportistico, prima come sezioni <specializzate> facenti parte loro particolare ubicazione e realizzazione.

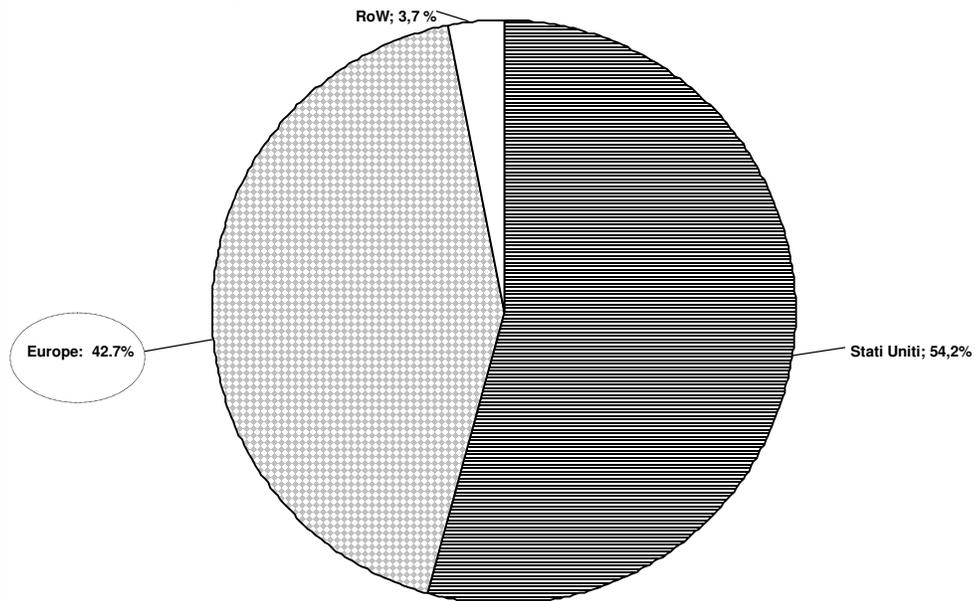
⁽¹⁾ Dati e notizie fornite e reperite sul sito www.marketingnautico.net a cura di Dott. T.Nastasi – 2006

Breakdown numero di marine e porticcioli – anno 2005

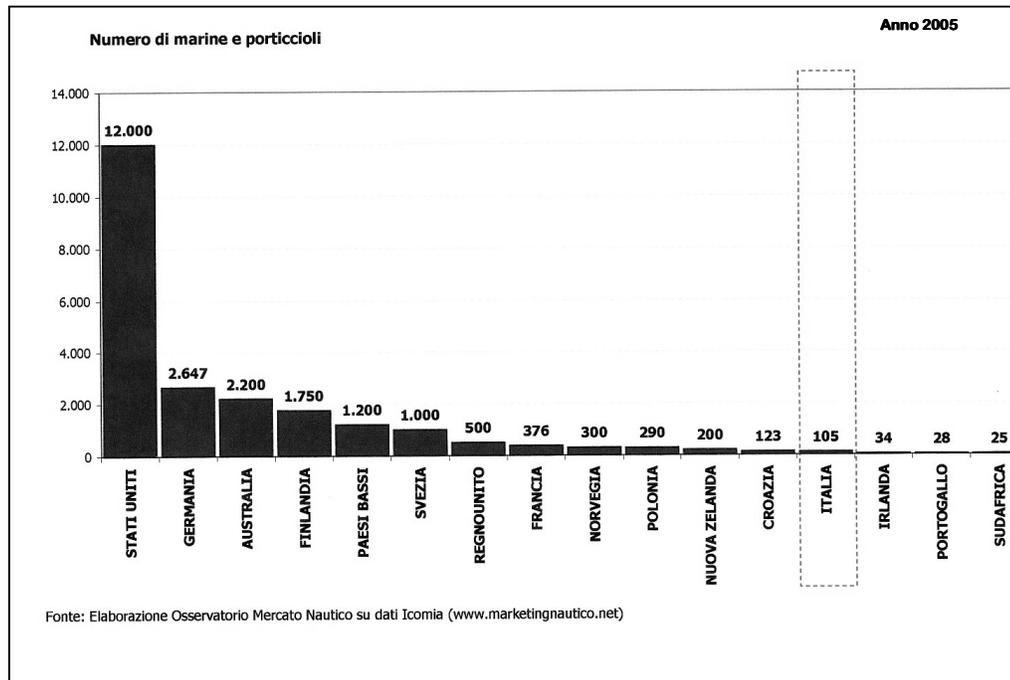


Fonte: Elaborazione Osservatorio Mercato Nautico su dati Icomia (www.marketingnautico.net)

Breakdown numero di ormeggi - anno 2005



Fonte: Elaborazione Osservatorio Mercato Nautico su dati Icomia (www.marketingnautico.net)



Infatti bisogna riconoscere che la nautica da diporto, pur rimanendo un settore di limitata forza <contrattuale>, ha fatto enormi passi in avanti dagli inizi del novecento fino agli anni cinquanta e, successivamente ancora maggiori fino ad oggi: sebbene per un maggiore sviluppo del settore sarebbe auspicabile fossero ancora più sviluppate le infrastrutture dedicate e si creasse una maggiore diffusione della cultura del mare sia come patrimonio popolare che come valido settore per divertimento e svago, sia il legislatore che il mercato stesso hanno dato un impulso veramente rilevante.

Partendo da una analisi regolamentare, le strutture dedicate alla nautica da diporto si possono suddividere in:

- a) <Punti di ormeggio>, cioè aree demaniali e specchi acquei dotati di strutture e impianti di facile rimozione, destinati ad unità di ridotte dimensioni;
- b) <Approdi turistici>, cioè parti e/o sezioni di porti polifunzionali, asservite alla nautica da diporto mediante realizzazione di strutture e servizi dedicati;
- c) <Porti turistici>, cioè il complesso di opere, realizzate a terra ed a

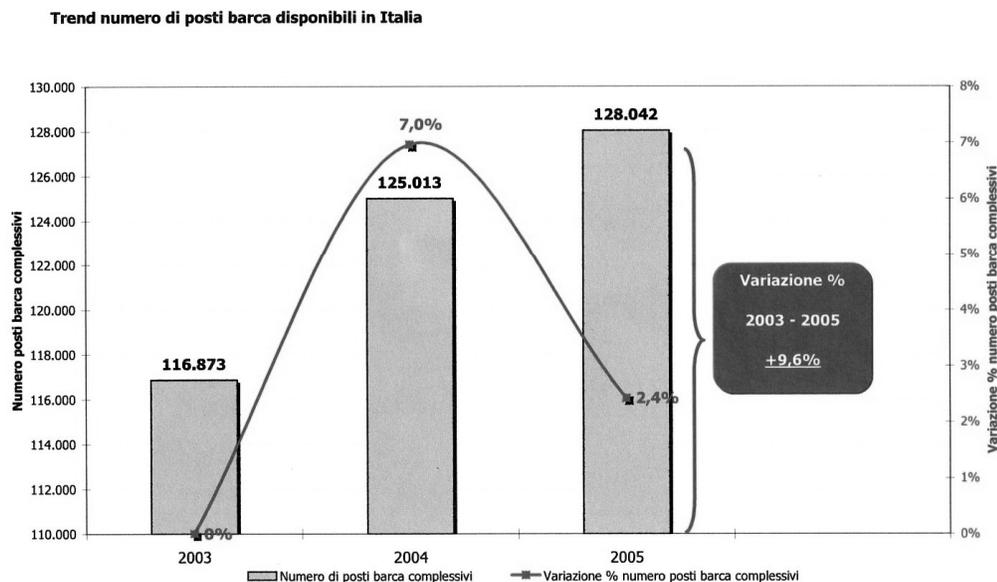
mare, praticamente strutturali ed inamovibili, per servire specificatamente la nautica da diporto in ogni sua necessità.

Questa prima suddivisione fa anche capire l'importanza dell'impostazione per la realizzazione di strutture dedicate ed, in qualche modo, da un'idea in termini di dimensione nonché in termini di capacità <logistiche> ,

In termini numerici basta rilevare che le strutture ricettive turistiche realizzate ed operative, agli inizi degli anni settanta in totale quantificabili in poche decine, sono ora divenute quasi 470, distribuite sull'intero territorio costiero della nostra penisola, in esse comprendendo ben 58 porti turistici privati, 266 approdi turistici o porticcioli costituiti da sezioni specializzate di porti poli-funzionali ed altre strutture dedicate quali punti di ormeggio⁽³⁾ per complessivi 132.000 posti barca, circa, secondo le stime del 2006.

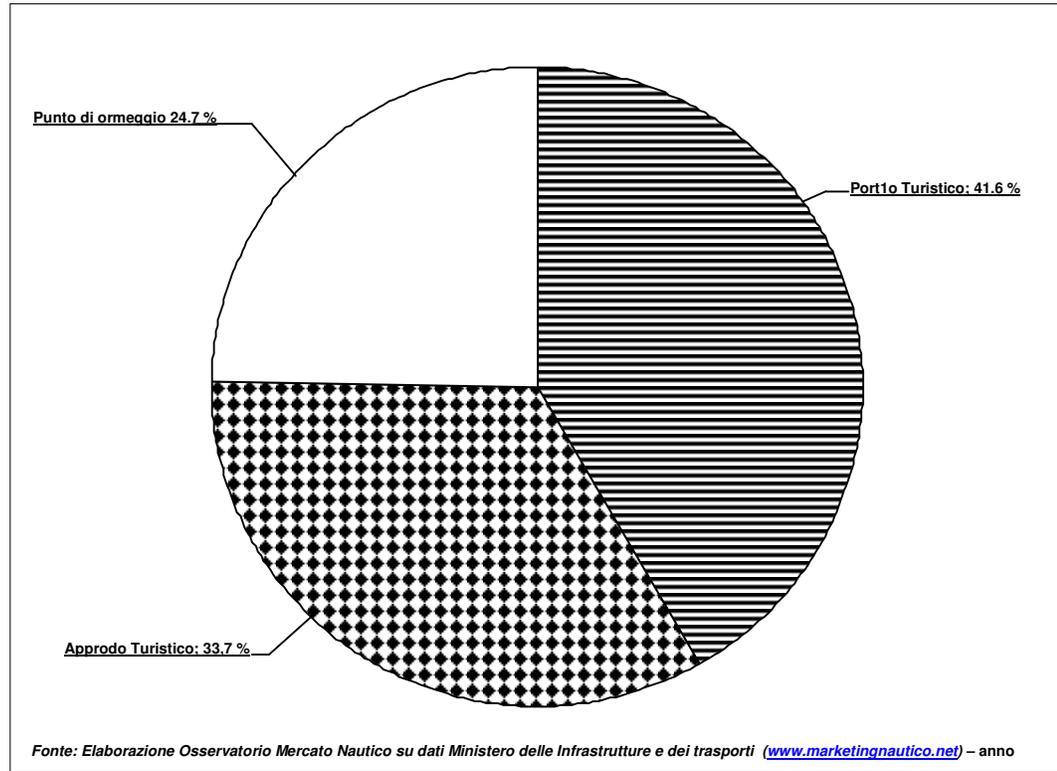
Secondo le statistiche aggiornate al 2005, l'incremento numerico dei posti barca ha conosciuto il suo massimo culmine nel 2004, ma il numero complessivo è continuato a crescere anche nel 2005 e nel 2006.

Ad oggi, il maggior numero dei posti barca è localizzato nei porti turistici, seguono gli approdi ed i punti di ormeggio.

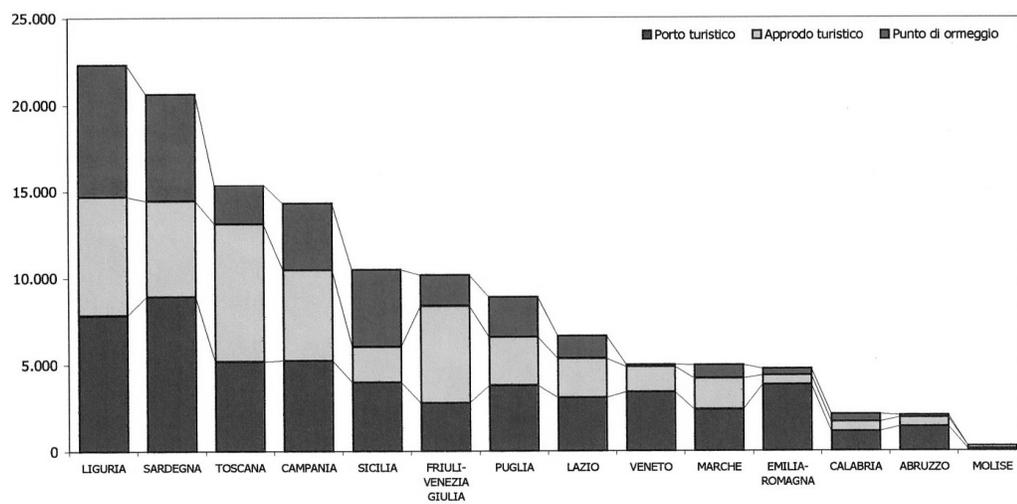


⁽³⁾ Dati e notizie reperite su **Pagine Azzurre**, a cura di Pagine Azzurre Srl -Roma, 2006

Breakdown numero complessivi posti barca per tipologia di scrittura (anno 2005)

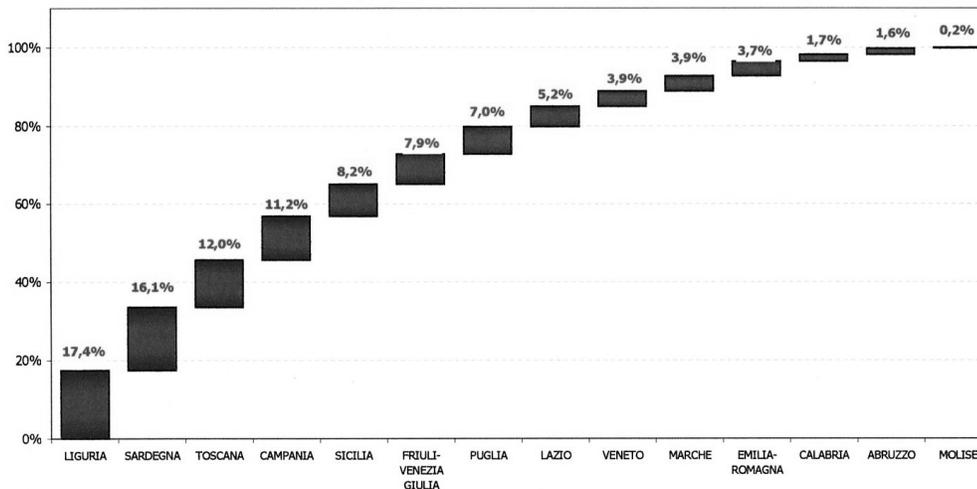


Numero di posti barca disponibili classificati per tipologia di struttura (anno 2005)



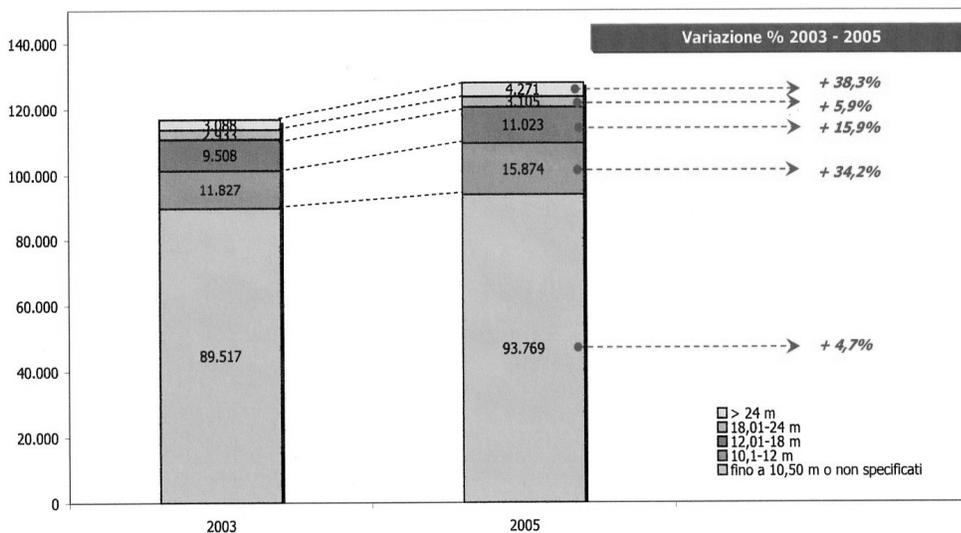
Fonte: Elaborazione Osservatorio Mercato Nautico su dati Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (www.marketingnautico.net)

Incidenza % sul totale numero di posti barca classificato per Regioni (anno 2005)



Fonte: Elaborazione Osservatorio Mercato Nautico su dati Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (www.marketingnautico.net)

Trend numero di posti barca disponibili in Italia classificati per fasce di lunghezza

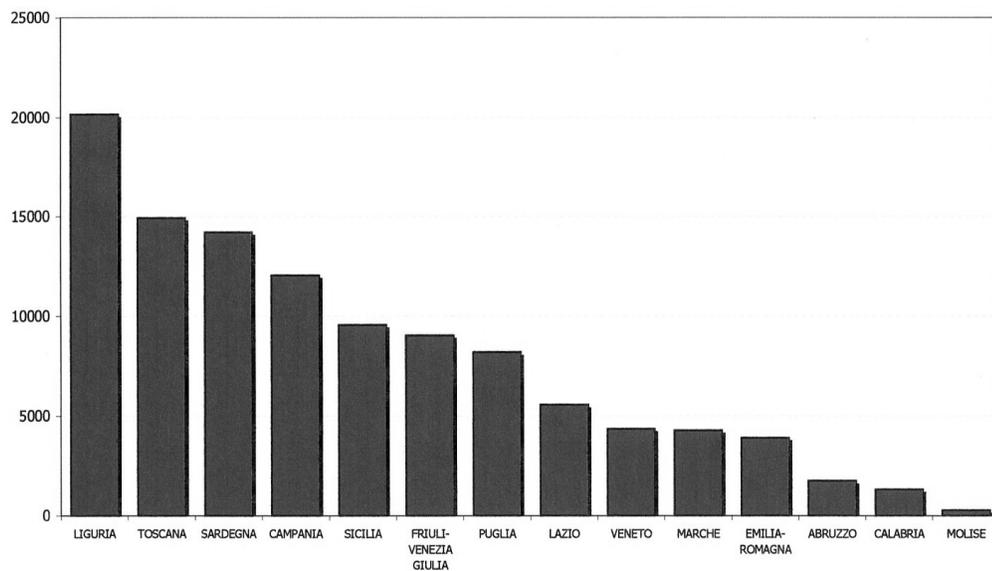


Fonte: Elaborazione Osservatorio Mercato Nautico su dati Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (www.marketingnautico.net)

Secondo una ripartizione "regionale" dei posti barca, suddivisi per tipologia di struttura, fanno la parte del leone quelle regioni che, per densità di costruttori, di infrastrutture portuali e di facilitazioni logistico-geografiche, hanno avuto il più grande sviluppo: la Liguria vanta la maggiore quota con 46 infrastrutture dedicate di cui 8 porti turistici privati e 33 approdi turistici per un totale di oltre 18.700 posti barca, seguita dalla Sardegna con 69 infrastrutture di cui 9 porti turistici privati e 35 approdi turistici per un totale di quasi 18.000 posti barca, dalla Toscana con 41 infrastrutture di cui 5 porti turistici privati e 22 approdi turistici per un totale di oltre 15.500 posti barca, e dalla Campania, Sicilia e Friuli-Venezia Giulia nonché le altre regioni quali la Puglia, il Lazio e le altre.

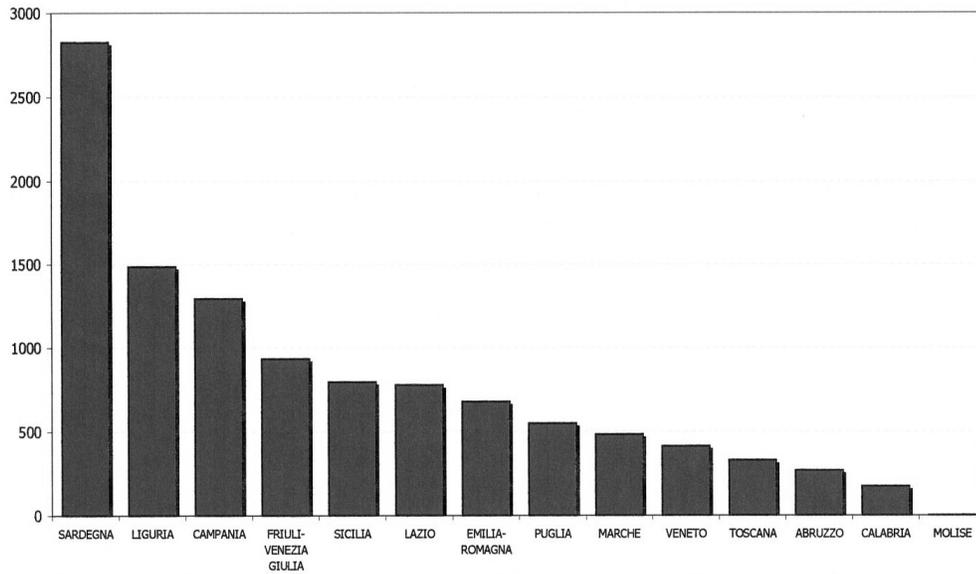
Da un punto di vista dimensionale i posti barca maggiormente disponibili sono quelli compresi fino a metri 10,50, poi quelli da 10 a 12 metri, quindi quelli da 12 a 18, e quasi sullo stesso piano quelli da 18 a 24 e superiori a 24 metri.

Numero di posti barca fino a 12 metri di lunghezza classificato per Regioni (anno 2005)



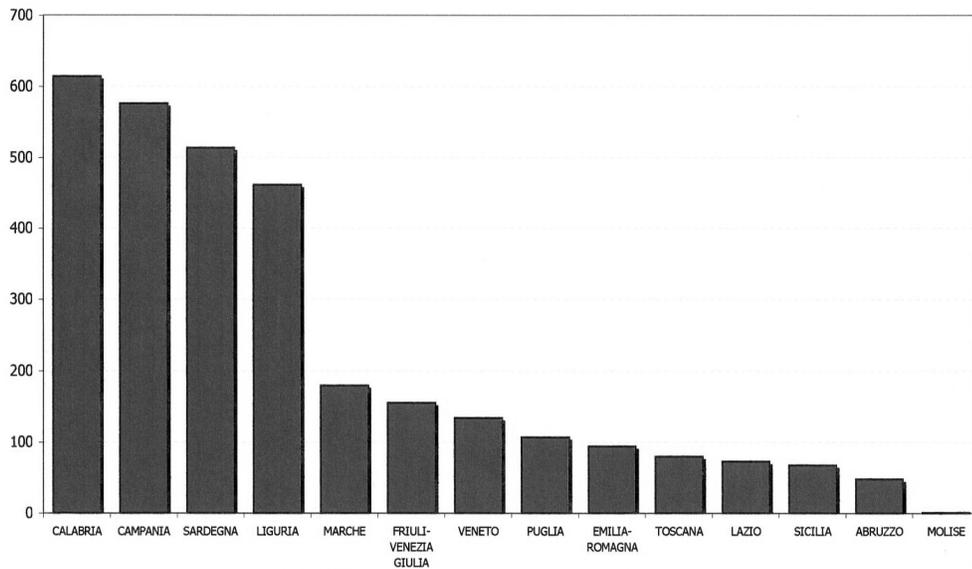
Fonte: Elaborazione Osservatorio Mercato Nautico su dati Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (www.marketingnautico.net)

Numero di posti barca dai 12,01 ai 18 metri di lunghezza classificato per Regioni (anno 2005)



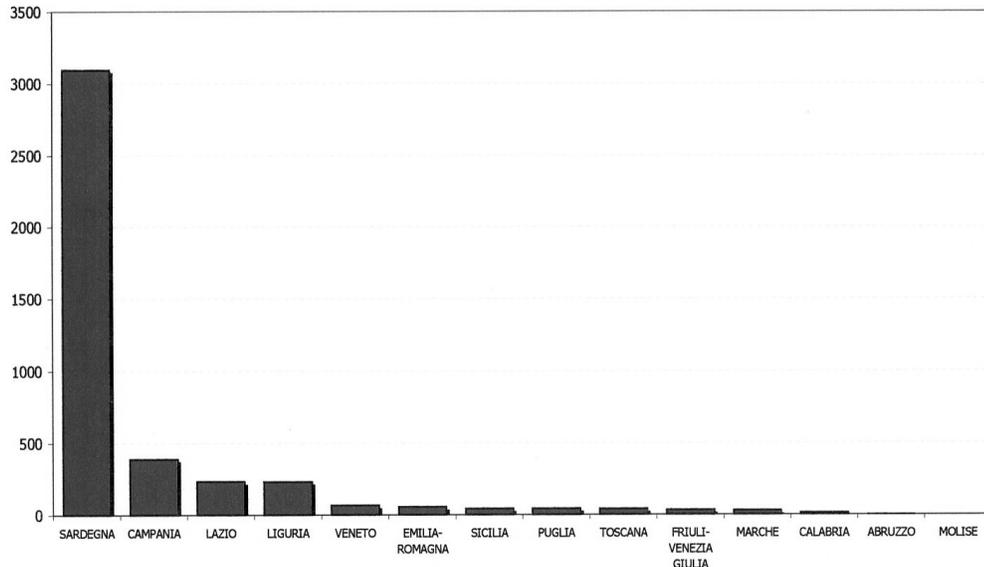
Fonte: Elaborazione Osservatorio Mercato Nautico su dati Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (www.marketingnautico.net)

Numero di posti barca dai 18,01 ai 24 metri di lunghezza classificato per Regioni (anno 2005)



Fonte: Elaborazione Osservatorio Mercato Nautico su dati Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (www.marketingnautico.net)

Numero di posti barca superiore ai 24 metri di lunghezza classificato per Regioni (anno 2005)



Fonte: Elaborazione Osservatorio Mercato Nautico su dati Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (www.marketingnautico.net)

Incredibilmente, la maggiore percentuale di crescita dell'ultimo periodo è stata proprio riscontrata nella fascia oltre i 24 metri di lunghezza, a comprova dell'incremento che sta avendo il comparto relativo a questo tipo di unità, soprattutto in Sardegna, che risulta essere la regione più dotata per le infrastrutture portuali dedicate ai "superyachts".

Comunque, per le fasce di tipologia di unità fino a 12 metri e per qualità dei servizi la Liguria appare ancora la maggiormente fornita, potendo accogliere ed assistere le imbarcazioni con tutta la gamma dei servizi necessari, dagli scali di alaggio, ai cantieri, officine ecc, ancora seguita dalla Sardegna e dalla Toscana, come rilevabile nelle tavole descrittive allegate.

Inoltre si stanno creando in molte zone veri poli nautici sia con il raggruppamento di cantieri di costruzione specializzati per la nautica da diporto in aree e comprensori particolarmente attrezzati, che con la riconversione di parte di aree portuali che vengono adeguate alle più moderne esigenze, sia per tipologia e qualità dei servizi resi che per numero e dimensione di posti barca.

Chiaro esempio è quello che sta accadendo nel porto di Livorno, dove addirittura una storica struttura, quale quella dei Cantieri Navali Orlando, è in corso di completa ristrutturazione con la creazione di una sezione portuale specializzata per i "superyachts", o nel porto di Genova, dove presso il Marina – Genova – Aeroporto, si sta creando una infrastruttura che potrà ospitare oltre 500 unità, di cui almeno 100 di una lunghezza da 30 a 90 metri.

Certo la progettazione e la costruzione di un porto turistico è un'impresa che impegna per anni uomini e mezzi, ma anche la riconversione di aree ex industriali, quali quella di Bagnoli, a Napoli, ove si sta progettando di bonificare e trasformare il vecchio e abbandonato insediamento industriale in una cittadella della vela capace di richiamare appassionati da tutto il mondo è un grosso lavoro.

Indubbiamente, a parità di condizioni per tipologia di ormeggio, rivestono una componente determinante per le scelte dell'utenza la qualità dei servizi offerti in quanto sono quelli che determinano l'indirizzo o la variazione dei flussi.

Per fortuna la qualità dei servizi offerti dai porti italiani è quantitativamente e qualitativamente alta, come si può rilevare dalla tabelle esemplificative che seguono, suddivise per regioni, con la specifica per i singoli porti.

REGIONE
LIGURIA
TIPOLOGIA E SERVIZI
2006

	TIPO DI APPRODO							SERVIZI IN PORTO															
	MARINA PRIVATO	PORTO / PORTICCILO	PORTO INDUSTRIALE / COMM.	PORTO MILITARE	PORTO - CANALE	DARSENA	BANCHINA / PONTELE	SPRAGGIA - ATTREZZATA	APPRODO / RADA	POSTI BARCA	LUNGHEZZA MASSIMA	CARBURANTE	ACQUA	ENERGIA ELETTRICA	SCIVOLO	SCALO D'ALLEGIO	GRU	TRAVEL LIFT	SERVIZI IGIENICI	SERVIZI ANTINCENDIO	SERVIZIO METEO	RIPARAZIONE MOTORI	RIPARAZIONI ELETTRICHE
LIG 1 VENTIMIGLIA								*															
LIG 2 BORDIGHERA	*								210	20	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
LIG 3 OSPEDALETTI																							
LIG 4 CAPO PINO	*								20	7	*	*											
LIG 6 SANREMO - PORTO PUBBLICO	*								15	30	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
LIG 7 SANREMO - PORTOSOLE	*								806	90	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
LIG 8 ARMA DI TAGGIA	*								126	9,3	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
LIG 9 RIVA LIGURE						*			120	7	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
LIG 10 MARINA DEGLI AREGAI	*								989	40	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
LIG 11 SAN LORENZO AL MARE	*								100	6	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
LIG 12 IMPERIA - PORTO MAURIZIO	*								709	40	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
LIG 13 IMPERIA - ONEGLIA	*										*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
LIG 14 DIANO MARINA	*								250	14	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
LIG 62 SAN BARTOLOMEO A MARE	*								170	15	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
LIG 15 MARINA DI ANDORA	*								865	18	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
LIG 58 LAIGUEGLIA	*					*																	
LIG 16 ALASSIO	*								400	35	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
LIG 17 I. GALLINARA - GALLINARA	*																						
LIG 18 ALBENGA					*								*										*
LIG 19 LOANO	*								474	25	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
LIG 20 FINALE LIGURE	*								549	17	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
LIG 21 SPOTORNO						*											*	*	*	*	*	*	*
LIG 22 VADO LIGURE		*							102	12	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
LIG 23 SAVONA	*								530	18	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
LIG 65 CELLE LIGURE - CALA CRAVIEU					*				80	8	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
LIG 24 VARAZZE	*								300	25	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
LIG 25 ARENZANO	*								186	18	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
LIG 26 GENOVA - VOLTRI		*																					
LIG 27 GENOVA - SESTRI Ponente	*	*							1200	40	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
LIG 28 GENOVA - PORTO VECCHIO		*																					
LIG 59 GENOVA - MARINA PORTO ANTICO	*								280	60	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
LIG 61 GENOVA - MARINA MOLO VECCHIO	*								160	150	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
LIG 29 GENOVA - DUCA DEGLI ABRUZZI	*								380	25	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
LIG 30 GENOVA - MARINA FIERA DI GENOVA	*								305	25	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
LIG 31 GENOVA - STURLA								*															
LIG 32 GENOVA - NERVI	*								8		*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
LIG 33 RECCO					*								*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
LIG 34 CAMOGLI	*								10		*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
LIG 35 SAN FRUTTUOSO					*				15								*	*	*	*	*	*	*
LIG 36 PORTOFINO	*								225	75	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
LIG 37 S. MARGHERITA LIGURE	*								350	60	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
LIG 39 RAPALLO-CARLO RIVA	*								400	40	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
LIG 40 RAPALLO-PORTO PUBBLICO	*								500	12	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
LIG 41 CHIAVARI	*								459	25	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
LIG 42 LAVAGNA	*								1400	50	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
LIG 43 SESTRI LEVANTE	*								150	20	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
LIG 44 RIVA TRIGOSO								*					*				*	*	*	*	*	*	*
LIG 45 BONASSOLA							*		60	6	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
LIG 46 LEVANTO						*			60	8	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
LIG 47 MONTEROSSO - PORTO DI Ponente	*								53	6	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
LIG 48 MONTEROSSO - PORTO DI Levante					*								*				*	*	*	*	*	*	*
LIG 49 VERNAZZA	*								15														
LIG 50 PORTOVENERE	*								32	45	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
LIG 51 LE GRAZIE					*				15	70	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
LIG 60 MARINA DEL FEZZANO	*								250	24	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
LIG 52 LA SPEZIA - DUCA DEGLI ABRUZZI		*																					
LIG 64 LA SPEZIA - ASSONAUTICA A. DE BENEDETTI	*	*							600	12	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
LIG 63 LA SPEZIA - GARDINIA CAT					*				12	18	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
LIG 53 LA SPEZIA - PORTO MERCANTILE		*							640														
LIG 54 LA SPEZIA - PORTO LOTTI	*								516	100	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
LIG 55 LERICI	*								1300	15	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
LIG 56 BOCCA DI MAGRA					*				2000	30	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
LIG 66 PORTICCILO DI BOCCA DI MAGRA	*								210	18	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
LIG 57 SARZANA - MARINA 3B					*				150	20	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*

REGIONE
TOSCANA
 TIPOLOGIA E SERVIZI
2006

	TIPO DI APPRODO										SERVIZI IN PORTO												
	MARINA PRIVATA	PORTO / PORTICCILO	PORTO INDUSTRIALE / CIVILE	PORTO MILITARE	PORTO - CANALE	DARSENA	BANCHINA / PONTELE	SPALMATA ATTREZZATA	APPRODO / RADA	POSTI BARCA	LUNGHEZZA MASSIMA	CARBURANTE	ACQUA	ENERGIA ELETTRICA	SCIVOLO	SCALO D'APPRODO	GRU	TRAVEL LIFT	SERVIZI IGIENICI	SERVIZIO ANTINCENDIO	SERVIZIO METEO	RIPARAZIONE MOTORI	RIPARAZIONI ELETTRICHE
TOS 1	MARINA DI CARRARA	*								190	30	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
TOS 2	MARINA DI MASSA						*																
TOS 3	CINGUALE - PORTO CINGUALE					*				75	12	*	*	*		*		*	*	*	*	*	*
TOS 62	CINGUALE - APPRODO TURISTICO DEL CINGUALE					*				240	9	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
TOS 4	FORTE DEI MARMI						*							*	*								
TOS 5	VIAREGGIO	*								2000	80	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
TOS 6	BOCCA D'ARNO			*						2000	27	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
TOS 8	LIVORNO	*								120	30	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
TOS 10	LIVORNO - NAZARIO SAURO					*				200	9	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
TOS 11	LIVORNO - ACCADEMIA NAVALE			*																			
TOS 12	ARDENZA	*								266	10	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
TOS 13	ANTIGNANO	*								240	12	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
TOS 14	CASTEL SONNINO	*																					
TOS 15	QUERCIANELLA	*								100	6	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
TOS 16	FOCE DEL CHIOMA			*						42	14	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
TOS 17	CASTIGLIONCELLO NORD	*								87	12	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
TOS 18	CASTIGLIONCELLO SUD	*								90	12	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
TOS 63	MARINA CALA DE' MEDICI	*								650	30	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
TOS 19	PORTICCILO ROSSANA					*				15		*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
TOS 20	ROSSIGNANO SOLVAY					*				137	8,5	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
TOS 21	VADA - PORTO COMMERCIALE		*															*	*	*	*	*	*
TOS 59	MARINA DI VADA							*		270	8	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
TOS 22	MARINA DI CECINA					*				530	12	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
TOS 23	MARINA DI CASTAGNETO							*				*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
TOS 24	SAN VINCENZO	*								272	13	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
TOS 25	PORTO BARATTI							*		160		*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
TOS 26	I. CAPRAIA - CAPRAIA	*								60	30	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
TOS 27	I. GORGONA - CALA DELLO SCALO					*								*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
TOS 61	MARINA DI SALIVOLI	*								488	18	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
TOS 28	PIOMBINO		*							18		*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
TOS 29	I. D'ELBA - PORTOFERRAIO	*								152	70	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
TOS 58	I. D'ELBA - ESAOM CESA	*								300	35	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
TOS 30	I. D'ELBA - MAGAZZINI					*				30	7,5	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
TOS 31	I. D'ELBA - CAVO	*								230	15	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
TOS 32	I. D'ELBA - RIO MARINA	*								100	15	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
TOS 33	I. D'ELBA - PORTO AZZURRO	*								222	20	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
TOS 34	I. D'ELBA - CALA DI MOLA						*			100	35	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
TOS 35	I. D'ELBA - GOLFO STELLA						*							*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
TOS 36	I. D'ELBA - MARINA DI CAMPO					*						*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
TOS 37	I. D'ELBA - PUNTA POLVERAIA					*							*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
TOS 38	I. D'ELBA - SANT'ANDREA					*						*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
TOS 39	I. D'ELBA - MARCIANA MARINA	*								350	35	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
TOS 40	I. PIANOSA - CALA S. GIOVANNI					*												*	*	*	*	*	*
TOS 60	CARBONIFERA			*						320	8	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
TOS 41	FOLLONICA					*																	
TOS 42	SCARLINO - FIUMARA DEL PUNTO			*						370	10	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
TOS 7	SCARLINO - ETRUSCA MARINA	*								564	40	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
TOS 43	PUNTA ALA	*								893	32	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
TOS 44	CASTIGLIONE DELLA PESCAIA				*					350	20	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
TOS 45	GROSSETO - MARINA DI SAN ROCCO				*					561	14	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
TOS 46	TALAMONE	*								14	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
TOS 47	TALAMONACCIO					*																	
TOS 48	FOCE DELL'ALBEGNA				*																		
TOS 49	SANTA LIBERATA				*					600	6	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
TOS 50	PORTO S. STEFANO - PORTO DEL VALLE	*								300	30	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
TOS 51	PORTO S. STEFANO - PORTO VECCHIO					*				130	40	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
TOS 52	I. DEL GIGLIO - GIGLIO PORTO	*								196	20	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
TOS 53	I. DEL GIGLIO - CAMPESE	*											*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
TOS 54	I. MONTECRISTO - CALA MAESTRA					*																	
TOS 55	I. GIANNUTRI - CALA SPALMATOI					*																	
TOS 56	PORTO ERCOLE	*								825	24	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
TOS 57	CALA GALERA	*								700	50	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*

REGIONE
LAZIO
 TIPOLOGIA E SERVIZI
2006

	TIPO DI APPRODO										SERVIZI IN PORTO												
	MARINA PRIVATO	PORTO / PORTICCIOLLO	PORTO INDUSTRIALE / COMM.	PORTO MILITARE	PORTO - CANALE	DARSENA	BANCHINA / PONTELE	SPAGGIA ATTREZZATA	APPRODO / RADA	POSTI BARCA	LUNGHEZZA MASSIMA	CARBURANTE	ACQUA	ENERGIA ELETTRICA	SCIVOLO	SCALO D'ALAGGIO	GRU	TRAVEL LIFT	SERVIZI IGIENICI	SERVIZI ANTINCENDIO	SERVIZIO METEO	RIPARAZIONE MOTORI	RIPARAZIONI ELETTRICHE
LAZ 2 FOCE DEL FIORA				*					100	6				*	*			*	*	*	*	*	*
LAZ 3 LA MATTONARA	*																						
LAZ 4 CIVITAVECCHIA		*								50	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
LAZ 5 CIVITAVECCHIA - LEGA NAVALE						*			66	6	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
LAZ 6 RIVA DI TRAIANO	*								1182	42	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
LAZ 7 SANTA MARINELLA - PORTO ODESCALCHI	*								285	15	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
LAZ 8 SANTA SEVERA						*						*			*		*	*					
LAZ 9 LADISPOLI							*			8	*	*	*	*	*	*	*					*	
LAZ 10 FIUMICINO - PORTO CANALE				*					25	50	*				*						*	*	
LAZ 11 FIUMICINO - DARSENA TRAIANO					*				200	25	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
LAZ 12 FIUMARA GRANDE				*					40	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
LAZ 40 FIUMICINO ISOLA SACRA - PORTO ROMANO					*				200	30	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
LAZ 13 FIUMICINO ISOLA SACRA - DARSENA NETTER					*				70	35	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
LAZ 14 OSTIA - CANTIERI DI OSTIA					*				20	25	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
LAZ 1 OSTIA - PORTO TURISTICO DI ROMA	*								796	60	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
LAZ 15 OSTIA - CANALE DEI PESCATORI				*					120	6,3	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
LAZ 16 ANZIO	*								400	50	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
LAZ 17 MARINA DI NETTUNO	*								850	20	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
LAZ 18 FOCE VERDE						*																	
LAZ 19 RIO MARTINO				*					750	10	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
LAZ 20 TORRE PAOLA CANALE				*																			
LAZ 21 TORRE PAOLA DARSENA					*				4													*	*
LAZ 22 SAN FELICE CIRCEO	*								380	22	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
LAZ 23 FOCE SISTO				*					250	6	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
LAZ 24 PORTO BADINO				*					200	12	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
LAZ 25 TERRACINA				*					200	14	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
LAZ 26 SALTO I° DI FONDI - CANALE DI S. ANASTASIA				*					50	6													
LAZ 27 SPERLONGA	*								100	10	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
LAZ 28 GAETA - SANTA MARIA	*								30	20	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
LAZ 29 GAETA - SANT'ANTONIO		*																					
LAZ 30 GAETA - BASE NAUTICA FLAVIO GIOIA	*								200	50	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
LAZ 31 GAETA - PORTO SALVO	*										*				*			*	*	*	*	*	*
LAZ 32 FORMIA - CAPOSELE	*								130	12	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
LAZ 33 FORMIA - PORTO NUOVO	*								500	25	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
LAZ 34 SCAURI	*								90	12	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
LAZ 35 I. DI PONZA - PONZA	*								200	35	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
LAZ 36 I. DI PONZA - CALA DI FEOLA						*																	
LAZ 37 I. DI PONZA - CALA DELL'ACQUA						*																	
LAZ 38 I. DI VENTOTENE - CALA ROSSANO (PORTO NUOVO)	*										*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
LAZ 39 I. DI VENTOTENE - PORTO ROMANO (PORTO VECCHIO)	*								40	12	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*

REGIONE
CAMPANIA
 TIPOLOGIA E SERVIZI
2006

	TIPO DI APPRODO										SERVIZI IN PORTO												
	MARINA PRIVATA	PORTO / PORTICCILO	PORTO INDUSTRIALE / COMM.	PORTO MILITARE	PORTO - CANALE	DARSENA	BANCHINA / PONTELE	SPAGNA ATTREZZATA	APPRODO / RADA	POSTI BARCA	LUNGHEZZA MASSIMA	CARBURANTE	ACQUA	ENERGIA ELETTRICA	SCIVOLO	SCALO D'ALAGGIO	GRU	TRAVEL LIFT	SERVIZI IGIENICI	SERVIZI ATTINCENDO	SERVIZIO DIELO	RIPARAZIONE MOTORI	RIPARAZIONI ELETTRICHE
CAM 1	FOCE DEL GARIGLIANO			*					100	15	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
CAM 2	FOCE DEL VOLTURNO			*					8		*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
CAM 3	PINETA MARE - DARSENA SAN BARTOLOMEO			*					200	22	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
CAM 4	TORRE GAVETA					*			1	15													
CAM 5	ACQUAMORTA	*																					
CAM 6	I. DI PROCIDA - MARINA DI PROCIDA	*							230	20	*	*	*	*				*					*
CAM 65	I. DI PROCIDA - PORTO COMMERCIALE	*	*						50	6	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
CAM 7	I. DI PROCIDA - CHIAIOLELLA	*							216	30	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
CAM 8	I. DI PROCIDA - CORRICELLA					*																	
CAM 9	I. D'ISCHIA - PORTO D'ISCHIA	*							200	50	*	*	*	*			*	*	*	*	*	*	*
CAM 10	I. D'ISCHIA - CASAMICCIOLA	*							211	80	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
CAM 11	I. D'ISCHIA - LACCO AMENO					*			70	15	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
CAM 12	I. D'ISCHIA - FORIO	*							40	20	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
CAM 13	I. D'ISCHIA - SANT'ANGELO	*							100	50	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
CAM 14	PORTO MISENO						*				*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
CAM 15	BAIA	*							200		*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
CAM 16	SUD CANTIERI - MARINA DI MAGLIETTA	*							150	50	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
CAM 17	POZZUOLI	*																					
CAM 18	NISIDA	*							400	26	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
CAM 19	PORTO PAONE						*																
CAM 20	MANZI	*																					
CAM 21	NAPOLI - POSILLIPO	*							13		*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
CAM 22	NAPOLI/MERGELLINA - SANNAZZARO	*							30		*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
CAM 23	NAPOLI - SANTA LUCIA	*							200	26	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
CAM 24	NAPOLI - MOLOSIGLIO	*							150	14	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
CAM 25	NAPOLI - PORTO INDUSTRIALE		*								*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
CAM 59	NAPOLI - MARINA VIGLIENA (C. NAV. PARTENOPE)				*				160	30	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
CAM 26	PORTICI	*							20	12	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
CAM 27	TORRE DEL GRECO	*							500	15	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
CAM 28	TORRE ANNUNZIATA	*							300	15	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
CAM 66	MARINA DI STABIA	*							1551	60	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
CAM 64	CASTELLAMMARE DI STABIA - PORTO DAVIDE					*			210	30	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
CAM 29	CASTELLAMMARE DI STABIA	*							400	30	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
CAM 30	MARINA DI VICO EGUENSE					*																	
CAM 31	MARINA DI EGUA	*							12		*				*		*						
CAM 32	META - MARINA DI META					*			7		*						*						
CAM 33	PIANO DI SORRENTO - MARINA DI CASSANO					*			30	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
CAM 60	CONSORZIO NAUTICO S. AGNELLO					*			150	13	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
CAM 57	S. AGNELLO DI SORRENTO					*							*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
CAM 34	SORRENTO - MARINA PICCOLA	*							250	15	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
CAM 58	SORRENTO - MARINA GRANDE					*			20	10			*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
CAM 35	MARINA DI PUOLO					*			30	10	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
CAM 36	MARINA DELLA LOBRA	*							100	15	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
CAM 37	I. DI CAPRI - MARINA GRANDE	*							300	60	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
CAM 38	I. DI CAPRI - MARINA PICCOLA						*																
CAM 39	POSITANO					*			150	20	*					*							
CAM 40	AMALFI	*							300	40	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
CAM 63	MAIORI	*							110	18	*	*					*	*	*	*	*	*	*
CAM 41	CETARA	*							50	13	*						*	*	*	*	*	*	*
CAM 42	SALERNO - PORTO COMMERCIALE		*						1175		*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
CAM 43	SALERNO - MASUCCIO SALERNITANO	*							414	16	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
CAM 44	FOCE DEL SELE				*																		
CAM 45	AGROPOLI	*							100	50	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
CAM 46	S. MARCO DI CASTELLABATE	*							300	16	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
CAM 47	AGNONE S. NICOLA	*																					
CAM 48	ACCIAROLI	*							300	15	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
CAM 49	MARINA DI PIOPI						*								*								
CAM 50	MARINA DI CASAL VELINO	*							150	15	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
CAM 51	MARINA DI PISCICOTTA	*							100	10	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
CAM 52	PALINURO					*			150	70	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
CAM 53	MARINA DI CAMEROTA	*							300	35	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
CAM 54	PORTO SCARIO	*							160	30	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
CAM 55	MARINA DI POLICASTRO	*							200	20	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
CAM 61	SAPRI - BASE NAUTICA MANDOLA					*			150	30	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
CAM 62	SAPRI - SAN GIORGIO					*			50	40	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
CAM 56	SAPRI	*									*			*	*	*	*	*	*	*	*	*	*

REGIONE
**BASILICATA
 E CALABRIA**
 TIPOLOGIA E SERVIZI
2006

	TIPO DI APPRODO							SERVIZI IN PORTO																
	MARINA PRIVATO	PORTO / PORTICCILO	PORTO INDUSTRIALE / COMM.	PORTO MILITARE	PORTO - CANALE	DARSENA	BANCHINA / PORTILE	SPANGIA ATTREZZATA	APPRODO / RADA	POSTI BAUCA	LUNGHEZZA MASSIMA	CARBURANTE	ACQUA	ENERGIA ELETTRICA	SCIVOLO	SCALO D'ALAGGIO	GRU	TRAVEL LIFT	SERVIZI IRENICI	SERVIZI ANTINCENDIO	SERVIZIO METEO	RIPARAZIONE MOTORI	RIPARAZIONI ELETTRICHE	
BAS 1	MARATEA	*							600	45	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
CAL 1	PRAIA A MARE							*	200							*						*	*	
CAL 2	SCALEA						*																	
CAL 3	DIAMANTE					*			100	18	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	
CAL 4	BELVEDERE MARITTIMO - RIVA DI SCIDRO	*							300	18	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	
CAL 5	CETRARO	*							350	40	*	*		*	*	*					*	*	*	
CAL 6	PAOLA					*						*										*	*	
CAL 7	AMANTEA						*		283	15		*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	
CAL 8	GIZZERIA						*											*				*	*	
CAL 9	PIZZO					*						*	*										*	
CAL 10	VIBO VALENTIA MARINA	*							450	55	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	
CAL 11	TROPEA	*							620	35	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	
CAL 12	GIOIA TAURO		*						80	20	*	*		*	*	*			*	*	*	*	*	
CAL 13	PALMI - TAUREANA					*																		
CAL 14	BAGNARA CALABRA	*									*		*	*								*	*	
CAL 15	SCILLA					*			100	10	*	*	*	*								*	*	
CAL 16	VILLA SAN GIOVANNI		*																			*	*	
CAL 17	REGGIO CALABRIA		*						57	13	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	
CAL 18	SALINE JONICHE	*									*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	
CAL 19	BOVA MARINA						*																	
CAL 20	BOVALINO MARINA					*												*				*	*	
CAL 21	SIDERNO MARINA					*																*	*	
CAL 22	GIOIOSA MARINA					*												*				*	*	
CAL 23	ROCCELLA IONICA	*							447	44	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	
CAL 24	MONASTERACE					*												*						
CAL 25	MARINA DI BADOLATO					*												*						
CAL 26	SOVERATO						*															*	*	
CAL 27	LIDO DI COPANELLO					*												*						
CAL 28	MARINA DI CATANZARO	*																						
CAL 30	LE CASTELLA					*																		
CAL 31	CROTONE - PORTO VECCHIO	*							320	22	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	
CAL 32	CROTONE - PORTO NUOVO	*									*	*							*	*	*	*	*	
CAL 33	CIRO' MARINA					*			342	15	*		*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	
CAL 34	CARIATI	*																				*	*	
CAL 35	SANT'ANGELO					*																*	*	
CAL 36	CORIGLIANO CALABRO	*											*	*	*									
CAL 37	MARINA LAGHI DI SIBARI	*							205	30	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	
CAL 38	TREBISACCE					*					*	*										*	*	
CAL 39	ROSETO					*																		
CAL 40	ROCCA IMPERIALE					*																		

REGIONE
SICILIA
PARTE 1^a: Milazzo - San Vito
TIPOLOGIA E SERVIZI
2006

SIC	DESCRIZIONE	TIPO DI APPRODO										SERVIZI IN PORTO												
		MARINA PRIVATO	PORTO / PORTICCIOLLO	PORTO INDUSTRIALE / COMM.	PORTO MILITARE	PORTO - CANALE	DARSENA	BANCHINA / PONTELE	SPAGLIA A TREZZAIA	APPRODO / RADA	POSTI BARCA	LUNGHEZZA MASSIMA	CARBURANTE	ACQUA	ENERGIA ELETTRICA	SCIVOLO	SCALO D'ALLEGIO	GRU	TRAMEL LIFT	SERVIZI IGIENICI	SERVIZI ATTINCENDIO	SERVIZIO METEO	RIPARAZIONE MOTORI	RIPARAZIONI ELETTRICHE
SIC 1	MILAZZO	*								140	40	*								*	*			
SIC 127	MILAZZO - MARINA DEL NETTUNO						*			140	40	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SIC 2	MARINA DI PORTOROSA	*								680	35	*	*	*						*	*	*	*	*
SIC 3	I. VULCANO - PORTO DI LEVANTE						*							*		*				*				
SIC 4	I. VULCANO - GELSO						*																	
SIC 120	I. VULCANO - PORTO DI PONENTE						*																	
SIC 5	I. LIPARI - PORTINENTE							*																
SIC 6	I. LIPARI - MARINA CORTA						*						*											
SIC 7	I. LIPARI - SOTTOMONASTERO									50				*	*	*	*			*				
SIC 8	I. LIPARI - MARINA LUNGA						*					*								*	*			
SIC 9	I. LIPARI - PIGNATARO						*			40			*	*	*	*	*			*				
SIC 10	I. LIPARI - CANNETO						*						*		*	*								
SIC 121	I. LIPARI - PORTICELLO						*																	
SIC 11	I. LIPARI - ACQUACALDA						*																	
SIC 12	I. SALINA - SANTA MARINA SALINA	*								30	30	*	*			*						*	*	*
SIC 118	I. SALINA - DARSENA TURISTICA	*				*				130	25	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SIC 122	I. SALINA - PUNTA LINGUA						*																	
SIC 13	I. SALINA - RINELLA						*						*		*									
SIC 14	I. SALINA - SCALO GALERA						*							*	*									
SIC 15	I. SALINA - CAPO FARO							*																
SIC 16	I. FILICUDI - PORTO						*					*	*	*	*	*	*							
SIC 17	I. FILICUDI - PECORINI A MARE						*																	
SIC 18	I. ALICUDI - SCALO PALOMBA						*											*						
SIC 19	I. PANAREA - SCALO DITELLA						*					*		*	*	*								
SIC 20	I. STROMBOLI - FICOGRADE						*						*	*	*	*	*							
SIC 21	I. STROMBOLI - SCARI						*					*	*	*	*	*	*							
SIC 22	MARINA DI PATTI						*			50												*		
SIC 23	CAPO D'ORLANDO	*								10	15	*	*									*	*	*
SIC 24	SANT'AGATA DI MILITELLO	*								30	25	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SIC 25	CEFALU' LEVANTE - PORTO NUOVO (PRESIDIANA)	*								250	18	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SIC 26	CEFALU' PONENTE - PORTO VECCHIO						*																	
SIC 27	TERMINI IMERESE	*								15	14	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SIC 28	SAN NICOLA L'ARENA	*								800	25	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SIC 29	PORTICELLO SANTA FLAVIA	*								300	30	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SIC 30	BANDITA	*																						
SIC 31	PALERMO - SANT'ERASMO						*					*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SIC 32	PALERMO - PORTO COMMERCIALE	*										*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SIC 33	PALERMO - PORTO INDUSTRIALE	*										*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SIC 34	PALERMO - ACQUASANTA	*								456	70	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SIC 35	ARENELLA	*								90	12	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SIC 36	ADDAURA	*								80	12	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SIC 37	PUNTA CELESI						*			5	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SIC 38	MONDELLO						*			200	10	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SIC 39	FOSSA DEL GALLO	*								150	20	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SIC 40	SFERRACAVALLLO						*			10	15	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SIC 41	ISOLA DELLE FEMMINE	*								130	15	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SIC 42	I. DI USTICA - CALA SANTA MARIA	*								12	15	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SIC 43	TERRASINI	*								250	30	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SIC 44	BALESTRATE	*								60	30	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SIC 45	CASTELLAMMARE DEL GOLFO	*								640	12	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SIC 46	SAN VITO LO CAPO	*								400	25	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SIC 47	BONAGIA						*					*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SIC 48	PIZZOLUNGO	*										*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SIC 49	TRAPANI	*	*							200	20	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SIC 50	ISOLOTTO FORMICA							*																
SIC 51	I. LEVANZO - CALA DOGANA						*			15	10	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SIC 52	I. MARETTIMO - SCALO NUOVO						*			80	24	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SIC 53	I. MARETTIMO - SCALO VECCHIO						*			20	15	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SIC 54	I. FAVIGNANA - CALA PRINCIPALE	*								100	70	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SIC 55	I. FAVIGNANA - PUNTA LONGA	*					*			20	7,5	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SIC 56	MARSALA	*								200	20	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SIC 57	MAZARA DEL VALLO - PORTO COMMERCIALE		*							400	60	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SIC 58	MAZARA DEL VALLO - A.DI.NA.						*			110	20	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SIC 59	SAN VITO - PORTICCIOLLO TURISTICO	*								30	4	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*

REGIONE
SICILIA
PARTE 2^a: Pantelleria - Messina
TIPOLOGIA E SERVIZI
2006

	TIPO DI APPRODO								SERVIZI IN PORTO															
	MARINA PRIVATO	PORTO / PORTICCIOLLO	PORTO INDUSTRIALE / COMM.	PORTO MILITARE	PORTO - CANALE	DARSENA	BANCHINA / PORTILE	SPIAGGIA ATTREZZATA	APPRODO / RADA	POSTI BARCA	LUNGHEZZA MASSIMA	CARBURANTE	ACQUA	ENERGIA ELETTRICA	SCIVOLO	SCALO D'ALLEGIO	GRU	TRAVEL LIFT	SERVIZI IGIENICI	SERVIZI ANTINCENDIO	SERVIZIO METEO	RIPARAZIONE MOTORI	RIPARAZIONI ELETTRICHE	
SIC 60 I. PANTELLERIA - PORTO VECCHIO	*								80	15	*			*							*			
SIC 61 I. PANTELLERIA - PORTO NUOVO	*								80	30	*						*	*					*	*
SIC 62 I. PANTELLERIA - SCAURI	*								40	20	*			*										
SIC 63 I. PANTELLERIA - PORTO DIETRO ISOLA								*																
SIC 64 I. PANTELLERIA - CALA DI LEVANTE						*									*									
SIC 65 I. PANTELLERIA - CALA DI TRAMONTANA						*				4			*											
SIC 66 I. PANTELLERIA - CAMPOBELLO								*																
SIC 67 I. LAMPEDUSA - PORTO	*								10	8	*	*	*	*	*						*	*	*	*
SIC 68 I. LAMPEDUSA - CALA PISANA						*				10														
SIC 69 I. LINOSA - SCALO VECCHIO	*									10			*											
SIC 70 I. LINOSA - CALA POZZOLANA DI PONENTE						*				10			*											
SIC 125 I. LAMPIONE - LAMPIONE						*																		
SIC 71 MARINELLA DI SELINUNTE						*			90	8		*	*											
SIC 72 PORTO PALO DI MENFI	*								50	15	*	*	*											
SIC 73 SCIACCA	*								600	40	*	*	*	*	*	*					*	*	*	*
SIC 74 SICULIANA MARINA	*									7,5	*													
SIC 75 PORTO EMPEDOCLE	*								100	24	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SIC 76 SAN LEONE	*								480	18	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SIC 77 MARINA DI PALMA						*																		
SIC 78 LICATA	*									20	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SIC 79 GELA	*										*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SIC 80 SCOGLITTI	*								30	20	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SIC 81 MARINA DI RAGUSA						*							*									*	*	*
SIC 82 DONNALUCATA	*								40	6	*	*	*									*	*	*
SIC 83 POZZALLO - PORTO COMMERCIALE		*									*						*	*	*	*	*	*	*	*
SIC 123 POZZALLO - PORTO SERVIZIO	*								150	25	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SIC 84 PORTO PALO	*									50	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SIC 119 MARZAMEMI - MARINA DI MARZAMEMI						*			150	35	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SIC 129 MARZAMEMI - CLUB NAUTICO MARZAMEMI						*			70	12	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SIC 86 MARZAMEMI - LA BALATA						*			150	14	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SIC 87 CALA BERNARDO	*								5		*	*	*											
SIC 88 MARINA DI AVOLA						*			5															
SIC 89 FONTANE BIANCHE						*					*	*	*											
SIC 90 BAIÀ DI OGNINA						*			80	9	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SIC 91 SIRACUSA - PORTO GRANDE	*								40	50	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SIC 126 SIRACUSA - MARINA YACHTING						*			180	25	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SIC 92 SIRACUSA - PORTO PICCOLO (PORTO MARMOREO)	*								640	20	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SIC 93 AUGUSTA		*							40	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SIC 94 AUGUSTA - TERRAVECCHIA			*																					
SIC 95 AUGUSTA - DARSENA SERVIZI					*				40	*	*	*									*	*	*	*
SIC 96 AUGUSTA - CALA DEL MOLO					*				25	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SIC 97 AUGUSTA - CANTIERE NAVALE GOLDEN BAY					*				171	18	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SIC 98 AUGUSTA - PORTO XIFONIO						*			70	140	*													
SIC 99 BRUCOLI				*							*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SIC 100 CATANIA		*									*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SIC 101 CATANIA - CLUB NAUTICO CATANIA					*				50	25	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SIC 102 CATANIA - DIPORTO NAUTICO ETNEO					*				90	30	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SIC 103 CATANIA - CIRCOLO NAUTICO N.I.C.					*				160	15	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SIC 104 CATANIA - MEDITERRANEA YACHTING CLUB					*				90	25	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SIC 105 CATANIA - PORTO ROSSI					*				300	20	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SIC 106 CATANIA - SAN GIOVANNI LICUTI					*				10	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SIC 107 OGNINA - PORTO ULISSE	*								500	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SIC 108 ACI CASTELLO					*				60	5	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SIC 109 ACI TREZZA	*								200	18	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SIC 110 SANTA MARIA LA SCALA					*				20	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SIC 111 SANTA TECLA					*						*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SIC 112 STAZZO	*								150	10	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SIC 113 POZZILLO	*										*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SIC 114 TORRE ARCHIRAFI					*																			
SIC 115 RIPOSTO	*								400	50	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SIC 128 MARINA DI RIPOSTO PORTO DELL'ETNA	*								366	60	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SIC 116 GIARDINI NAXOS					*				260	30	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SIC 117 MESSINA	*										*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SIC 124 MESSINA - MARINA DEL NETTUNO	*								160	35	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*

REGIONE
SARDEGNA
PARTE 1^a: Olbia - Isola Rossa
TIPOLOGIA E SERVIZI
2006

	TIPO DI APPRODO										SERVIZI IN PORTO												
	MARINA PRIVATO	PORTO / PORTICCILO	PORTO INDUSTRIALE / COMM.	PORTO MILITARE	PORTO - CANALE	DARSENA	BANCHINA / PONTE	SPANGIA ATTREZZATA	APPRODO / RADA	POSTI BARCA	LUNGHEZZA MASSIMA	CARBURANTE	ACQUA	ENERGIA ELETTRICA	SCIVOLO	SCALO D'AI ARGGIO	GRU	TRAVEL LIFT	SERVIZI IGIENICI	SERVIZI ANTINCENDIO	SERVIZIO METEO	RIPARAZIONE MOTORI	RIPARAZIONI ELETTRICHE
SAR 1		*								250	16	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SAR 101						*				12	30	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SAR 2						*				60	22	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SAR 3		*								115	15	*	*	*				*	*	*	*	*	*
SAR 4		*								8		*	*	*	*	*			*	*	*	*	*
SAR 99						*				95	12	*	*						*	*	*	*	*
SAR 100						*				120	20	*	*	*				*	*	*	*	*	*
SAR 5						*				30	8	*	*					*	*	*	*	*	*
SAR 6		*								296	16	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SAR 7		*								47	14	*	*					*	*	*	*	*	*
SAR 8		*								642	70	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SAR 106							*																
SAR 9						*				120	12	*	*	*									*
SAR 10						*																	
SAR 11		*								566	100	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SAR 12						*				50	80										*		
SAR 13		*								720	100	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SAR 14						*						*							*				
SAR 15		*								400	35	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SAR 16							*																*
SAR 17						*				183	27	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SAR 18						*				400	30	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SAR 19						*																	
SAR 20						*				50								*					
SAR 21		*								400	18	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SAR 22						*																	
SAR 23						*				10													
SAR 24		*								70	40	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SAR 25							*																
SAR 26						*																	
SAR 27						*																	
SAR 28							*																
SAR 29							*																
SAR 30						*																	
SAR 31						*																	
SAR 32		*								130	12	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SAR 33						*				120	18	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SAR 108										160	20	*	*					*	*				
SAR 34					*																		
SAR 104						*				120	25	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SAR 35						*																	
SAR 36		*								150	30	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SAR 37						*				200								*	*	*	*	*	*
SAR 38						*																	
SAR 107						*				132	20			*									
SAR 39						*																	
SAR 40							*																
SAR 41							*																
SAR 42							*																
SAR 43						*				80		*		*								*	
SAR 44		*								760	35	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SAR 45						*																	
SAR 46						*				5													
SAR 47		*								280	20	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*

REGIONE
SARDEGNA
PARTE 2^a: Castelsardo - I. Tavolara
TIPOLOGIA E SERVIZI
2006

	TIPO DI APPRODO										SERVIZI IN PORTO												
	MARINA PRIVATO	PORTO / PORTICCIULO	PORTO INDUSTRIALE / COMM.	PORTO MILITARE	PORTO - CANALE	DARSENA	BANCHINA / PORTILE	SPANGIA ATTREZZATA	APPRODO / RADA	POSTI BARCA	LUNGHEZZA MASSIMA	CARBURANTE	ACQUA	ENERGIA ELETTRICA	SCIVOLO	SCALO D'ALBERGO	GRU	TRAVEL LIFT	SERVIZI IGIENICI	SERVIZI ANTINCENDIO	SERVIZIO METEO	RIPARAZIONE MOTORI	RIPARAZIONI ELETTRICHE
SAR 48 CASTELSARDO	*								650	30	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SAR 49 PORTO TORRES - PORTO COMMERCIALE	*								500	35	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SAR 50 PORTO TORRES - PORTO INDUSTRIALE		*																					
SAR 51 STINTINO - PORTO MINORE	*											*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SAR 52 STINTINO - PORTO MANNU	*								300	13	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SAR 53 YACHTING CLUB L'ANCORA	*								130	20	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SAR 54 I. ASINARA - RADA DELLA REALE						*			24	45								*	*	*	*	*	
SAR 55 PORTO SAN NICOLO'						*												*	*	*	*	*	
SAR 56 PORTO CONTE - CALA TRAMARIGLIO						*			120	10	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SAR 57 PORTO CONTE - BASE NAUTICA PORTO CONTE	*								300	20	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SAR 58 FERTILIA				*					250	30	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SAR 59 ALGHERO	*								918	70	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SAR 60 BOSA MARINA - PORTO FLUVIALE				*					130	10	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SAR 61 BOSA MARINA - PORTO COMMERCIALE	*								150	50	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SAR 62 TORREGRANDE - PORTO TURISTICO	*								404	30	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SAR 63 TORREGRANDE - PORTO INDUSTRIALE		*																					
SAR 64 ORISTANO - PORTO SANTA GIUSTA	*										*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SAR 65 BUGGERU	*								350	10			*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SAR 66 PORTO FLAVIA								*															
SAR 67 PORTO PAGLIA								*															
SAR 68 PORTOSCUSO	*								385	25	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SAR 69 PORTOVESME		*									*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SAR 70 I. PIANA - VILLAMARINA	*								77	20	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SAR 71 I. S. PIETRO - CARLOFORTE	*								600	50	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SAR 105 I. S. ANTIOCO/CALASETTA - DARSENA TURISTICA					*				232	25	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SAR 72 I. S. ANTIOCO/CALASETTA - PORTO COMMERCIALE		*							16	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SAR 73 I. S. ANTIOCO - SANT'ANTIOCO						*			200	25	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SAR 74 I. S. ANTIOCO - PORTO PONTE ROMANO	*								6	60	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SAR 75 PORTO ZAFFERANO				*																			
SAR 76 PORTO TEULADA - SU PORTU NOU	*								150	30	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SAR 77 S. MARGHERITA DI PULA - CALA VERDE					*				88	12	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SAR 78 PERD'E' SALI	*								256	18	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SAR 79 SARROCH - PORTO FOXI		*																					
SAR 81 CAGLIARI - MOTOMAR SARDA					*				108	35	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SAR 82 CAGLIARI - MARINA DI BONARIA (SU SICCU)					*				30		*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SAR 86 CAGLIARI - MARINA DEL SOLE						*			150	40	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SAR 110 CAGLIARI - MARINA DI SANTELMO						*			200	36	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SAR 83 POETTO - MARINA PICCOLA	*								350	20	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SAR 84 MARINA DI CAPITANA	*								450	27	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SAR 85 MARINA DI VILLASIMIUS	*								750	30	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SAR 87 PORTO CORALLO	*								350	35	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SAR 88 PORTO FRAILIS								*															
SAR 89 ARBATAX	*								80	30	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SAR 103 ARBATAX - MARINA DI ARBATAX						*			400	80	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SAR 102 S. MARIA NAVARRESE - MARINA DI BAUNEI	*								350	35	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SAR 90 CALA GONONE	*								200	15	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SAR 91 OROSEI								*															
SAR 92 SINISCOLA - LA CALETTA	*								450	15	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SAR 93 MARINA DI PORTO OTTIOLU	*								405	30	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SAR 109 PORTO DI SAN TEODORO	*																						
SAR 94 MARINA DI PUNTALDIA	*								400	24	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SAR 95 PORTO BRANDINGHI								*															
SAR 96 PORTO SAN PAOLO						*			150	8	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SAR 97 COSTA CORALLINA - PORTO SPURLATTÀ	*								137	11	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SAR 96 I. TAVOLARA - BASE NATO		*																					

REGIONE
PUGLIA
TIPOLOGIA E SERVIZI
2006

	TIPO DI APPRODO										SERVIZI IN PORTO												
	MARINA PRIVATO	PORTO / PORTICCIOLO	PORTO INDUSTRIALE / COMM.	PORTO MILITARE	PORTO - CANALE	DARSENA	BANCHINA / PONTELE	SPIAGGIA ATTREZZATA	APPRODO / RADA	POSTI BANCA	LUNGHEZZA MASSIMA	CARRIBRANTE	ACQUA	ENERGIA ELETTRICA	SCUOLO	SCALO D'ALAGGIO	GRU	TRAVEL LIFT	SERVIZI INIENICI	SERVIZI ANTINCENDIO	SERVIZIO METEO	RIPARAZIONE MOTORI	IRRADIAZIONI ELETTRICHE
PUG 1 TARANTO - PORTO INDUSTRIALE ESTERNO	*																						
PUG 3 TARANTO - ISOLOTTO SAN PAOLO		*																					
PUG 4 TARANTO - PORTO INDUSTRIALE INTERNO		*																					
PUG 5 TARANTO - PORTO MERCANTILE	*											*	*										
PUG 15 TARANTO - TARANTO YACHT						*			160	25	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
PUG 69 TARANTO - MARINA TARANTO "MOLLO SANT'ELIGIO"						*			254	40	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
PUG 6 TARANTO - LEGA NAVALE					*				15	8	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
PUG 67 MON REVE					*													*					
PUG 7 LIDO GANDOLI					*					6	*				*	*	*	*	*	*	*	*	*
PUG 8 BAIJA D'ARGENTO - PORTO SAGUERRA				*					120	7	*			*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
PUG 9 MARUGGIO - CAMPOMARINO	*								300	20	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
PUG 10 PORTO CESAREO					*				300	18	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
PUG 11 SANTA CATERINA DI NARDO'					*					7	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
PUG 12 GALLIPOLI - PORTO GAIO					*				200	18	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
PUG 13 GALLIPOLI - DARSENA FONTANELLE				*					130	18	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
PUG 14 GALLIPOLI - CALA FONTANELLE					*					10	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
PUG 16 GALLIPOLI - PORTO MERCANTILE	*								150	30	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
PUG 17 GALLIPOLI - SAN GIORGIO	*									7	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
PUG 18 GALLIPOLI - SENO DEL CANNETO	*								20	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
PUG 19 TORRE SAN GIOVANNI D'UGENTO	*										*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
PUG 20 TORRE PALI	*									5	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
PUG 21 TORRE VADO	*								150	10	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
PUG 22 SANTA MARIA DI LEUCA	*								700	30	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
PUG 23 TRICASE - MARINA DI PORTO	*								200	12	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
PUG 24 MARINA DI ANDRANO					*				40	5	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
PUG 25 CASTRO MARINA	*								160	10	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
PUG 26 PORTO MIGGIANO					*				61	5	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
PUG 27 PORTO BADISCO				*						6	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
PUG 28 OTRANTO	*								390	20	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
PUG 29 S. FOCA DI MELENDUGNO	*								500	12	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
PUG 30 SAN CATALDO					*				150	12	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
PUG 31 CASALABATE	*				*						*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
PUG 33 BRINDISI - PORTO ESTERNO	*																						
PUG 34 BRINDISI - PORTO MEDIO	*																						
PUG 68 BRINDISI - MARINA DI BRINDISI	*								638	40	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
PUG 35 BRINDISI - PORTO INTERNO	*								10	50	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
PUG 36 BRINDISI - LEGA NAVALE					*				250	18	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
PUG 37 VILLANOVA DI OSTUNI	*								250	18	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
PUG 38 TORRE CANNE					*				50	8	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
PUG 39 SAVELLETRI	*								300	9	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
PUG 40 MONOPOLI	*								110	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
PUG 41 POLIGNANO A MARE - CALA PONTE	*									6	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
PUG 42 MOLA DI BARI	*								150	18	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
PUG 43 CALA PORTECCHIA	*								20	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
PUG 44 TORRE A MARE	*								200	12	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
PUG 45 CALA SAN GIORGIO					*					5	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
PUG 46 BARI - PORTO VECCHIO	*								230	12	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
PUG 47 BARI - PORTO NUOVO	*	*							100	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
PUG 48 PALESE	*										*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
PUG 49 SANTO SPIRITO	*								230	15	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
PUG 50 GIOVINAZZO	*								5	13	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
PUG 51 MOLFETTA	*								200	12	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
PUG 52 BISCEGLIE	*								530	25	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
PUG 53 TRANI	*								550	30	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
PUG 54 BARLETTA	*										*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
PUG 55 MARGHERITA DI SAVOIA	*								200	10	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
PUG 56 MANFREDONIA - PORTO VECCHIO	*								365	20	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
PUG 66 MANFREDONIA - MARINA CALA DELLE SIRENE	*								220	25	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
PUG 57 MANFREDONIA - PORTO INDUSTRIALE	*	*							8	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
PUG 58 MATTINATA	*								220	15	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
PUG 59 VIESTE	*								110	30	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
PUG 60 PESCHICI	*								50	8	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
PUG 61 RODI GARGANICO					*						*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
PUG 62 FOCE DI VARANO					*				100	10	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
PUG 63 FOCE DEL CAPOIALE					*						*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
PUG 64 I. S. NICOLA - PORTICCIOLO S. NICOLA					*				8	15	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
PUG 65 I. S. DOMINO - CALA DEGLI SCHIAVONI					*						*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*

REGIONE
MOLISE - ABRUZZO
MARCHE - E. ROMAGNA
 TIPOLOGIA E SERVIZI
2006

	TIPO DI APPRODO										SERVIZI IN PORTO												
	MARINA PRIVATA	PORTO / PORTICCIOLI	PORTO INDUSTRIALE / COMM.	PORTO MILITARE	PORTO - CANALE	DARSENA	BANCHINA / PONILE	SPAGGIA ATTREZZATA	APPRODO / RADA	POSTI BALICA	LUNGHEZZA MASSIMA	CARBURANTE	ACQUA	ENERGIA ELETTRICA	SCIVOLI	SCALO D'LAGGIO	BRU	TRAVEL LIFT	SERVIZI IGIENICI	SERVIZI ANTINCENDIO	SERVIZIO METEO	RIPARAZIONE MOTORI	RIPARAZIONI ELETTRICHE
MOL 1 TERMOLI	*								40	24	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
MOL 2 PETACCIATO MARINA							*																*
ABR 1 VASTO - PUNTA PENNA	*								10	18	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
ABR 10 FOSSACESIA - MARINA DEL SOLE	*								404	12	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
ABR 2 MARINA SAN VITO						*								*					*	*	*	*	*
ABR 3 ORTONA	*								210	30	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
ABR 4 FRANCAVILLA AL MARE						*																	*
ABR 5 PESCARA - MARINA DI PESCARA	*								1250	50	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
ABR 6 PESCARA - PORTO CANALE	*								567		*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
ABR 7 ROSETO DEGLI ABRUZZI - PORTOROSE	*								140	13	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
ABR 8 GIULIANOVA	*								240	22	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
ABR 9 FOCE DEL TRONTO	*																	*	*	*	*	*	*
MAR 1 SAN BENEDETTO DEL TRONTO	*								380	25	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
MAR 2 PORTO SAN GIORGIO	*								860	50	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
MAR 3 CIVITANOVA MARCHE	*								600	18	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
MAR 4 PORTO RECANATI							*											*	*	*	*	*	*
MAR 5 NUMANA	*								780	25	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
MAR 6 SIROLO						*																	*
MAR 7 PORTONOVO								*											*	*	*	*	*
MAR 8 ANCONA - PORTO COMMERCIALE		*									*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
MAR 9 ANCONA - DARSENA CANTIERISTICA					*																		*
MAR 15 ANCONA - MARINA DORICA	*								1200	20	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
MAR 10 FALCONARA MARITTIMA		*																*	*	*	*	*	*
MAR 11 SENIGALLIA	*								300	18	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
MAR 12 FANO			*						640	30			*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
MAR 16 FANO - MARINA DEI CESARI									326	35	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
MAR 13 PESARO				*					400	24	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
MAR 14 MARINA DI BAIJA VALLUGOLA	*								150	20	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
ROM 1 CATTOLICA				*					80	20			*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
ROM 2 PORTOVERDE	*								350	25	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
ROM 3 RICCIONE				*					500	12	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
ROM 4 RIMINI - PORTO CANALE				*					158	18	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
ROM 23 RIMINI - MARINA DI RIMINI	*								630	43	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
ROM 5 BELLARIA				*					40	12	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
ROM 6 CESENATICO - PORTO CANALE				*					96	26	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
ROM 7 CESENATICO - DARSENA					*				31	16	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
ROM 8 CESENATICO - ONDA MARINA	*								300	23	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
ROM 9 CERVIA - PORTO CANALE				*					52	16	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
ROM 10 CERVIA - MARINA DI CERVIA	*								280	22	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
ROM 11 PORTO DI RAVENNA		*									*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
ROM 22 PORTO DI RAVENNA - MARINARA	*								750	40	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
ROM 12 PORTO DI RAVENNA - MARINA DI RAVENNA					*				658	16	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
ROM 13 PORTO DI RAVENNA - PORTO CORSINI				*					20	10													
ROM 14 MARINA ROMEA				*					111	12	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
ROM 15 CASALBORSETTI				*					15														
ROM 16 PORTO GARIBALDI				*					180	20	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
ROM 19 MARINA DEGLI ESTENSI	*								300	25	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
ROM 17 FOCE DEL PO DI VOLANO					*																		
ROM 20 CANTIERE NAUTICO BRANCALEONI				*					90	12	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
ROM 21 NAUTICA MONDO					*				90	15	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
ROM 18 PORTO DI GORO	*								124	12	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*

REGIONE
VENETO - FRIULI V.G.
PARTE 2^a: Porto Marghera
San Bartolomeo
TIPOLOGIA E SERVIZI
2006

	TIPO DI APPRODO										SERVIZI IN PORTO												
	MARINA PRIVATO	PORTO / PORTICCILO	PORTO INDUSTRIALE / COMM.	PORTO MILITARE	PORTO - CANALE	DARSENA	BANCHINA / PONTELE	SPAGGIA ATTREZZATA	APPRODO / RADA	POSTI BARCA	LUNGHEZZA MASSIMA	CARBURANTE	ACQUA	ENERGIA ELETTRICA	SCIVOLO	SCALO D'ALLEGIO	GRU	TRAVEL LIFT	SERVIZI IGIENICI	SERVIZI ANTINCENDIO	SERVIZIO METEO	RIPARAZIONE MOTORI	RIPARAZIONI ELETTRICHE
VEN 26	PORTO MARGHERA	*																					
VEN 27	DARSENA FUSINA					*				152	14	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
VEN 28	CANTIERI DALLA PIETA'			*						70	20	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
VEN 29	MESTRE - DARSENA MILAN						*			110		*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
VEN 30	MESTRE - SCAFO CLUB					*				340	13	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
VEN 31	MESTRE - DARSENA DEC					*				250	15	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
VEN 32	MARINA DI CAMPALTO					*				200	18	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
VEN 33	MARINA DI LIDO GRANDO	*								200	40	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
VEN 51	MARINA DI PORTEGRANDI					*				311	20	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
VEN 34	PIAVE VECCHIA					*				1300	30	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
VEN 35	CAVALLINO - MARINA DEL FARO					*				100	14	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
VEN 36	CAVALLINO - MARINA DEL CAVALLINO	*								320	30	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
VEN 37	LIDO DI JESOLO - DARSENA FARO					*				100	10	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
VEN 38	LIDO DI JESOLO - NAUTICA DAL VI'					*				340	16	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
VEN 39	LIDO DI JESOLO - PORTO TURISTICO DI JESOLO	*								488	30	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
VEN 40	PORTO DI CORTELLAZZO		*							150	15	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
VEN 41	NAUTICA BOAT SERVICE					*				50	16	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
VEN 42	MARINA DI CORTELLAZZO					*				320	30	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
VEN 43	MARICLEA CLUB					*				187	13	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
VEN 44	PORTO SANTA MARGHERITA					*				870		*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
VEN 45	MARINA 4	*								420	22	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
VEN 46	DARSENA DELL'OROLOGIO	*								450	20	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
VEN 47	PORTO FALCONERA		*							20	5		*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
VEN 48	PORTOBASELEGHE - BIBIONE PINEDA					*				400	27	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
FRI 1	FILUME TAGLIAMENTO					*																	
FRI 2	LIGNANO RIVIERA - MARINA UNO	*								419	20	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
FRI 3	LIGNANO RIVIERA - MARINA PUNTA VERDE	*								270	18	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
FRI 5	PORTO LIGNANO					*				1600	30	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
FRI 6	LIGNANO SABBIAADORO - MARINA PUNTA FARO	*								1200	35	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
FRI 7	LIGNANO SABBIAADORO - LIGNANO DARSENA					*				400	13	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
FRI 8	MARINA PUNTA GABBIANI	*								295	25	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
FRI 9	APRILIA MARITTIMA	*								682	20	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
FRI 10	MARINA CAPO NORD	*								650	20	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
FRI 11	MARINA STELLA					*				85	30	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
FRI 12	MARANO LAGUNARE - PORTOMARAN	*								398	17	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
FRI 13	PORTO BUSO					*																	
FRI 14	CAPAN RIVER PORT					*				130	22	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
FRI 48	MARINA SANT'ANDREA					*				122	30	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
FRI 16	PORTO NOGARO		*																				
FRI 15	MARINA SAN GIORGIO					*				300	26	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
FRI 17	GRADO					*				1730	25	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
FRI 18	GRADO - PORTO SAN VITO	*								165	20	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
FRI 19	GRADO - LEGA NAVALE					*				129	16	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
FRI 20	GRADO - MARINA LE COVE					*				150	7	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
FRI 21	GRADO - DARSENA SAN MARCO					*				70	19	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
FRI 22	MARINA DI AQUILEIA	*								300	18	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
FRI 46	DARSENA CAMPING PRIMERO					*				250	7	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
FRI 23	MONFALCONE		*							23	10	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
FRI 24	MONFALCONE - MARINA HANNIBAL	*								250	40	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
FRI 25	MONFALCONE - SOCIETA' VELA OSCAR COSULICH					*				416	10	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
FRI 27	VILLAGGIO DEL PESCATORE SAN MARCO					*				1050	15	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
FRI 47	MONFALCONE - MARINA LEPANTO					*				222	23	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
FRI 28	DARSENA NAUTEC					*				190	20	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
FRI 29	DUINO	*								50	8	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
FRI 30	SISTIANA	*								600	10	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
FRI 31	CANOVELLA DI ZOPPOLI	*								15	7	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
FRI 32	AURISINA	*								30	8	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
FRI 33	SANTA CROCE	*								100	10	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
FRI 34	GRIGNANO	*								350	20	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
FRI 35	MIRAMARE	*								70	5	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
FRI 36	CEDAS	*								270	15	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
FRI 37	BARCOLA	*								60	15	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
FRI 38	TRIESTE - PORTO FRANCO VECCHIO	*								225	24	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
FRI 4	TRIESTE - MARINA SAN GIUSTO					*				400		*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
FRI 39	TRIESTE - BACINO SACCHETTA	*								600		*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
FRI 40	TRIESTE - PORTO LIDO	*								300	12	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
FRI 41	TRIESTE - PORTO FRANCO NUOVO	*								50	12	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
FRI 42	ZAULE - PORTO INDUSTRIALE	*								300	12	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
FRI 43	MUGGIA	*								514	35	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
FRI 44	PORTO SAN ROCCO	*								118	8	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
FRI 45	SAN BARTOLOMEO					*																	

FRANCIA

COSTA AZZURRA

TIPOLOGIA E SERVIZI

2006

	TIPO DI APPRODO								SERVIZI IN PORTO														
	MARINA PRIVATO	PORTO / PORTICCIOLA	PORTO INDUSTRIALE / COMM.	PORTO MILITARE	PORTO - CANALE	DARSENA	BANCHINA / PONTELE	SPAGLIA / ATTREZZATA	APPRODO / RADA	POSTI BARCA	LUNGHEZZA MASSIMA	CARBURANTE	ACQUA	ENERGIA ELETTRICA	SCIVOLO	SCALO D'ALLOGGIO	GRU	TRAVEL LIFT	SERVIZI IGIENICI	SERVIZI ANTINCENDIO	SERVIZIO METEO	RIPARAZIONE MOTORI	RIPARAZIONI ELETTRICHE
FRA 1 MENTON - GARAVAN	*								800	40	*	*	*	*		*	*	*	*	*	*	*	*
FRA 2 MENTON - VIEUX PORT		*							530	30		*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
FRA 3 MONACO - PORT HERCULE	*								700	60	*	*	*	*		*	*	*	*	*	*	*	*
FRA 4 MONACO - FONTVIEILLE		*							140	30		*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
FRA 5 CAP D'AIL	*								253	65	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
FRA 6 BEAULIEU SUR MER	*								760	40	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
FRA 8 SAINT JEAN-CAP FERRAT	*								520	30	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
FRA 7 PORT DE FOURMIS																							
FRA 9 VILLEFRANCHE SUR MER - DARSE DE LA SANTE	*																						
FRA 45 VILLEFRANCHE SUR MER - DARSE SUD	*								420	40	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
FRA 11 PORT DE NICE		*							509	130	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
FRA 12 PORT SAINT-LAURENT	*								1101	23	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
FRA 13 MARINA BAI DES ANGES	*								474	30	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
FRA 14 ANTIBES - PORT VAUBAN	*								1700	165	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
FRA 15 PORT DE LA SALIS																							
FRA 46 PORT DU CROUTON	*																						
FRA 16 PORT GALLICE	*								525	45	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
FRA 10 PORT CAMILLE RAYON	*								644	80	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
FRA 17 PORT DE GOLFE JUAN	*								857	22	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
FRA 18 MOURE ROUGE																							
FRA 19 LA CROSETTE																							
FRA 20 CANNES - PORT PIERRE CANTO	*								650	85	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
FRA 21 CANNES	*								720	65	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
FRA 22 ABRI DU BEAL																							
FRA 23 PORT IN LAND																							
FRA 24 CANNES MARINA	*								1733	12	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
FRA 25 PORT LA NAPOULE	*								960	50	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
FRA 26 LA RAGUE	*								520	30	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
FRA 27 THEOULE SUR MER																							
FRA 28 LA GALERE																							
FRA 29 PORT DE MIRAMAR LA FIGUEIRETTE																							
FRA 30 PORT D'AGAY																							
FRA 31 PORT CHAPELLE																							
FRA 32 PORT DE POUSSAI																							
FRA 33 SANTA LUCIA	*								1550	25	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
FRA 34 ST. RAPHAEL - VIEUX PORT																							
FRA 35 PORT FREJUS	*								710	30	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
FRA 36 SAINT AYGULF																							
FRA 37 PORT TONIC																							
FRA 38 FERROL ISSAMBRES																							
FRA 39 SAN PEIRE LES ISSAMBRES																							
FRA 40 SAINTE MAXIME - PORT PRIVÉ	*								375	26	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
FRA 42 SAINTE MAXIME - PORT PUBLIC	*								389	15	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
FRA 41 PORT GRIMAUD	*								850	21	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
FRA 47 PORT COGOLIN																							
FRA 43 MARINES DE COGOLIN	*								1583	35	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
FRA 44 SAINT TROPEZ	*								800		*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*

FRANCIA CORSICA

TIPOLOGIA E SERVIZI 2006

	TIPO DI APPRODO										SERVIZI IN PORTO													
	MARINA PRIVATO	PORTO / PORTICCIOLO	PORTO INDUSTRIALE / COMM.	PORTO MILITARE	PORTO - CANALE	DARSENA	BANCHINA / PONTELE	SPINAGLIA ATTREZZATA	APPRODO / RADA	FUSTI BARCA	LUNGHEZZA MASSIMA	CARBURANTE	ACQUA	ENERGIA ELETTRICA	SCIVOLO	SCALO D'ALAGGIO	GRU	TIRARELIFT	SERVIZI IGIENICI	SERVIZI ANTINCENDIO	SERVIZIO METEO	RIPARAZIONE MOTORI	RIPARAZIONI ELETTRICHE	
COR 1	PORT DE BONIFACIO	*								450	50	*	*	*	*	*							*	*
COR33	ILE DE CAVALLO - PORT DE CAVALLO	*								231	30	*	*	*	*	*				*	*	*	*	*
COR 2	SANT'AMANZA							*																
COR 3	SANTA GIULIA							*																
COR34	PORTO VECCHIO - PORT DE COMMERCE		*								50													
COR 4	PORTO VECCHIO - PORT DE PLAISANCE	*								400	40	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
COR 5	PINARELLO							*																
COR 6	SOLENZARA	*								450	30	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
COR 7	CAMPOLORO - TAVERNA	*								464	25	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
COR 8	BASTIA - VIEUX PORT	*								267	35	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
COR 9	BASTIA - PORT ST. NICOLAS		*																*	*	*	*	*	*
COR10	PORTO TOGA (PORT TOGA)	*								357	30	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
COR11	ERBALUNGA	*								70														
COR12	PORTICCIOLO	*																						
COR13	SANTA SEVERA - MARINE DE LURI	*										*	*	*										
COR14	PORT DE MACINAGGIO	*								585	40	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
COR15	PORT DE CENTURI	*								60	10	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
COR16	PORT DE SAINT FLORENT	*								800	40	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
COR17	ILE ROUSSE	*								216	14	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
COR18	MARINE DE ST. AMBROGIO	*								150		*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
COR19	CALVI	*								200	60	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
COR20	LA REVELLATA					*																		
COR21	LA GIROLATA						*																	
COR22	PORTO MARINA	*								120	14	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
COR23	CARGESE	*								217	15	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
COR24	SAGONE OUEST					*						*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
COR25	SAGONE EST - BANCHINA DELLA DOGANA					*																		
COR26	PORT PROVENCALE						*																	
COR27	AJACCIO - PORT TINO ROSSI	*								300	50	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
COR28	AJACCIO - PORT AMIRAUTE	*								803	35	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
COR29	PORTO POLLO						*																	
COR30	PROPRIANO	*								380	30	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
COR31	CAMPOMORO						*																	
COR32	TIZZANO					*																		
COR35	CALDARELLO - PORT DE PIANOTTOLI	*				*				198	40	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*

CROATIA

Porti 2006



Fonte tabella porti Croatia: Ente Nazionale Croato per il turismo – *I Marina Croati*, Zagreb, 2005

Inoltre si stanno creando veri poli nautici sia con il raggruppamento di cantieri di costruzione specializzati per la nautica da diporto in aree e comprensori particolarmente attrezzati che, con l'adeguamento di parte di aree portuali, vengono adeguate alle più moderne esigenze, come già specificato in precedenza sta accadendo nel porto di Livorno.

Tutte queste infrastrutture ricadono, naturalmente, nelle competenze del demanio marittimo dello Stato e sono state fino ad ora competenza del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, che le ha amministrate per mezzo delle Capitanerie di Porto, le quali, grazie alla loro professionalità e capillarità, hanno svolto un egregio, corretto, servizio a favore dell'utenza.

La nuova normativa ha, però, previsto il passaggio alle Regioni delle funzioni amministrative sul litorale marittimo.

Tale epocale passaggio, frutto del decentramento amministrativo, peraltro ad oggi non è stato completato, e ancora vede sovrapposizioni e contrasti di competenze che penalizzano l'utenza nell'iter burocratico di progettazione, ottenimento delle necessarie autorizzazioni e realizzazione delle infrastrutture portuali.

Inoltre esiste il timore di una <amministrazione politica> del territorio, tale da non garantire gli interventi necessari: infatti, nell'epoca in cui tutti i paesi del mondo cercano l'economicità dei loro bilanci, appare assolutamente impensabile che lo Stato intervenga con propri fondi per la realizzazione delle strutture portuali, anche per il costo che esse hanno raggiunto.

Diventa, così, sempre più indispensabile la partecipazione dei privati al finanziamento ed alla realizzazione delle citate opere, magari con procedure quali quella del "project financing", che consentano di reperire ed investire i fondi necessari alla realizzazione di progetti stessi.

D'altra parte questo tipo di partecipazione, già positivamente sperimentata in Italia ed all'estero, consente una maggiore flessibilità delle iniziative, per il loro migliore adattamento alle esigenze di un mercato – quello della nautica – in costante sviluppo sia per le quantità che per le dimensioni delle unità utilizzate.

Anche il legislatore ha, almeno in parte, recepito queste nuove esigenze e dobbiamo, in effetti, rilevare una notevole variazione sia nell'approccio

normativo alla nautica da diporto, non più vista come una nicchia per pochi ricchi ma come fenomeno di costume e quasi di massa, sia proprio nel modo di proporre e valutare progetti da sviluppare, dando ampie possibilità e responsabilità ai privati.

Altro importante fattore dello sviluppo è stato quello dell'accresciuta sensibilità ecologica, del rispetto e della tutela dell'ambiente naturale, non più visto come un tesoro da saccheggiare, ma come una risorsa primaria, collettiva, deperibile, che deve, sottolineo deve, essere salvaguardata perché auto-creatrice di ricchezza per il futuro.

Determinante elemento normativo è stato la legge 8 gennaio 1984 n°94 sul riordino della legislazione portuale.

Tale normativa, oltre a ridisegnare completamente l'assetto del lavoro portuale, inteso come movimentazione di merci, ha dettato una serie di specifiche norme sia sulle classificazioni dei porti, che sulle loro funzioni, nonché sulle competenze per la concessione delle aree demaniali comprese nell'ambito portuale, ove ha assunto grandissima importanza la nuova figura dell'Autorità Portuale, un'entità composta da membri rappresentativi delle categorie e delle professionalità operanti nel settore marittimo.

Nella nuova suddivisione dei porti, appunto, per quelli appartenenti alla categoria II – classi I, II e III, rispettivamente di rilevanza economica internazionale, nazionale e regionale ed interregionale, è stata individuata anche la funzione turistica e da diporto, prova dell'attenzione con la quale il legislatore ha guardato al fenomeno della nautica da diporto.

Infatti, come già detto, la notevole variazione dell'ottica di osservazione di questo settore, maturata alla luce di una evoluzione dell'intero quadro normativo, ha dato un impulso allo sviluppo che ha rappresentato e rappresenta tuttora una risorsa sfruttata in modo piuttosto limitato dall'Italia, anche se possiamo inserirlo a pieno titolo in quella <industria del tempo libero> che costituisce uno dei più promettenti filoni di sviluppo economico nelle moderne società industriali, alimentato dal crescere della quantità di risorse e di tempo mediamente destinata dai singoli alle attività turismo nautico, essa rappresenta una potenzialità ancora per molti versi difficilmente valutabile.

Ma gli sforzi compiuti in Italia in materia di infrastrutture dedicate sono, sia quantitativamente che qualitativamente, ancora poca cosa rispetto a quello che è stato fatto in paesi a noi molto vicini e perciò con noi concorrenti: la Francia, forte di una lunga tradizione, ha sfruttato ogni cala, ogni ansa della costa per creare porticcioli turistici, magari di ridotte dimensioni, e perciò più facilmente gestibili, ma ben organizzati, dotati quasi tutti delle necessarie strutture cantieristiche a terra, dei servizi commerciali più utili, di quanto, in poche parole, indispensabile al funzionamento di un moderno <marina>.

Solo la Costa Azzurra, ad esempio, vanta quasi 21.000 posti barca, suddivisi in 27 infrastrutture ricettive di cui ben 15 porti turistici privati e 12 approdi o porticcioli⁽³⁾, perfettamente attrezzati per tutte le necessità di ogni tipo di unità, facili da raggiungere anche via terra perché perfettamente collegati ed integrati sia con la rete viaria europea, che con quella aeroportuale; tra di essi spiccano località tra le più conosciute del turismo nautico, frequentate da personaggi famosi che proiettano un'immagine di mondanità che contribuisce alla loro affermazione.

Analoghe iniziative si sono avute anche da parte dell'altro paese limitrofo e concorrente, e, geograficamente, dal lato opposto: la Croazia, infatti, pur partendo in netto ritardo rispetto agli altri paesi europei, grazie al richiamo derivante dalle redditività delle iniziative, è riuscita, in pochi anni, a coprire il gap che la separava dagli altri ed, anzi, è riuscita a raggiungere livelli veramente impensabili; vuoi per la ottima predisposizione delle coste, vuoi per un più basso costo del lavoro, sono stati creati porticcioli turistici moderni ed efficienti che ospitano un sempre crescente numero di unità, anche di bandiera italiana.

Questo paese, infatti, pur essendo uno degli ultimi arrivati sul mercato del turismo nautico, nonostante le crisi attraversate fino al termine degli anni 90, ha già 45 infrastrutture tra porti turistici privati ed approdi, per complessivi 13.472 posti barca, di dimensioni medio-piccole, per unità fino a 45 metri di lunghezza, ma ben attrezzati, moderni, competitivi soprattutto dal punto di vista costi – servizi, in un ambiente naturale tra i più

⁽³⁾ Dati e notizie fornite e reperite sul sito www.marketingnautico.net a cura di Dott. T.Nastasi – 2006

incontaminati e suggestivi; molti dei porti turistici, poi, si trovano nei pressi di cittadine d'arte, con un ricco patrimonio artistico e culturale

Anche i cantieri di costruzione e riparazione hanno raggiunto ottimi standard, per cui il paese può competere ora a livello dei migliori, ma con costi decisamente più bassi.

E la ricaduta economica di questa linea, per un paese in cui il costo della vita è mediamente più basso rispetto agli altri paesi dell'Unione Europea, è stata ed è altamente pagante perché permette lo sviluppo di un ricco indotto legato al mondo della nautica.

In Italia il livello qualitativo delle infrastrutture portuali è senz'altro alto: i porti sono stati creati nel vivo contesto centri abitativi già esistenti; si sono evitate le così dette cattedrali nel deserto, cioè quelle strutture artificialmente realizzate lontane dalla reale vita quotidiana, pensate solo come garage o rimessaggio delle unità da diporto.

Inoltre, passi da gigante sono stati certo realizzati anche da parte dell'utenza finale, dagli utilizzatori dei mezzi nautici: dagli anni '50 la nostra flotta diportistica ha raggiunto livelli veramente alti.

Secondo fonti specializzate quali www.marketingnautico.net, al 2004 il parco nautico totale in Italia, comprensivo sia delle unità immatricolate che di quelle non immatricolate, ha superato le 391.000 unità di cui 71.000 circa immatricolate; l'80% di esso è composto di unità a motore, ma le unità a vela stanno raggiungendo tassi di crescita a doppia cifra (+9,6% contro una diminuzione del 2% delle unità a motore)⁽¹⁾ anche per il positivo ritorno derivante dalle imprese degli scafi italiani partecipanti, da alcuni anni, alla più importante e conosciuta regata velica del mondo, quell'America's Cup che ormai vede i colori italiani sempre più vicini al successo.

Dopo un 2005 largamente positivo, secondo le stime di fine agosto, anche l'anno 2006 è stato un anno d'oro: una crescita complessiva di circa l'8% è indice di un settore che tira; molto bene prosegue il settore dei "superyachts" (oltre i 24 metri) soprattutto verso il mercato americano che ha visto la consegna della barca a vela più lunga al mondo, un "clipper" di 88 metri con tre alberi maestri manovrabili elettronicamente da una sola

⁽¹⁾ Dati e notizie fornite e reperite sul sito www.marketingnautico.net a cura di Dott. T.Nastasi – 2006

persona, mentre riscontra una piccola sofferenza il comparto della piccola nautica (intorno ai 6-7 metri).

Le nuove norme sui "leasing" hanno poi concesso un maggiore respiro per una tipologia della nautica media (12-14 metri) ma, in totale, hanno favorito una espansione di ogni tipologia di unità.

Come dicevamo, però, il parco nautico italiano è composto, per la grande maggioranza, di unità da diporto di lunghezza fino ai 24 metri, definite dalle vigenti disposizioni di legge come natanti (non immatricolate, con lunghezza fino a 10 m.) o imbarcazioni (immatricolate, con lunghezza fino a 24 m.)⁽¹⁾.

Un discorso a parte merita di essere fatto per le navi da diporto, aventi una lunghezza dello scafo superiore a 24 m., anche comunemente definite come "superyachts": il parco nautico italiano, in questo particolare settore, ha superato le 150 unità, rilevando un incremento tra il 2003 ed il 2004 del 27%⁽¹⁾ ed anche per la bandiera italiana il "trend" è in costante crescita, pure per gli sforzi normativi attuati dal legislatore, per raggiungere posizioni di eccellenza nel mercato della nautica di lusso, tentando di invogliare alla bandiera italiana coloro che vedono in questo particolare segmento della nautica una possibilità di ottimo business.

Tornando alla problematica delle infrastrutture dedicate, appare opportuno fare qualche più approfondita considerazione.

Purtroppo l'iter procedurale per la realizzazione di una infrastruttura portuale, nonostante i tentativi di snellimento, è estremamente lungo e laborioso: per primo deve essere studiato ed approvato un piano regolatore portuale che contempli e consenta la realizzazione della struttura per la nautica; solo questo passo risulta spesso estremamente difficoltoso, sia per il numero delle Autorità interessate e dei pareri necessari, sia per i problemi che le Amministrazioni locali si trovano ad affrontare (opposizioni preconconcette, sleale concorrenza, disparità di pareri).

In pratica, difficilmente un'Amministrazione locale riesce a portare a termine l'iter di un piano regolatore nell'ambito di una sola legislatura!

Realizzato il piano regolatore, occorre redigere un progetto, riuscire a

⁽¹⁾ Dati e notizie fornite e reperite sul sito www.marketingnautico.net a cura di Dott. T.Nastasi – 2006

presentarlo nei modi e nei tempi voluti dalle norme, trovare i finanziamenti. Spesso anni ed anni di sforzi e capitali investiti vengono vanificati da errori procedurali o ritardi che potrebbero sembrare inspiegabili!

In effetti, se vogliamo rimanere sul treno dello sviluppo, dobbiamo cercare di fare un ulteriore passo in avanti sia dal punto di vista regolamentare che procedurale per giungere ad emanare normative che consentano di realizzare una infrastruttura portuale in tempi più adeguati ed in maniera che essa non sia obsoleta già prima del suo completamento per il lasso di tempo intercorso dalla primitiva progettazione alla realizzazione ed operatività finale.

Un anno di ritardo comporta lo spreco di milioni di euro e, nonostante il settore della nautica sia da sempre considerato un <settore ricco> ciò non può essere permesso.

Infine dobbiamo ricordare che le occasioni vanno colte al momento opportuno, quando si presentano; l'occasione dello sviluppo della nautica è presente adesso, non possiamo rimanere indietro rispetto ai nostri concorrenti perché, altrimenti, non riusciremo più a colmare il disavanzo che si andrebbe a creare.

Il legislatore, le forze produttive, le Amministrazioni locali e centrali devono concentrare i loro sforzi per consentire quello sviluppo auspicato e necessario ad un paese molto dotato da un punto di vista ambientale, che si protende in un mare, il Mediterraneo, tra i più utilizzati al mondo da parte della nautica da diporto.

Parte seconda:

Capitolo III

La riforma della nautica da diporto con la Legge n°50 dell'11 Febbraio 1971

Procedendo in un discorso più generale, come già accennato in precedenza, osserviamo che, al termine degli anni '60, la situazione nazionale aveva consentito l'affacciarsi della nautica da diporto sul palcoscenico dell'economia italiana.

La flotta diportistica italiana si aggirava già sulle 130.000 unità, con un tendenza alla crescita del 10% annuo⁽⁵⁾.

Conseguentemente anche il legislatore recepì la necessità di dare una organica struttura regolamentare alla materia, da distinguere e separare con le norme previste per la marina mercantile, in maniera tale da raggruppare in un'unica legge tutte quelle regole che si rendevano necessarie al settore.

Alcuni pensarono che si dovesse mettere mano ad una revisione completa del Codice della Navigazione, altri che si dovesse predisporre un codice a parte, ma alla fine prevalse l'opinione di varare una <legge speciale> pensata e voluta per il solo settore della nautica da diporto.

Così l'11 febbraio 1971 vide la luce la legge n°50 – pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n°69 del 18 marzo 1971 proprio con la specifica indicazione di <Norme sulla navigazione da diporto>.

L'articolo 1 di detta legge specificava che era ritenuta nautica da diporto quella effettuata a soli scopi sportivi e ricreativi dai quali esulava il lucro, dando all'intero corpo della legge stessa una impostazione <privatistica>, nel senso che l'unità da diporto era individuata come un mezzo esclusivamente <personale>.

Tale fondamentale affermazione ha condizionato per molti anni, nel bene e nel male, se così si può dire, l'andamento del diportismo nautico, attendendo circa 18 anni per la prima affermazione di un diverso utilizzo per

⁽⁵⁾ La pubblicazione *Obiettivo Nautica*, del C.te A.Raiola, fornisce norme giuridiche e .

giungere fino alle attuali regole per l'uso commerciale delle unità da diporto. Anche se sempre l'articolo 1 – comma 3 - della legge n°50 rimandava al Codice della Navigazione per tutto ciò che non era espressamente previsto dalla legge stessa, appare subito la <specialità> della normativa emanata, soprattutto per la differenziazione di alcune regole fondamentali rispetto alle regole generali fino a quel momento emanate.

La legge n°50, suddivisa in IX capi contenenti, in totale, 55 articoli, regolamentava, in pratica, la navigazione diportistica, dalla identificazione basilare delle unità, suddivise in natanti (non soggetti ad immatricolazione), imbarcazioni, soggette ad iscrizione nel registro delle imbarcazioni da diporto, e navi, soggette ad iscrizione nel registro delle navi da diporto.

Venivano poi regolamentate la costruzione, l'iscrizione e l'abilitazione alla navigazione, il comando, la condotta e la composizione dell'equipaggio delle tre tipologie di unità; esistevano delle disposizioni penali per i reati conseguenti, un regime tributario speciale e delle disposizioni complementari di attuazione che servivano a collegare tutta questa normativa speciale con quella più generale contenuta nel Codice della Navigazione e nelle altre norme del campo marittimo, ove si rendevano collegabili.

Apparve presto evidente, però, che la nuova disciplina spesso risultava incompatibile con le norme più generali del Codice della Navigazione e, conseguentemente, il legislatore dovette ripetutamente intervenire per apportare modifiche e innovazioni: basti pensare che, negli ultimi quindici anni, si possono contare non meno di quaranta interventi modificativi ed integrativi della primitiva norma di legge⁽⁶⁾.

Tutto ciò anche alla luce del costante sviluppo del diportismo nautico che cresceva e maturava con i tempi, ma in maniera così rapida che era estremamente difficoltoso rimanere al passo delle esigenze generali e particolari del settore.

Originariamente la legge n°50 considerò come parametro distintivo tra imbarcazioni e navi quello della stazza, escludendo dall'obbligo della iscrizione jole, pattini, sandolini, mosconi e simili, non provvisti di motore,

⁽⁶⁾ Dati esemplificativi rilevati su *Andar per mare* – edito a cura del Supplemento alla Rivista Marittima 2006.

nonché le lance, le lancette, i canotti pneumatici e le altre imbarcazioni di lunghezza non superiore a 5 metri, anche se provvisti di motore della potenza non superiore a 20 cavalli o di vela di superficie complessivamente non superiore, in opera, a 14 metri quadrati.

Inoltre, nell'ambito delle imbarcazioni da diporto, esisteva una differenziazione in base al mezzo propulsivo: erano considerate a vela con motore ausiliario quella il cui rapporto tra superficie totale in metri quadrati e potenza del motore in cavalli è superiore a 2, mentre erano considerate a motore le altre.

Successivamente, con il crescere della flotta delle unità da diporto ed il logico aumento delle dimensioni, si passò alla considerazione della lunghezza come parametro distintivo.

Tale modifica comportò conseguente innovazione in materia di <patente nautica>, con adeguamenti per le variazioni apportate.

Norma totalmente innovativa rispetto al Codice della Navigazione fu quella contenuta dall'art. 7 della legge n°50 che, abolendo l'obbligatorietà della cittadinanza italiana ai fini dell'iscrizione nei registri nazionali, peraltro rimasta nel vigente Codice della Navigazione, consentì a stranieri e società estere di ottenere l'iscrizione di imbarcazioni e navi da diporto di loro proprietà eleggendo domicilio presso l'autorità consolare dello Stato di appartenenza o presso un ente od associazione nautica riconosciuti.

Venne, inoltre, consentito agli stranieri muniti di un titolo di abilitazione o documento riconosciuto equivalente dallo Stato di appartenenza di comandare o condurre, purché a titolo gratuito, imbarcazioni e navi da diporto iscritte nei registri italiani.

Tra i vari interventi modificativi uno, in particolare, comportò una sostanziale innovazione di carattere tributario: con la legge 6 marzo 1976 n°51 venne istituita la tassa di stazionamento, una tassa dovuta da tutte le unità da diporto di bandiera italiana, cioè natanti, imbarcazioni e navi, a seconda della loro lunghezza, in funzione del loro uso nelle acque nazionali. Pur non rappresentando mai un costo sostanzialmente proibitivo, per un certo periodo di tempo questa tassa è stata vista come un freno allo sviluppo della nautica da diporto e non ne ha certo contribuito al rilancio!

Poiché, però, il suo gettito complessivo era piuttosto limitato, il legislatore ha ritenuto, alla fine, di abolirla, confermando, in ogni modo, l'intendimento a favorire un incremento del settore.

Come è possibile rilevare dalla precedente panoramica, le norme contenute nella legge 11 febbraio 1971 n°50, nonostante la loro incompletezza ed il continuo bisogno di interventi di adeguamento e/o modifica, hanno comportato la prima vera e sostanziale modifica di tutte le regole della nautica da diporto, con una completa identificazione del settore ed una determinazione della sua <specialità> rispetto agli altri tipi di navigazione, consentendo l'affermazione di un comparto economico che si è ora rilevato di notevole importanza, soprattutto in funzione della apertura delle frontiere conseguenti alla realizzazione dell'Unione Europea.

Quello che fino ad alcune decine di anni fa poteva essere considerato un settore di nicchia e di "élite", si è rilevato un fattore economico trainante che ha impiegato ed impiega una grossa forza lavoro per l'intera filiera, dalla produzione all'utilizzo finale.

E, ad onor del vero, bisogna pure riconoscere che la nostra normativa, anche prima delle ultime riforma intervenute nel 2005, è sempre stata al passo con quella della maggior parte dei paesi nostri concorrenti più diretti. Infatti, se si esclude la Gran Bretagna, che ha sempre potuto vantare una normativa estremamente <liberale> almeno per le unità minori, inferiori a 24 metri di lunghezza, sia la Francia che la Spagna, pur avvantaggiate dalla mancanza di molte formalità burocratiche previste dall'ordinamento italiano, quali le autentiche notarili sugli atti di costitutivi, traslativi e modificativi della proprietà, le registrazioni, i bolli e simili, mantengono una serie di norme per l'immatricolazione, i documenti di navigazione e la sicurezza simili a quelle italiane sia per una comune derivazione dalla normativa comunitaria che per una identità di situazioni.

Altri paesi, invece, quali la Croazia, <spina nel fianco> del nostro mare Adriatico quale nostra concorrente diretta, proprio perché operanti ancora al di fuori della Unione Europea, conservano ancora norme relative alla navigazione estremamente restrittive, specie per le unità da diporto di bandiera per loro estera.

In Croazia, ad esempio, sia per la normale navigazione diportistica ad uso <privato> che, soprattutto, per la navigazione con locazione o noleggio, esistono tutta una serie di formalità quali la registrazione e l'ottenimento di uno speciale contrassegno nei porti all'arrivo ed alla partenza, la dichiarazione dell'equipaggio e dei passeggeri, il possesso di patente per la condotta; e questo nonostante la nautica in quel paese sia in costante e grande sviluppo, nonostante sia considerata un importante mezzo di crescita economica e sia guardata con i migliori auspici.

Indubbiamente ogni paese europeo, soprattutto affacciato sul mar Mediterraneo, ha cercato e cerca di regolamentare il settore del turismo nautico nella maniera a lui più favorevole, per richiamare tutti i potenziali clienti.

Inoltre le tradizioni marinare di molti popoli hanno favorito un approccio più o meno liberale dal punto di vista normativo, ma occorre pure riconoscere che l'Italia, estremamente favorita dalla propria posizione al centro del mare più frequentato ed ambito dai diportisti di ogni nazionalità, protesa come è con le sue coste meravigliose ed accoglienti, conserva un potenziale attrattivo di per se unico ed irripetibile.

Capitolo IV

L'avvento della locazione e del noleggio nella nautica diportistica

Come già evidenziato nel precedente capitolo, nel contesto della riforma realizzata con l'emanazione della legge 11 febbraio 1971 n°50, la nautica da diporto era stata ancora intesa come fenomeno essenzialmente <privato>, nel quale, cioè, l'utilizzo di una unità da diporto era concepito solo a carattere <*sportivo e ricreativo dal quale esuli il lucro*> come chiaramente indicato nell'articolo 1 della legge stessa, cioè a titolo <personale>.

Tale concetto, infatti, era stato così chiaramente espresso nel primo articolo della nuova legge che ciò sembrava precludere ogni qualsiasi attività di utilizzo per mezzo di contratti di noleggio.

La deroga da tale principio venne enunciata da una circolare dell'allora Ministero della Marina Mercantile – Direzione Generale del Naviglio - del 21 luglio 1977, che dettò una serie di regole ai fini del rilascio di una autorizzazione all'esercizio del noleggio delle imbarcazioni e navi da diporto e venne presto integrata da un'altra circolare dell'8 ottobre 1977 che consentì l'estensione della autorizzazione stessa anche alle imbarcazioni e navi da diporto costruite all'estero o provenienti dalla bandiera estera, purché iscritte nei registri italiani e coperte da un titolo di importazione definitiva.

In effetti le circolari sopra menzionate aprivano le porte all'attività di noleggio con o senza conduttore dettando una serie di prescrizioni in esito a tale possibilità.

Come già detto, l'attività poteva essere esercitata solo previa autorizzazione del competente ufficio del porto con indicazioni delle condizioni e limiti.

Con una ulteriore serie di circolari il Ministero della Marina Mercantile precisò e confermò i termini e le motivazioni delle autorizzazioni in parola: rimaneva, però, un vuoto normativo poiché tali pronunciamenti sembravano rimanere in contrasto con il dettame del comma 2 dell'articolo 1 della legge

11 febbraio 1971 n°50, che non poteva essere modificato da una semplice circolare.

Vero è che il Ministero ebbe a precisare che rimaneva preminente e principale il fine ultimo del diporto, inteso come attività sportiva e ricreativa, e, pertanto, il noleggio o la locazione non erano che un mezzo per esercitarlo.

Anche alla luce delle sopravvenute normative comunitarie della materia, finalmente il 5 maggio 1989, con la legge n°171, in deroga a quanto in precedenza fissato, il legislatore stabilì che le imbarcazioni ed i natanti da diporto potevano essere utilizzati mediante contratti di locazione o di noleggio.

Erano escluse, però, da tale facoltà le navi da diporto ed in tale posizione rimasero fino all'emanazione del Decreto Legge 21 ottobre 1996 n° 535 che, all'articolo 10, oltre ad istituire il primo titolo professionale quale conduttore per le imbarcazioni adibite al noleggio, modificò l'articolo 15 della Legge n° 171 del 1989, consentendo, potremmo dire nuovamente, anche alle navi da diporto l'utilizzo mediante contratti di locazione e noleggio.

In questa prima fase normativa, in effetti, l'attività di noleggio, con o senza conduttore, era presa in considerazione solo come <noleggio a viaggio>, per la determinata navigazione da compiere, o <noleggio a tempo>, relativamente alla navigazione da compiere in un determinato periodo di tempo, con un concetto simile a quello della navigazione mercantile.

Tornando alle regole sulla materia, occorre ricordare che, con il Decreto Ministeriale 21 settembre 1994 n°731, per meglio controllare le nuove <attività commerciali>, venne emanato un regolamento con le norme per l'esercizio della locazione e del noleggio delle unità da diporto.

Tale decreto prevedeva l'istituzione di due nuovi registri: il R.S.I.D. – ruolo speciale imprese diporto – in cui dovevano essere iscritte tutte le imprese operanti nel settore della locazione e noleggio delle imbarcazioni e natanti, ed il R.U.D.L.N. - registro delle unità da diporto adibite alla locazione ed il noleggio – in cui dovevano essere iscritte tutte le unità da diporto già iscritte nei registri delle imbarcazioni ed utilizzate mediante contratti di locazione o di noleggio.

Venivano, inoltre, chiarificati i concetti di locazione, definita come il contratto con cui una delle parti (locatore/proprietario o armatore) si obbliga, verso corrispettivo, a far godere autonomamente all'altra (conduttore) l'imbarcazione o natante da diporto per un determinato periodo conferendogli tutte le responsabilità, e di noleggio, definito come il contratto con cui una delle parti (noleggiante/proprietario o armatore), previo pagamento del nolo pattuito, si obbliga a compiere una determinata navigazione ordinata dall'altra parte (noleggiatore), secondo quanto stabilito in apposito contratto, fornendo alla stesso un'unità già armata con equipaggio.

Come è facile rilevare la fondamentale differenza tra i due contratti era ed è la presenza a bordo di un equipaggio fornito dal proprietario o armatore o dall'assenza di detto personale, a cui fanno capo tutte le responsabilità in caso di noleggio.

Tornando alla normativa, se da una parte il nuovo registro serviva ad identificare chiaramente le ditte operanti e le unità utilizzate per scopi commerciali, elevando gli "standard" di sicurezza per i passeggeri ed una più trasparente effettuazione di una attività fiscalmente rilevante, da un'altra la norma frapponeva ulteriori appesantimenti burocratici al settore della nautica, poco incline all'osservanza di regole spesso complicate.

Le pratiche burocratiche per l'iscrizione nel R.S.I.D. e nel R.U.D.L.N. erano abbastanza complesse e richiedevano una serie di formalità e visite alle imbarcazioni che, per un certo periodo di tempo, scoraggiarono la regolarizzazione delle attività, pur se le stesse continuavano ad essere effettuate <a nero>, in modo irregolare.

Ma, indubbiamente, era stato aperto un nuovo e vasto mercato per la nautica da diporto, che ne consentiva una più facile fruizione anche a coloro che non erano in grado di affrontare il costo di acquisto di una unità, anche se usata o di modeste dimensioni.

Nacquero le prime imprese armatrici specializzate nel diporto ed iniziò ad estendersi in maniera capillare un servizio turistico particolare, legato al mondo della nautica: si poteva acquisire la disponibilità di una unità da diporto, con un contratto di locazione o noleggio, e con essa effettuare una

piacevole navigazione lungo le coste della nostra penisola e, ancora meglio, verso le nostre meravigliose isole.

Al termine del periodo pattuito, l'unità veniva resa al proprietario/armatore, senza ulteriori obblighi di provvederne al rimessaggio, manutenzioni ecc., risolvendo, così, le problematiche derivanti da una continuata proprietà.

L'avvento della locazione e del noleggio è il frutto di un più generale sviluppo del turismo nautico, inteso come turismo prodotto e consumato sul mare, come confermato dai più recenti studi e convegni⁽⁷⁾.

Tale tipo di turismo è costituito da una serie di componenti, individuabili per tipologia, e costituenti le varie forme di attività produttrici di risultati economici.

Partendo, appunto, da una suddivisione per tipologia, possiamo individuare il diporto nautico vero e proprio, che possiamo definire quell'attività escursionistica ed itinerante realizzata con l'utilizzo di una unità da diporto.

Abbiamo poi un prodotto essenzialmente legato agli sport nautici della vela, della motonautica e dello sci acquatico; tale prodotto, che spesso serve da traino anche ad altri settori per la positiva immagine che può riflettere sul mercato, ha avuto una notevole crescita via via che sono cresciute le affermazioni italiane in vari campi: possiamo ricordare le vittorie nei campionati mondiali di sci acquatico, le prestigiose affermazioni nelle più importanti gare motonautiche di velocità e di durata, la "febbre della vela", iniziata in Italia con la prima partecipazione dell'imbarcazione **AZZURRA** alla America's Cup.

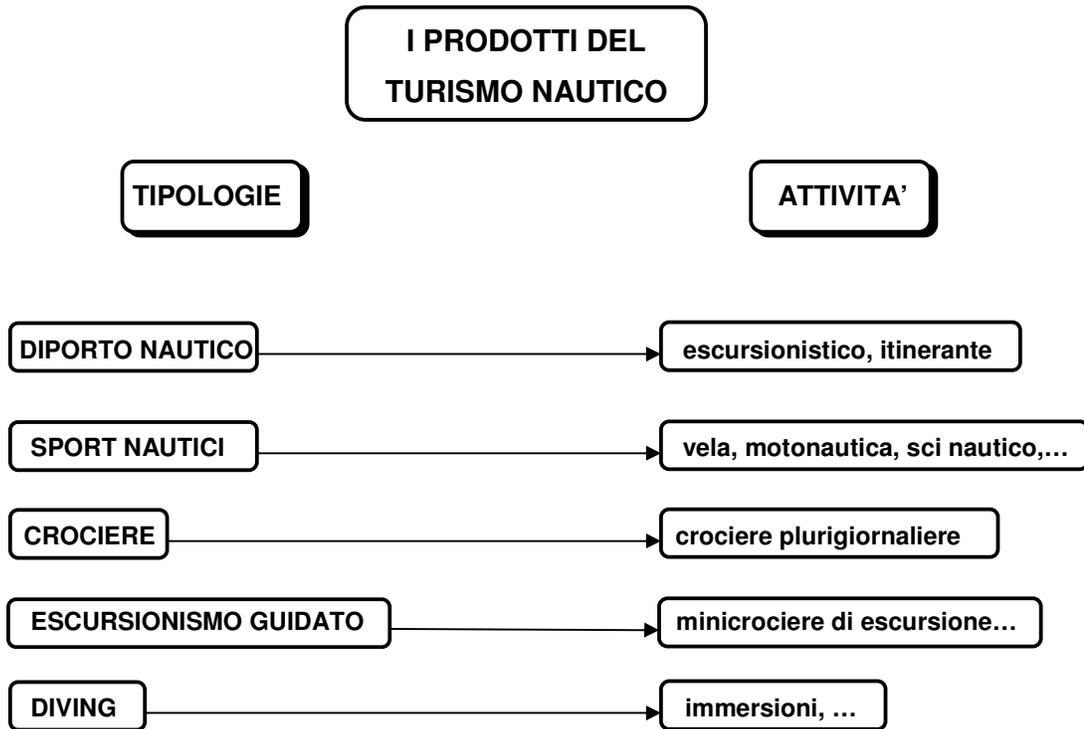
Troviamo poi il settore delle crociere, con l'utilizzo di unità da diporto per più giorni, sviluppatosi proprio con le attività di locazione e noleggio, che hanno dato un nuovo impulso all'intero comparto della nautica.

Abbiamo un escursionismo guidato, che abbina l'utilizzo di unità da diporto alla conoscenza ed esperienza di "skippers" che diventano anche guide alla scoperta delle aree più belle delle nostre coste.

Infine abbiamo i servizi di "diving", che consentono immersioni in fondali trasparenti ed incontaminati, così frequenti da trovare lungo le nostre coste, che si avvalgono di mezzi nautici come base appoggio e trasporto dai centri

⁽⁷⁾ Dati rilevati nella **Relazione al SATEC**, S.Margherita Ligure, 2006, del Prof. G.M.Ugolini.

organizzati a terra.



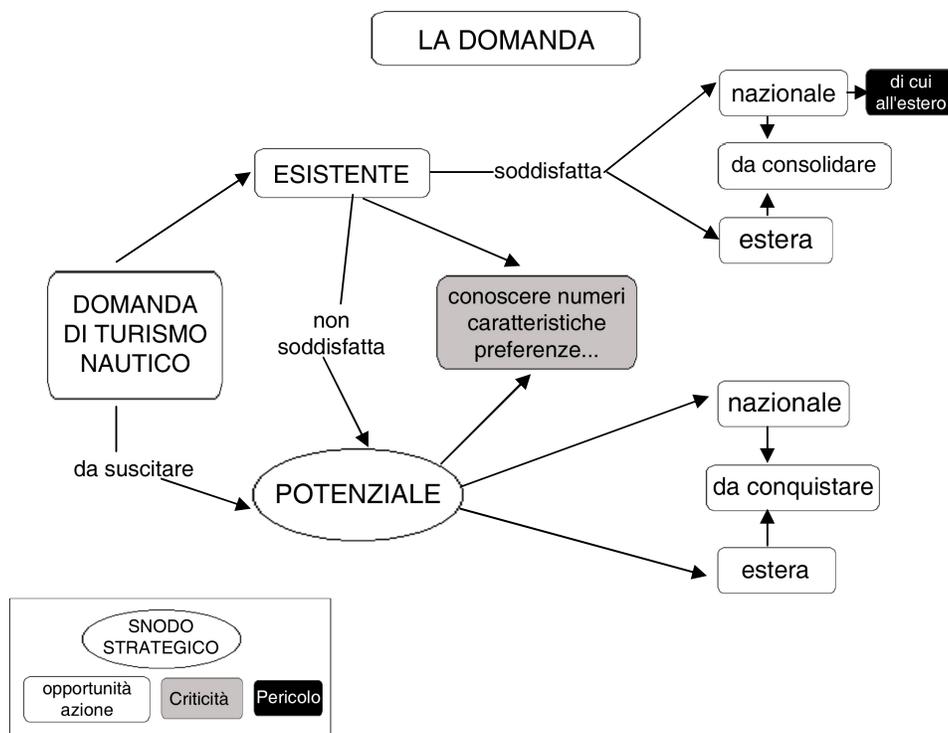
SATEC '06 S. Margherita Ligure – 19/05/2006

Come tutte le attività economiche, anche quella del turismo nautico è condizionata dalla legge di mercato della domanda e dell'offerta.

Esaminando la domanda ci accorgiamo che possiamo suddividerla in esistente, cioè già espressa, e potenziale, cioè realizzabile ma ancora da esprimere.

Entrambe i tipi di domanda provengono sia dal mercato nazionale che da quello estero: nella domanda esistente occorre procedere al suo consolidamento per poter continuare a mantenere le quote di mercato già detenute, mentre per la domanda potenziale occorre procedere alla conquista di nuove quote per sviluppare un settore tendenzialmente in crescita.

Essenziale è conoscere i <numeri> delle attività, le loro caratteristiche, le preferenze degli utenti, per poter dare immediate e positive risposte anche alle eventuali intervenute modifiche del mercato stesso.



Dal punto di vista dell'offerta, invece, dobbiamo esaminare l'intera <filiera>, dalla produzione/costruzione dei mezzi nautici, alla loro ricettività nelle infrastrutture portuali e cantieristiche dedicate, alla finale fruizione da parte dell'utenza diportistica con la navigazione.

In precedenza abbiamo posto in evidenza la quantità e la qualità della produzione italiana, qualificata da "standard" senz'altro elevati, tra i primi al mondo; tale produzione si riferisce sia alla costruzione dei scafi che degli apparati motore e della componentistica e rappresentano una favorevole opportunità anche per l'indotto che ruota intorno ad essa.

Logico sbocco di tale produzione è la vendita sia diretta che con la formula del "leasing", che tanto successo ha riscosso negli ultimi anni.

Secondo anello della catena diventa quello costituito dalle infrastrutture portuali e cantieristiche, sulle quali ci siamo già soffermati in precedenza, che ancora necessita di uno sviluppo sia normativo che logistico, con la creazione di nuove strutture adeguate ai tempi ed alle richieste.

Giungiamo, poi, al fine ultimo per cui esistono gli altri, la fruizione delle unità da diporto con la navigazione.

Da questo punto di vista possiamo considerarci estremamente fortunati

essendo dotati di coste e mari che tutti ci invidiano: nonostante quanto spesso viene paventato, anche in virtù di una accresciuta coscienza ecologica, possiamo vantare in massima parte un ambiente ancora integro, ove il diporto nautico può essere sviluppato come realtà assolutamente compatibile.

Per concludere l'argomento, possiamo riassumere le tematiche e le aree degli interventi auspicabili:

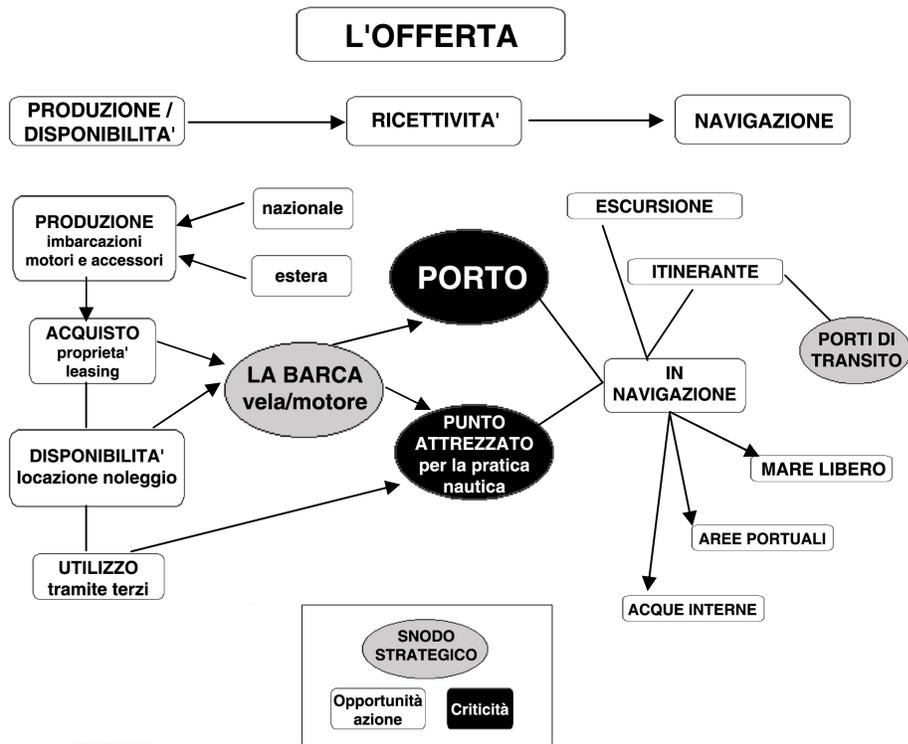
- Per una efficace realizzazione dei prodotti del turismo nautico dobbiamo tenere in massimo conto la domanda e l'offerta, monitorando la prima e modulando la seconda per il loro più felice incontro, nell'interesse di chi sia deve produrre, sia deve consumare;
- Snodi essenziali sono una costante conquista della domanda potenziale del turismo nautico, in genere, progettando e confezionando un prodotto che possa soddisfare le esigenze dell'utenza moderna e cioè mezzi nautici di qualità ed infrastrutture consone agli stessi.

Dobbiamo sviluppare le opportunità che si presentano creando:

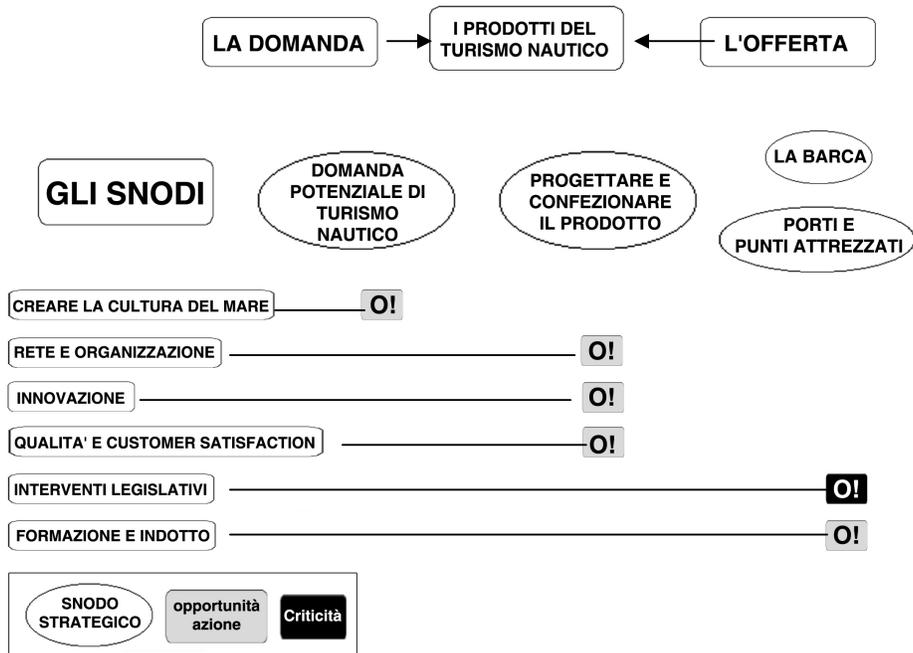
- una più profonda e radicata cultura del mare, anche prendendo esempio dagli altri paesi europei;
- una rete infrastrutturale ed organizzativa al passo con i tempi, adeguatamente collegata alle altre infrastrutture di trasporto quali aeroporti, linee ferroviarie, autostrade;
- una promozione dell'innovazione tecnologica di ogni settore e comparto del turismo nautico, da quello della produzione a quello dell'organizzazione e dell'assistenza all'utenza;
- una ricerca della qualità e soddisfazione dell'utenza, secondo il principio del "customer satisfaction";
- una cura della formazione professionale degli addetti nei settori specifici e nell'indotto per la creazione di una forza lavoro preparata, aggiornata, con conoscenze e competenze,

con la speranza che anche gli interventi legislativi possano sorreggere il cammino di uno dei settori economici più rappresentativi per l'economia nazionale, perché solo con una profonda sinergia tra l'imprenditoria e le istituzioni locali e centrali è possibile mantenere ed, ancor più, incrementare

le posizioni raggiunte dal nostro paese nel contesto europeo e mondiale.



LE TEMATICHE E LE AREE DI INTERVENTO TRASVERSALI



Parlando della locazione e del noleggio non bisogna dimenticare il "leasing" o locazione finanziaria.

Tale particolare operazione finanziaria è costituita da un contratto per il quale un soggetto concedente (società di "leasing") cede la disponibilità di un bene ad un altro soggetto concessionario (utilizzatore) appunto perché quest'ultimo lo utilizzi, previo pagamento di un determinato canone; al termine della locazione finanziaria il soggetto utilizzatore avrà la facoltà di acquistare il bene o restituirlo al proprietario.

Il "leasing", pertanto, è una forma di finanziamento ideale per realizzare investimenti in diverse tipologie di beni, purché strutturali, beni strumentali, immobili, un mezzo targato, una imbarcazione, un arredo.

Esso rappresenta notevoli vantaggi per l'utilizzatore quali quelli di snellezza e flessibilità procedurale, di competitività ad altri strumenti di credito a medio/lungo termine; quindi i vantaggi del "leasing" sono di natura finanziaria, operativa/gestionale e fiscale.

Già da diversi anni utilizzato in molti altri paesi europei, quali la Francia, che ne ha fatto motivo di richiamo verso gli Istituti Finanziari specializzati e verso registrazione delle unità da diporto sotto la bandiera francese, dal 2000 il "leasing" è stato introdotto nella normativa italiana, con la concessione di notevoli agevolazioni fiscali.

Da tale nuova apertura sono scaturiti notevoli benefici per l'intero mercato: le vendite di unità nuove hanno subito un notevole incremento in ogni fascia di utenza, per la piccola, la media e la grande nautica.

Anche il mercato dell'usato ha goduto dei benefici dell'incremento del nuovo nella composizione della flotta: i prezzi hanno subito un ridimensionamento e si sono registrati aumenti di scambi utili anche all'indotto della cantieristica di riparazione e manutenzione.

Ancora una volta la nuova visione ed il positivo approccio del legislatore nei confronti del mondo della nautica ha consentito benefici economici a tutto il settore, confermando il principio già manifestato negli anni precedenti.

Ancora di più, le nuove normative italiane sulle locazioni finanziarie hanno spinto al rientro verso la bandiera nazionale quella notevole parte di persone che avevano scelto altri paesi per la registrazione della propria

imbarcazione!

Inoltre si è iniziato a conquistare quella fascia di domanda potenziale che risulta essere una delle più importanti opportunità per l'intero settore della nautica italiana.

Capitolo V

I superyachts

Il settore dei grandi "yachts", navi da diporto superiori a 24 metri di lunghezza, è piuttosto recente: la sua nascita si può far risalire a circa 20 anni, ma è diventato veramente specifico e professionale solo negli ultimi 10 anni, con una fortissima accelerazione negli ultimi 5⁽⁸⁾.

E' tuttora un settore ... collaterale a quello della normale nautica da diporto, perché anche la sua eventuale redditività non giustifica l'investimento.

Infatti, questo comparto riguarda, come accennavamo, unità di lunghezza superiore ai 24 metri, che, per la normativa italiana, devono essere iscritte nel registro delle navi da diporto.

Caratteristica da sempre peculiare di tale tipo di unità è che tutto l'equipaggio, in linea generale, deve essere composto da marittimi professionisti, iscritti nei registri della gente di mare, in possesso di idonei titoli ed abilitazioni, a seconda delle mansioni e gradi, ad esclusione del comandante che, nell'utilizzo <privato>, può essere un non professionista, in possesso di una patente nautica per navi da diporto.

Le dimensioni di questi "superyachts" sono, nel tempo, estremamente aumentate e, se fino a qualche anno fa destavano stupore e meraviglia navi di 35/40 metri, ora vediamo normalmente attraccate, nei porti idonei per strutture di accoglienza, unità di 60 metri ed oltre.

La legge n° 50 del 1971 e le sue successive modifiche ed integrazioni, ha da sempre contemplato questo tipo di unità, ma, nel tempo, sono poi state emanate ancora più specifiche normative per favorire la registrazione di esse sotto la bandiera italiana.

Infatti, a livello mondiale, tuttora la maggior parte di queste navi è registrato sotto la bandiera Britannica in quanto la legislazione di quel paese ha avuto la capacità di prevedere il fenomeno e di predisporre idonee linee guida per gestirlo, favorendo l'afflusso dei "superyachts" quasi esclusivamente intestati a società con sede nelle isole britanniche o nei

⁽⁸⁾ Dati rilevati nella *Relazione al SATEC*, S.Margherita Ligure, 2006 del Dott. C.Agliardi della Fraser Yachts.

territori britannici d'oltremare.

Poiché il costo di acquisto di questi <mostri> del mare è andato via via lievitando, anche per l'apporto di tecnologia utilizzato nella loro costruzione e per il loro normale funzionamento (basti ricordare **MALTESE FALCON**, il tre alberi a vela di 88 metri, il cui impianto velico, completamente computerizzato, può essere gestito da una sola persona) sono pochi quelli che si possono permettere un capriccio del genere, da usare saltuariamente come un giocattolo!

Eppure l'Italia, che detiene l'invidiato primato nella costruzione di unità da diporto, anche in questo particolare tipo di costruzioni, che richiedono doti di specializzazione e tecnologia, risulta la prima al mondo: se già nel 2006 eravamo riusciti a raggiungere la testa della classifica, per il 2007 si prevedono situazioni ancora più vantaggiose.

Infatti, secondo i dati in possesso di UCINA, su un numero complessivo di 777 nuovi progetti per unità oltre i 24 metri di lunghezza, ben 347 sono stati commissionati a cantieri italiani!

Sempre in base ai dati di UCINA, oltre il 95% delle commesse sono per navi a motore, mentre solo 59 sono per navi a vela, naturalmente con motori ausiliari.

La fascia di lunghezza tra 24 e 27 metri è quella più richiesta, ma quella tra i 36 ed i 45 metri assorbe oltre il 18% dei progetti e quella tra 45 e 60 metri ben il 12%!

Per questo principale motivo è aumentato il numero dei "superyachts" adibiti al noleggio in quanto questo impiego serve ad aumentarne, sostanzialmente, il periodo di utilizzo ed a ridurne sensibilmente il costo di gestione per i loro proprietari, e la crescita continua.

Oggi viene stimato che almeno il 50% della navi superiori a 30 metri di lunghezza ed il 70% di quelle oltre i 50 metri siano di fatto utilizzate anche per "charter".

Una stima attuale della Fraser Yachts⁽⁸⁾, una delle più grandi società operante nel settore dei servizi, calcola in 858 il numero dei "superyacht"; di questi la maggiore percentuale – 338 unità – risulta nella fascia da 30 a 40

⁽⁸⁾ Dati rilevati nella *Relazione al SATEC*, S.Margherita Ligure, 2006 del Dott. C.Agliardi della Fraser Yachts.

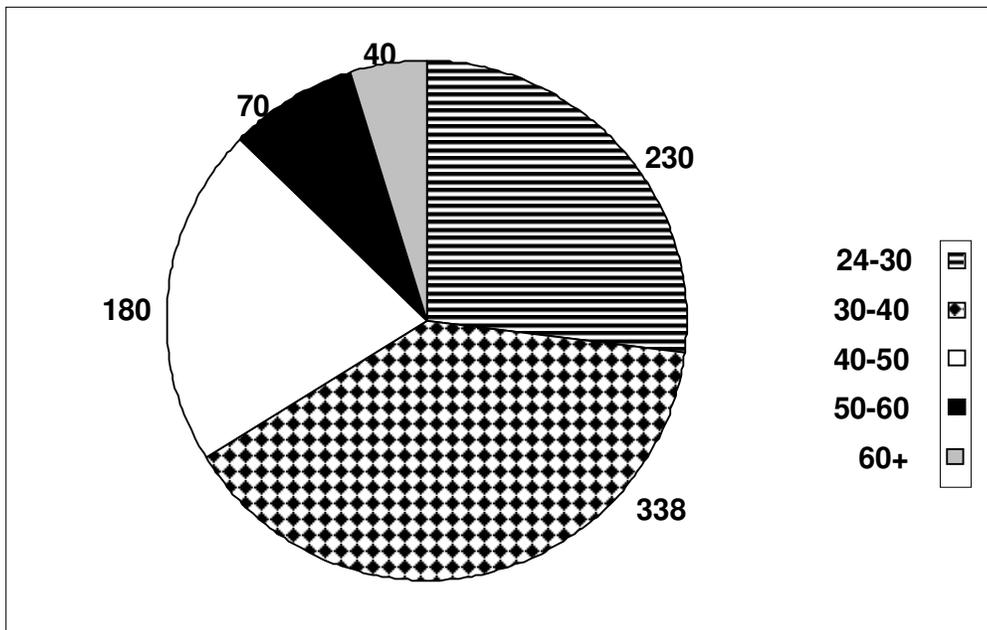
metri di lunghezza, seguita dalla fascia tra i 24 e 30 metri – 230 unità – e da quella tra i 40 e 50 metri – 180 unità; la grande maggioranza dei “superyachts” è classificata a motore – 680 unità – mentre solo 178 sono a vela, naturalmente con proporzionati motori ausiliari.

Questi numeri lascerebbero pensare ad una quota generale di unità, nell’ambito della nautica da diporto mondiale, estremamente ridotta e limitata, tale da non portare grandi effetti economici, ma se solo si pensa al costo di acquisizione di uno solo di media dimensione – circa 40 metri – ci accorgiamo che parliamo di valori ammontanti a diverse decine di milioni di euro! Per non parlare, poi, dei costi di gestione e manutenzione ordinaria, come equipaggi, carburanti, riparazioni.

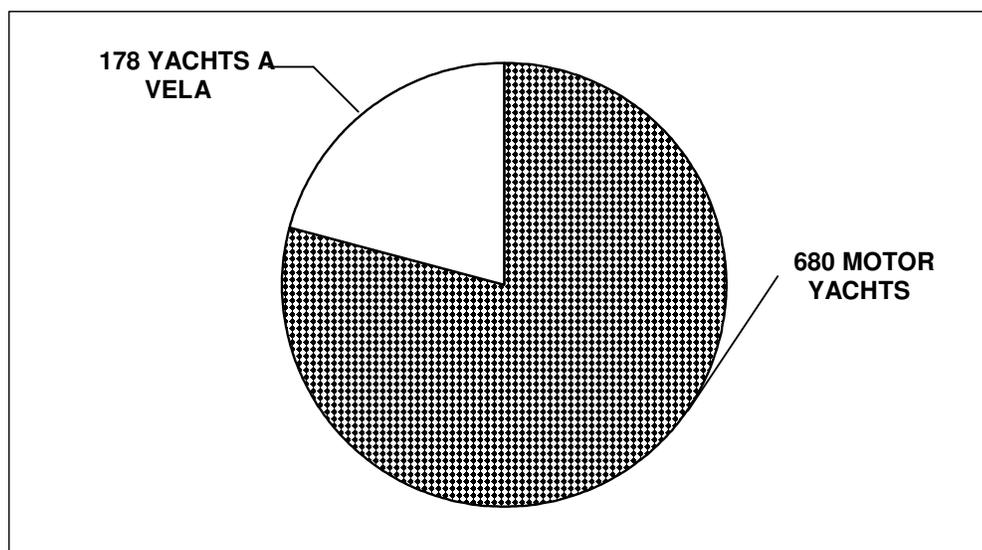
Quanto sopra anche perché tutte le strutture relative ai “superyachts” devono essere assolutamente proporzionate ad essi, sia per le dimensioni che per la qualità dei servizi richiesti, dalla progettazione, alla costruzione, ai cantieri per la manutenzione ordinaria e straordinaria, alle strutture portuali capaci di accoglierli durante i loro normali periodi di crociera, alla professionalità e preparazione dei comandanti e degli equipaggi.

SATEC '06 – S.Margherita Ligure, 2006

Numero di yachts e charter per lunghezza - Totale 858 unità



Motoryachts/Sailing Yachts



Le dimensioni dei "superyachts", che li rendono, in pratica, <piccole> navi da crociera, una crociera estremamente selezionata e riservata, e le ricche dotazioni ed apparecchiature tecnologiche avanzate di cui sono dotati consentono di effettuare navigazioni in ogni parte del mondo.

Infatti compongono questa imponente flotta anche ex navi rompighiaccio, grandi rimorchiatori e unità simili, naturalmente completamente ristrutturati, riadattati e resi idonei al peculiare servizio a cui sono adibite.

Possiamo trovare "superyacht"> in ogni parte del mondo, dai paradisi tropicali delle Isole Maldive e Seychelles, ai Caraibi, al Pacifico.

Ma il mare più frequentato, sia per la bellezza delle sue coste, per gli interessi storico-artistici dei paesi che vi si affacciano e per le condizioni meteo-marine generalmente più favorevoli, resta il mar Mediterraneo, ove viene <consumato> il 46% circa del mercato mondiale dei grandi "charters"⁽⁸⁾.

L'Italia, per tutti i motivi già ampiamente esposti in vari punti dei precedenti capitoli, già recita una parte importante come base di partenza, di transito o di arrivo delle crociere dei "superyachts".

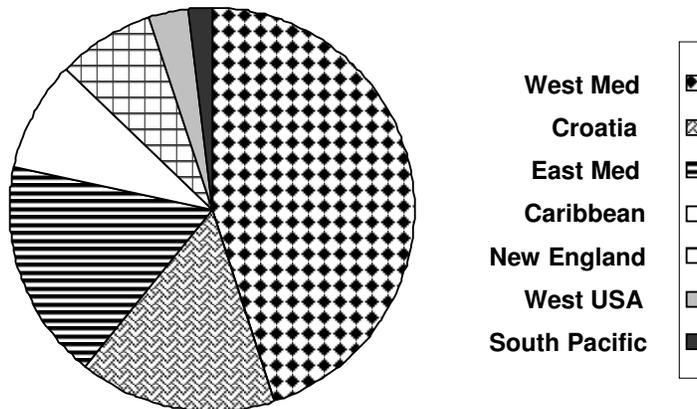
Spesso, però, le nostre strutture portuali in grado di accogliere navi da diporto di tali dimensioni sono estremamente limitate: se si esclude la possibilità della sosta in rada o in porti commerciali di grande rilevanza, in

tutta la costiera Tirrenica, ad esempio, dalla Liguria alla Campania, sono veramente pochi i porti capaci ospitare ed assistere "superyachts": da San Remo passiamo direttamente a Genova, poi a La Spezia, quindi a Viareggio, Livorno, per poi giungere a Porto S.Stefano e, successivamente, direttamente a Civitavecchia e a Napoli; e solo alcuni di essi hanno strutture a terra in grado di consentire manutenzioni particolari quali l'alaggio per l'effettuazione delle operazioni di carenaggio: Genova, Viareggio, Livorno e Napoli sono tra i pochi porti italiani attrezzati per questa necessità.

Appare quindi evidente la sempre crescente necessità di dotare le coste italiane di porti turistici in grado di soddisfare le esigenze dell'utenza diportistica e, conseguentemente, di rendere tali porti idonei ad affrontare la concorrenza straniera, soprattutto francese e spagnola, nel settore della accoglienza, della manutenzione, della fornitura di tutti i servizi necessari ai "superyachts", con un adeguamento sia quantitativo che qualitativo e dimensionale alla domanda reale esistente.

SATEC '06 – S.Margherita Ligure, 2006

Area di utilizzo



Infatti, parlando di grandi navi da diporto – appunto i "superyachts" – parlando dell'attività di "charter" da essi derivante, dobbiamo parlare di movimenti economici estremamente rilevanti, come dicevamo prima, a partire dalla costruzione per arrivare alla gestione.

Il maggior fatturato dei "charter" internazionali è dato dagli "yachts" rientranti nella fascia da 30 e 40 metri, anche perché sono quelli numericamente prevalenti.

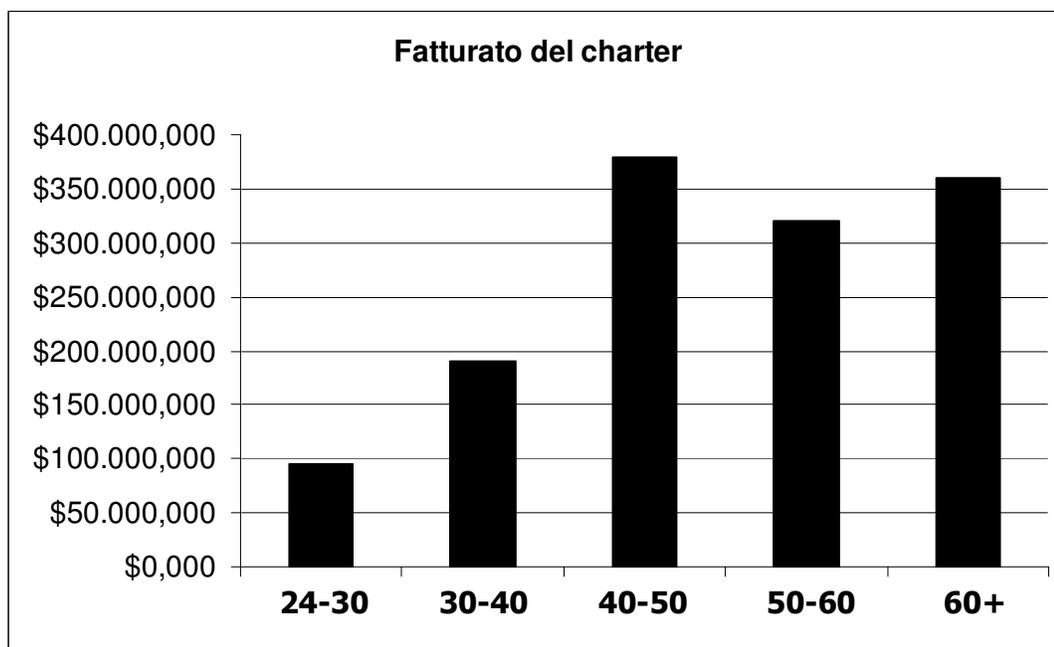
In tale "range" il fatturato mondiale dello scorso anno 2005, sempre come risulta da uno studio di Fraser Yachts⁽⁸⁾, è stato intorno a 380 milioni di dollari; segue la fascia da 50 a 60 metri, con un fatturato intorno ai 320 milioni di dollari e poi, anche se numericamente inferiore, la fascia oltre i 60 metri di lunghezza: potrebbe apparire incredibile, ma circa 40 di questo tipo di unità hanno consentito un fatturato di oltre 360 milioni di dollari!

Quelle sopra riportate sono le cifre ufficialmente conosciute, che risultano da transazioni internazionali ufficiali per cui si può anche presumere che una parte di esse possa rimanere <sommersa> e non rilevabile.

Il fenomeno, però, da una chiara visione del valore economico del comparto della nautica da diporto e, soprattutto, di quella di grandi dimensioni.

Se poi pensiamo che i cantieri italiani vengono per secondi, immediatamente dopo quelli degli Stati Uniti, in termini numerici di costruzione, ma sicuramente primi in termini di qualità, capiamo anche quale è e può essere il futuro l'apporto che può essere fornito da comparto della nautica da diporto.

SATEC '06 – S.Margherita Ligure, 2006



⁽⁸⁾ Dati rilevati nella *Relazione al SATEC*, S.Margherita Ligure, 2006 del Dott. C.Agliardi della Fraser Yachts.

Anche a costo di ripetere concetti già espressi, occorre ribadire che l'Italia non può perdere il treno di uno sviluppo economico derivante da un settore che ci vede già all'avanguardia, dobbiamo lottare per riuscire a mantenere e consolidare la possibilità di soddisfare la domanda esistente e dobbiamo anche lottare per conquistare nuove fasce di mercato, per suscitare e poi soddisfare la domanda potenziale di tutti i settori, dalla costruzione, all'accoglienza nelle strutture portuali, al soddisfacimento di servizi specializzati, anche in considerazione che maggiori possono essere i numeri delle unità da trattare, maggiori sono le risposte economiche che ne possiamo ricevere.

Oltre che all'ingentissimo fatturato derivante dall'attività di "charter" dei "superyachts", esiste anche un rilevante volume di affari derivante dai settori indotti, comunque sempre legati al mondo del turismo nautico.

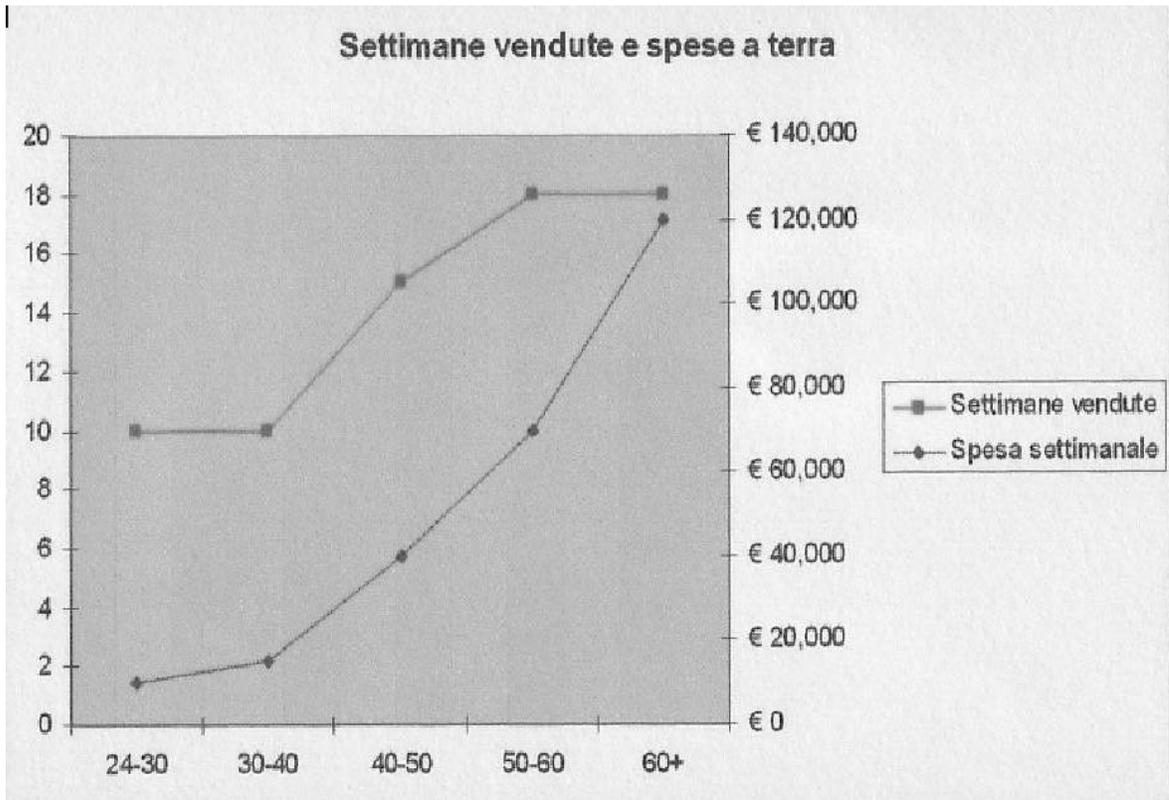
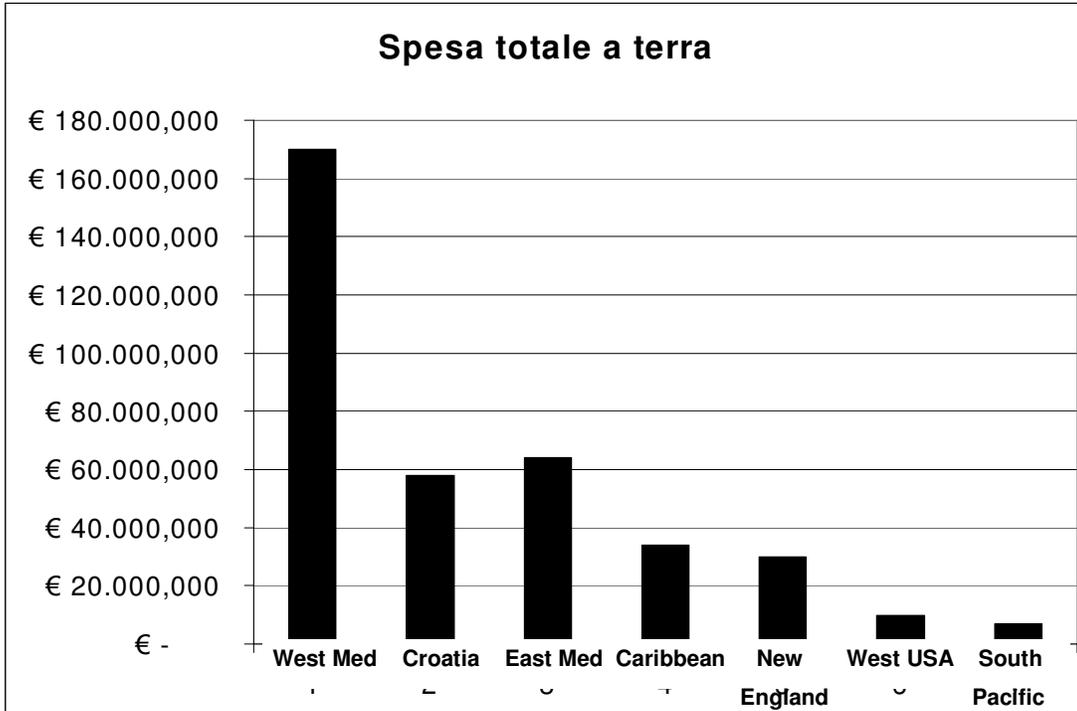
Tra i più importanti si rileva il settore degli approvvigionamenti: carburanti, lubrificanti e, ancora di più, vettovagliamenti per i croceristi e i loro equipaggi, rappresentano una voce di costo notevole.

Poi abbiamo le spese di trasporti privati per "jets", "limousines", elicotteri ecc., le spese per ristoranti e hotels, lo "shopping", le spese per ormeggi e servizi nelle infrastrutture portuali, quelle nei cantieri di riparazione, per i ricambi e servizi tecnici, per gli equipaggi, nonché quelle per il turismo classico quali guide, accompagnatori, musei, luoghi di cultura.

Insomma, il turismo nautico, soprattutto quello legato al settore dei "super yachts", muove in tutto il mondo valori di spesa in grado di incidere sul P.I.L. di ogni paese.

Ed ancora una volta è il mar Mediterraneo ad essere il bacino in cui ricadono maggiormente i benefici influssi di questo movimento.

Appare poi estremamente indicativo il rapporto tra le settimane vendute, riferite all'impiego delle navi da diporto utilizzate per noleggi, e l'importo delle spese effettuate a terra in forma diretta o per settori indotti: maggiori sono le dimensioni degli "yachts", più aumenta l'importo delle spese, creando un vincolo parallelo di crescita, come rilevabile dalle analisi sempre fornite da Fraser Yachts nel corso dei lavori del SATEC, tenutosi a Santa Margherita Ligure nella primavera 2006, sotto il patrocinio di UCINA.



Se l'andamento di questi diagrammi non si può estendere all'intero campo della nautica da diporto, cioè anche alle unità di minori dimensioni, utilizzate a fini <personali> dai proprietari, è pur vero che essi riescono a fornire

molte spiegazioni ed a far comprendere come in tutto il mondo, non soltanto in Italia, negli ultimi 30/35 anni vi sia stato un crescente sviluppo del turismo nautico in ogni suo comparto e quali siano stati i benefici economici derivanti da tale sviluppo.

Quaranta anni or sono nessuno avrebbe immaginato una simile evoluzione, ma gli esperti sono concordi nel ritenere che il "trend" di crescita non sia ancora giunto all'apice e che ci siano ancora margini di ulteriori miglioramenti.

Dopo questa ampia panoramica sui risvolti economici del mondo dei "super yachts", appare opportuno tornare a vedere alcune delle norme che regolano la materia.

Come abbiamo detto in precedenza, per un lungo periodo di tempo in Italia le navi da diporto e, di conseguenza, i "superyachts", rimasero esclusi dalla possibilità di essere utilizzati per mezzo di contratti di noleggio.

L'articolo 10 del Decreto legge 21 ottobre 1996 n° 535, convertito con modificazioni dalla legge 23 dicembre 1996 n° 647, consentì nuovamente anche il noleggio delle navi da diporto, dando nuovo vigore a quel mercato italiano che aveva fortemente patito di questa carenza anche perché, in effetti, solo con un certo tipo di unità, di dimensioni più grandi e più confortevoli, si poteva far fronte a quel mercato straniero del turismo nautico, soprattutto britannico, che si era affermato quasi a livello di monopolio.

Nell'ambito della emanazione di disposizioni urgenti per lo sviluppo del settore dei trasporti marittimi e l'incremento dell'occupazione fu varato il Decreto Legge 30 dicembre 1997 n° 457, convertito con Legge 27 febbraio 1998 n° 30, che istituiva il <Registro internazionale>.

In tale registro potevano essere iscritte tutte le navi, appartenenti a soggetti italiani e comunitari, a soggetti non comunitari ed in regime di sospensione da un registro straniero non comunitario, adibite esclusivamente a traffici commerciali internazionali.

Ne erano escluse le navi da guerra, le navi di stato in servizio non commerciale, le navi da pesca e le unità da diporto.

Quanto sopra, oltre ad alcune altre regole restrittive contenute nel decreto

di cui trattasi, lo facevano apparire come assolutamente chiuso anche alle navi da diporto.

Ma il legislatore, pure per le pressioni esercitate dall'industria cantieristica, che cercava disperatamente di sviluppare anche il mercato italiano, facendo registrare sotto la bandiera nazionale grandi unità che potessero beneficiare di agevolazioni fiscali, alla fine di un lungo e difficile percorso ha riaperto anche questa porta e, nell'ambito della riforma apportata al settore normativo della nautica da diporto, con l'articolo 3 della legge 8 luglio 2003 n° 172, ha previsto che possano essere iscritte nel Registro internazionale le navi con scafo di lunghezza superiore a 24 metri e, comunque, di stazza lorda non superiore a 1.000 tonnellate, adibite esclusivamente al noleggio per finalità turistiche, in navigazione internazionale.

In altre parole è stato creato un terzo regime, oltre a quello delle navi da trasporto passeggeri e quelle da diporto propriamente dette che, pur essendo abilitate a trasportare non più di 12 passeggeri, godono di enormi agevolazioni fiscali e sgravi contributivi, se rispettano una serie di regole tecniche e di sicurezza molto simili a quelle delle navi da passeggeri.

Il limite dei dodici passeggeri, anche se da molti viene considerato limitativo di una attività turistico-nautica effettuata con navi di dimensioni tali da sopportare ben altri numeri, deriva, però, da altre normative quali il Decreto Legislativo n°45 del 4 Febbraio 2000, di attuazione della direttiva comunitaria 98/18/CE, la quale a sua volta si richiama alla Convenzione internazionale SOLAS - *Safety of Life at Sea* – che identifica come navi da trasporto passeggeri quelle che ne trasportano un numero superiore a 12, riservando ad esse requisiti tecnici di costruzione e gestione di difficilissima applicazione alle unità da diporto, sia per le loro complessità che per i costi. Comunque si è trattato di un nuovo passo in avanti normativo, tra l'altro maturato dopo un attento studio ed un confronto con la MCA britannica (*Maritime Coastguard Agency*) per adeguare le regole della bandiera Italiana all'ingresso di grandi navi da diporto e "superyachts".

Per la verità ancora l'opportunità creatasi non è stata molto sfruttata da parte degli armatori, che ancora diffidano di una visione politica pronta, talvolta, ad applicare imposte e tasse straordinarie su beni di lusso come

appunto potrebbero venir considerati i "superyachts", ma si spera che la tendenza possa presto cambiare così da vedere la bandiera tricolore sventolare a poppa di queste regine dei mari.

Purtroppo, al termine della stagione estiva 2006, occorre rilevare che non sono stati raggiunti quei traguardi che erano stati posti al varo delle nuove norme: il numero dei "superyachts" iscritti nel Registro Internazionale Italiano è di sole 7 unità, anche se sono state presentate altre domande, in corso di valutazione da parte del competente Ministero, ed esiste un grandissimo numero di progetti di navi superiori a 24 metri per i quali è previsto l'inizio della costruzione a partire dal 2007.

L'interesse degli investitori nazionali e soprattutto esteri del settore continua ad essere piuttosto basso anche perché le vigenti normative tecniche nazionali, come è stato posto in risalto in sede di disamina nel corso dell'ultimo Salone Internazionale della nautica di Genova, sono da molti considerate poco flessibili ed adattabili a delle unità che, se pure sono dei veri e propri capolavori da un punto di viste tecnologico, rappresentano sempre l'espressione di un gusto estremamente particolare e ricercato per la tipologia degli utenti che le utilizza.

Capitolo VI

La riforma della Nautica da Diporto con la Legge 8 Luglio 2003 n°172: nuove attività commerciali previste

Come accennato nelle ultime pagine del precedente capitolo, lo sforzo di adeguamento della nautica da diporto, sia da un punto di vista normativo che tecnico, è continuato senza interruzioni e, anzi, dal 2003 si è registrata una accentuazione che ha portato ad alcune rilevanti innovazioni che sono riuscite a far fare un passo in avanti da tanti anni atteso ed auspicato a tutta la materia.

Tralasciando, anche se di grande importanza tecnica, la parte normativa relativa ai nuovi criteri di costruzione ed immissioni sul mercato, derivanti dalla Direttiva CE 94/24, che ha istituito la <marcatatura CE> di tutte le unità da diporto superiori a 2,5 metri e fino a 24, appunto costruite o immesse sul mercato dell'Unione Europea, che dal 1996 ha dettato tutta una serie di regole atte a migliorare i criteri costruttivi di sicurezza e salvaguardare l'ambiente, la rilevante innovazione e la sostanziale riforma sono state realizzate con l'emanazione della legge 8 luglio 2003 n° 172 intitolata <disposizioni per il riordino e il rilancio della nautica da diporto e del turismo nautico>.

Pur essendo stata realizzata come atto modificativo e/o integrativo della vecchia legge 11 febbraio 1971 n° 50 che, ormai vetusta ed obsoleta, necessitava di sostanziosi interventi, la nuova norma, ha sostituito completamente quindici dei trentaquattro articoli della vecchia legge e ne ha abrogati ben sette.

Infatti era molto difficile riuscire a realizzare in una sola volta una totale modificazione, per cui si è preferito porre mano alla riforma in modo razionale, innestando sul tronco normativo esistente quei nuovi rami che ne garantissero nuovo vigore e sviluppo.

La nuova legge, pur ribadendo al 2° comma dell'articolo 1 che <è navigazione da diporto quella effettuata a scopi sportivi o ricreativi dai quali esuli il lucro>, al 4° comma dello stesso articolo ha precisato che tutte le

unità da diporto – natanti, imbarcazioni e navi - *<possono essere utilizzate mediante contratti di locazione e di noleggio e per l'insegnamento della nautica da diporto, nonché come unità appoggio per le immersioni a scopo sportivo o ricreativo>*.

E' stato così introdotto il principio dell'utilizzo delle unità da diporto a fini commerciali, alla stregua di quanto già consentito dai Registri di altre bandiere come quella Britannica, Lussemburghese e Portoghese, e come è in corso di adeguamento anche per quella francese e spagnola.

In più, se fino all'emanazione della legge 172/2003 si era sempre e solo parlato della locazione e del noleggio, la nuova norma, nel già citato articolo 1, ha introdotto le due nuove tipologie di utilizzo: per *<insegnamento della nautica da diporto>*, principio forte ed importante per una espansione del settore anche nei confronti dei giovani, sempre con il rinnovato spirito di una nuova visione del comparto divenuto senz'altro di vastissimo interesse, e, ancor più innovativo, l'utilizzo di una unità da diporto quale *<appoggio per le immersioni a scopo sportivo o ricreativo>*.

Per quanto riguarda quest'ultimo concetto, infatti, si è voluto tener conto, nel quadro generale del turismo nautico, del grandissimo sviluppo avuto in questi ultimi anni dalla subacquea; e così, se fino a ieri per trasportare appassionati sub alla scoperta delle bellezze del fondo marino erano state impiegate unità *<da lavoro>*, iscritte, almeno, nel Registro delle Navi Minori e dei Galleggianti, il legislatore ha ritenuto confermare il principio per il quale ogni attività effettuata con scopo ultimo quello sportivo e ricreativo, possa essere effettuata con unità da diporto, anche se le stesse sono nella proprietà o nella disponibilità di imprese commerciali, che anno come specifico scopo lo sfruttamento economico e commerciale del settore; in altre parole le unità da diporto, come *<mezzo>*, servono per il soddisfacimento dei bisogni dell'utente finale che, con esse o per mezzo di esse, effettua una attività sportiva e ricreativa, che può essere la navigazione, l'apprendimento della stessa e l'attività subacquea.

Altra notevole riforma, forse non così vantaggiosa per l'utenza, è stata quella effettuata in campo amministrativo: è stato infatti limitato alle Capitanerie di Porto, agli Uffici Circondariali Marittimi ed agli Uffici Provinciali

del Dipartimento per i Trasporti Terrestri e per i sistemi informativi e statistici autorizzati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la tenuta dei registri di iscrizione delle imbarcazioni da diporto, prima tenuti anche dagli Uffici Locali Marittimi e dalle Delegazioni di Spiaggia, ed alle sole Capitanerie di Porto la tenuta dei registri di iscrizione delle navi da diporto, prima tenuti anche dagli Uffici Circondariali Marittimi.

Tale provvedimento, in pratica, ha significato la chiusura di 182 sportelli – tanti erano gli uffici minori (136 Uffici Locali Marittimi e 46 Delegazioni di Spiaggia) autorizzati - che, in precedenza, si occupavano anche delle pratiche burocratiche di iscrizione, trasferimento di proprietà e simili per le imbarcazioni da diporto, con un conseguente ingentissimo aggravio di lavoro per i 45 Uffici Circondariali Marittimi e le 52 Capitanerie di Porto, che si sono visti ricadere addosso migliaia e migliaia di pratiche prima espletate a livello più periferico, nonché una notevole congestione, a tutto danno dell'utenza, costretta a rivolgersi ad un numero molto più limitato di sportelli.

In effetti, in epoca di grande decentramento amministrativo, non si è capito molto bene il motivo e lo spirito che hanno ispirato questa nuova regola tuttora mantenuta, ma si spera che il legislatore possa in seguito porvi rimedio anche alla luce di una esperienza tutt'altro che positiva.

È pur vero che sono state semplificate le procedure di immatricolazioni delle unità da diporto e di variazione della proprietà, dando maggior valore alle dichiarazioni dell'utente proprietario e/o armatore, anche ai fini delle certificazioni relative alla sicurezza della navigazione.

Sono stati, inoltre, apportati consistenti adeguamenti alle nuove normative tecniche derivanti dalle certificazioni CE delle unità di nuova costruzione o immissione sul mercato, consentendo il coordinamento tra le direttive comunitarie sulla materia e la normativa italiana.

Fondamentale ed estremamente determinante ai fini della diffusione della nautica, è stata la rideterminazione dei parametri di distinzione delle tre categorie delle unità da diporto: sono stati definiti *natanti* tutte le unità da diporto a remi e quelle di lunghezza dello scafo fino ai 10 metri, a prescindere dal tipo di propulsione, motore o vela; sono state definite

imbarcazioni quelle di lunghezza tra i 10 metri e fino a 24, e sono state definite *navi* da diporto quelle di lunghezza superiore a 24 metri, tutte senza alcuna distinzione derivante dalla stazza, parametro ora praticamente irrilevante.

Dobbiamo constatare che tale innovazione, che ha portato alla istituzione del così detto <natantone>, se da una parte ha allargato enormemente il comparto delle unità non soggette ad immatricolazione, da un'altra parte ha lasciato estremamente perplessi molti tecnici e addetti ai lavori.

Infatti sono stati aboliti tutti i controlli su una fascia di unità che, da un punto di vista potenziale, raggiunge dimensioni già ragguardevoli - il passo in avanti è stato molto forte se si considera che il precedente limite da cui iniziava l'obbligo dell'immatricolazione era di 7,5 metri – e, soprattutto, con potenze degli apparati motore di propulsione senza alcun limite.

Ora, partendo dal concetto che il codice della strada prevede un collaudo biennale dei ciclomotori, che hanno un limite di cilindrata massima di 50 centimetri cubici, con la possibilità di trasportare un solo passeggero, e che, circolando su strada, in caso di danno si possono parcheggiare senza pericolo alcuno per il conducente, appare poco ragionevole che si consenta la circolazione senza alcun controllo successivo alla immissione in circolazione di natanti da diporto fino a 10 metri di lunghezza, magari con motori di propulsione che spesso superano i 500 cavalli, in un ambiente talvolta difficile come è il mare dove, in caso di danno o sinistro, può diventare veramente difficile ricevere aiuto o assistenza.

Ciononostante l'innovazione è stata accolta in maniera estremamente favorevole da parte dell'utenza, si spera solo che la prudenza e l'autocontrollo spingano tutti a mantenere sempre in perfetta efficienza i propri mezzi nautici, facendoli sottoporre a periodici controlli da parte di personale specializzato.

Altro intelligente intervento contenuto nella legge 172/2003 è stata, come già anticipato nel precedente capitolo dedicato ai "superyachts", la possibilità di iscrizione nel Registro internazionale delle navi da diporto con scafo di lunghezza superiore a 24 metri e, comunque, di stazza lorda non superiore a 1.000 tonnellate, adibite esclusivamente al noleggio per finalità

turistiche, in navigazione internazionale.

Infatti è stato confermato l'intendimento di adeguamento alla più evoluta normativa comunitaria relativa ai "superyachts" che, previo assoggettamento a particolari norme tecniche di costruzione e di conduzione, possano trasportare fino a 12 passeggeri, escluso equipaggio. Tale limite deriva da norme di carattere internazionale perché al di sopra di esse scatta la classificazione di navi da passeggeri interamente assoggettabili a regole di cui alla Direttiva 98/18/CE, recepita dall'ordinamento italiano con il Decreto Legislativo 4 febbraio 2000 n°45, relativo alle regole della sicurezza per le navi da passeggeri abilitate alla navigazione nazionale.

Purtroppo l'adeguamento non è stato ancora completato e, nonostante siano state emanate le regole tecniche costruttive, tuttora si attende la definizione dell'opera legislativa intrapresa.

Nel corpo della citata legge 172/2003 sono stati compresi altri interventi quali il riconoscimento delle unità navali storiche, di età superiore a 25 anni, anche per valorizzare le capacità e le professionalità progettuali e ingegneristiche delle costruzioni italiane, ed una serie di disposizioni concernenti le concessioni di beni demaniali marittimi per finalità turistico-ricreative nonché l'esercizio di attività portuali.

In ultimo, ma certo non per rilevanza, è stata abolita la tassa di stazionamento, come già detto in precedenza, abrogando l'articolo 17 della legge 6 marzo 1976 n° 151.

La riforma della nautica da diporto, però, sentita come una imperativa necessità, non si è completata con l'emanazione di una legge che ha contenuto una serie di modifiche alle norme preesistenti: il Parlamento, infatti, ha dato delega al Governo di provvedere ad adottare un decreto legislativo comprendente un codice delle disposizioni in materia di nautica da diporto, perché solo con un intervento organico complessivo si poteva completare la riforma.

Ad ogni buon conto la legge 172/2003 è stato il segno del passaggio di un'epoca, di un nuovo modo di vedere e fare nautica da diporto per cui, a buona ragione, si può considerare quasi uno spartiacque tra il vecchio ed il

nuovo mondo della nautica, tale da esserne la base di riforma.

Il lavoro è proseguito e, finalmente, il 18 luglio 2005, in attuazione di quanto già stabilito, è stato emanato il Decreto Legislativo n° 171 appunto intitolato <Codice della nautica da diporto ed attuazione della Direttiva 2003/44/CE>.

Il nuovo codice, che ha raccolto e coordinato le varie disposizioni di legge in materia di nautica da diporto, è stato suddiviso in sei titoli, rispettivamente relativi al <regime della navigazione da diporto>, al <regime amministrativo delle unità da diporto>, alle <disposizioni speciali sui contratti di utilizzazione delle unità da diporto e sulla mediazione>, alla <educazione marinara>, alle <norme sanzionatorie> e alle <disposizioni complementari, transitorie e finali>, per complessivi 67 articoli, caratterizzati da principi di efficacia, efficienza, celerità e trasparenza previsti da tutte le nuove norme ove si impone un'azione amministrativa.

Il primo ed il secondo titolo non hanno, sostanzialmente, apportato variazioni alle norme già innovate dalla legge 172/2003, salvo meglio specificarne e definirne alcuni punti.

In particolare l'articolo 16 ha dettato alcune nuove regole per l'iscrizione delle unità da diporto utilizzate a titolo di locazione finanziaria, una particolare forma di acquisizione della proprietà che si è sviluppata molto in questi ultimi anni, forse meglio nota con il nome di "leasing", di cui si è già accennato in precedenza.

Per lo snellimento e la velocizzazione delle formalità all'atto della immatricolazione delle unità da diporto con questo nuovo strumento, è stata individuata una nuova figura giuridica costituita dall'*utilizzatore*, o *locatario*, che ha fatto venir meno l'esigenza della dichiarazione di armatore per colui che è preposto alla gestione dell'unità medesima; l'articolo 17 ha, poi, imposto dei termini perentori entro cui devono essere espletate le formalità di pubblicità navale relative agli atti costitutivi, traslativi o estintivi della proprietà o di altri diritti reali sulle unità soggette ad immatricolazione.

Completamente nuovi risultano, invece, i titoli tre e quattro.

Il titolo terzo ha, infatti, dettato norme specifiche sulle attività di locazione e noleggio, ridisegnandone diritti e doveri, nonché ha

regolamentato l'attività di mediatore per le unità da diporto.

Quello dell'educazione marinara poi, pur se concentrato in un solo articolo, ha indicato le forme per l'inserimento della cultura nautica tra le materie di formazione scolastica.

Nel titolo relativo alle norme sanzionatorie sono state meglio specificate le violazioni commesse con le unità da diporto e disposte le relative sanzioni.

Infine, nell'ultimo titolo sono state dettate alcune norme più generali, anche in materia di eventi straordinari e di sinistri marittimi, nonché sono stati previsti i necessari rinvii ad alcuni ulteriori decreti attuativi, dei quali, peraltro, come al solito siamo ancora in attesa.

Questi ritardi hanno posto in evidenza, come era facile immaginare, una serie di contrasti tra quanto prima previsto dalla vecchia legge 50/1971 e alcune nuove norme, che si spera vedere presto risolti al più presto.

Fondamentale per tutto il complesso di norme contenute nel nuovo codice, è la <specialità> della materia, che è stata ancor più posta in risalto da una serie di norme complementari, ma comunque collegate, quale il Decreto Ministeriale 10 maggio 2005 n° 121 che ha istituito e disciplinato i titoli professionali del diporto.

Parte terza:

Capitolo VII

Nautica da diporto e fisco in Italia ed in Europa

Abbiamo esaminato, fino ad adesso, la disciplina normativa della nautica da diporto, soprattutto per ciò che riguarda l'utilizzo commerciale che può essere fatto con le unità non iscritte o iscritte negli appositi registri, ma un risvolto particolarmente importante è dato dall'aspetto <fiscale> di tutta la materia.

A questo fine appare indispensabile ribadire subito una distinzione tra le unità utilizzate per uso privato da diporto, propriamente detto, e quelle che vengono utilizzate per uso commerciale⁽⁹⁾.

Sono da considerarsi unità per uso privato quelle che vengono utilizzate dal proprietario o armatore/utilizzatore per lo scopo specificatamente previsto dal comma 2 dell'art. 1 del nuovo Codice della Nautica da Diporto e, cioè, a scopo puramente sportivo o ricreativo.

In tale ipotesi, esaminando l'aspetto fiscale, l'unità è assoggettata al pagamento di tutte le imposte e/o tasse gravanti su di essa, senza possibilità di detrazioni, esenzioni o sconti.

Se, invece, l'unità viene utilizzata a fini commerciali, per una delle tipologie di servizi previste dal comma 1 dell'art. 2 del Codice stesso e, cioè, *<mediante contratti di locazione e di noleggio e per l'insegnamento della nautica da diporto, nonché come unità appoggio per le immersioni a scopo sportivo o ricreativo>*, essa diventa <bene strumentale> e, secondo l'interpretazione più ricorrente, gode di una serie di agevolazioni.

Tali agevolazioni, che si applicano sia su di unità di nuova costruzione che usate, partono dall'acquisizione della proprietà per continuare nella gestione del bene stesso.

Infatti, poiché l'utilizzo a fini commerciali è consentito a ditte (sia in forma individuale che societaria) titolari di codice fiscale e partita I.V.A.,

⁽⁹⁾ Dati rilevati dalla pubblicazione **Nautica & fisco**, Genova, Ottobre 2005 a cura della Agenzia delle Entrate (Direzione Regionale Liguria), Regione Liguria, UCINA.

regolarmente iscritte nei registri della Camera di Commercio, Industria, Agricoltura ed Artigianato per l'esercizio di particolari attività, l'acquisizione dell'unità, in linea generale, avviene in regime I.V.A. agevolato, con non imponibilità o completa detraibilità dell'imposta.

Inoltre, anche la registrazione dell'atto formale di acquisizione, previsto per le imbarcazioni e navi da diporto soggette ad immatricolazione quali beni mobili registrati, avviene con pagamento dell'imposta dovuta in misura fissa, indipendentemente dalla dimensione.

Al contrario, le unità utilizzate per fini privati, come già accennato, sono assoggettate ad I.V.A. in fase di prima cessione e, successivamente, quali unità usate, sono assoggettate ad I.V.A. se cedute da una impresa (con imposta di registro in misura fissa) o ad imposta di registro in misura proporzionale alla lunghezza se cedute da privati.

Anche per le unità provenienti da paesi extra comunitari, che devono essere presentate in dogana per l'assolvimento dei diritti all'importazione, l'imposizione fiscale segue le regole della differenziazione di utilizzo privato o commerciale già sopra indicate creando, o meno, l'obbligo di pagamento dei diritti dovuti.

Come già accennato, anche durante la loro gestione le unità da diporto seguono i principi fiscali sopra delineati sia per quanto riguarda le dotazioni di bordo, quei beni, cioè, quali macchinari, attrezzi, strumenti, mezzi di salvataggio, arredi, parti di ricambio, suscettibili di un reiterato impiego, che per le provviste, quali quelle di macchina (carburanti e lubrificanti) o generi di consumo occorrenti a bordo per il soddisfacimento delle normali esigenze dell'equipaggio e dei passeggeri: in particolare solo quelle utilizzate a fini commerciali continueranno a godere delle agevolazioni per beni o servizi ad esse destinate.

Nonostante una serie di pronunciamenti quali quelli della Direzione Generale della Liguria dell'Agenzia delle Entrate, che, tra l'altro, ha pubblicato, in collaborazione con la Regione Liguria e l'UCINA un interessantissimo <manuale>, per la verità appaiono ancora poco chiare e necessarie di ulteriori interventi chiarificatori da parte del legislatore le modalità di concessione delle agevolazioni in materia di I.V.A.; più specificatamente

sarebbe necessario chiarire se, in sede di applicazione di imposta alle unità utilizzate per scopi commerciali, deve trattarsi di una completa non imponibilità, dall'atto dell'acquisizione e durante la gestione, o se deve trattarsi di detraibilità dell'imposta in sede di contabilità.

Tale distinzione appare di non poca importanza, specie se parliamo di unità di rilevante valore quali i "superyachts" da noleggio, ove il prezzo di acquisto è quantificabile in diverse decine di milioni di euro ed il solo anticipo del pagamento dell'IVA, ad esempio, può comportare esborsi molto alti.

La problematica risulta, però, del tutto risolta in favore della non imponibilità per la tipologia delle navi iscritte nel Registro Internazionale che, come già detto, assume un valore completamente diverso, essendo riservato alle unità impiegate esclusivamente in traffici commerciali internazionali; per tali tipi di navi, però, è stata prevista un'altra agevolazione fiscale già operante in molti paesi dell'Unione Europea, la "tonnage tax", per la quale le imprese di navigazione possono scegliere di determinare il reddito imponibile per la loro attività in via forfetaria e unitaria, sulla base di criteri standard di determinazione del reddito giornaliero di ciascuna propria nave con specifici requisiti.

Tornando alle unità da diporto utilizzate per scopi commerciali, anche per quanto riguarda le accise esistono ancora una serie di dubbi mai chiariti: una circolare ministeriale del 1994 – la n° 15/D - ed il successivo Decreto Ministeriale 16 novembre 1995, n° 577, con cui sono state fissate le modalità da osservare per l'impiego dei prodotti petroliferi in esenzione da accisa, hanno chiarito che solo le unità da diporto utilizzate per noleggio possono godere e anche dopo l'entrata in vigore del nuovo Codice della Nautica da Diporto con le nuove tipologie di utilizzo a fini commerciali, non è più stato specificato se la suddetta esenzione può essere accordata a tutti i tipi di <utilizzo commerciale> o solo per l'attività di noleggio.

Ad ogni buon conto la materia <fiscale> continua ad essere una delle più controverse, dibattute ed importanti per i risvolti che può comportare: indirizzi di politica economica, specifiche norme, esenzioni, agevolazioni, possono produrre rilevanti ripercussioni nel mercato del turismo nautico,

con notevoli risvolti anche in altri settori collegati con la costruzione dei mezzi nautici.

Ad esempio, proprio la serie di agevolazioni espressamente previste hanno dato un grande impulso all'attività del leasing nautico, prima sviluppatosi in Francia, ove le norme in vigore permettevano alle società di "leasing" di non assoggettare ad IVA una percentuale dei canoni di locazione finanziaria corrispondenti al periodo trascorso dalle unità da diporto fuori delle acque territoriali della U.E.⁽¹⁰⁾; seguendo l'esempio dato dalla Francia, che, negli ultimi anni, grazie alle proprie regole, era stata in grado di richiamare moltissimi utenti diportisti, con la modifica della preesistente normativa IVA, anche in Italia è stato permesso alle società di "leasing" di assoggettare ad IVA i canoni di <leasing> solo in proporzione all'utilizzo delle unità da diporto, oggetto dei contratti, entro le acque territoriali comunitarie, dando la possibilità a chi vuole acquistare un'unità da diporto in "leasing" di beneficiare di un minor carico tributario.

La normativa è scaturita dall'art. 46 della legge n° 342 del 2000 – collegato alla legge finanziaria - che, modificando la disciplina sulla territorialità dell'IVA, ha stabilito che i corrispettivi per le prestazioni derivanti da contratti di locazione, anche finanziaria, noleggio e simili di mezzi di trasporto, non devono essere assoggettati ad IVA se i mezzi stessi sono utilizzati al di fuori dell'Unione Europea. L'Amministrazione Finanziaria ha poi approfondito l'argomento e, con Circolare n° 207/E del 2000, ha stabilito che il corrispettivo dovuto per l'utilizzo di mezzi di trasporto deve essere assoggettato ad IVA solo per la quota di corrispettivo legata all'utilizzo dell'unità in ambito comunitario.

Infine la materia ha trovato i conclusivi chiarimenti nella Circolare n° 49/E del 7 giugno 2002 che, riprendendo i principi contenuti nella n° 76/E del 2001, ha consentito la determinazione in via forfetaria dell'utilizzo extracomunitario del natante ed ha previsto la definizione del corrispettivo da assoggettare ad IVA, tramite l'utilizzo di aliquote legate alla tipologia dell'unità da diporto stessa.

⁽¹⁰⁾ Dati rilevati dalla pubblicazione *Nautica da diporto – manuale degli aspetti legali, fiscali, finanziari per la nautica da diporto*, 2005 a cura del MPS Leasing Factoring.

La convenienza allo strumento del leasing è maggiore a seconda della lunghezza dell'unità: infatti più essa è lunga, maggiore sarà il beneficio tributario.

Il maggior merito delle norme relative al "leasing" nautico è stato, infatti, proprio quello di rivitalizzare un settore che, anche per la crisi economica mondiale, sembrava destinato quanto meno ad una lunga stagnazione ed ha, invece, ritrovato sviluppo e vigore in ogni suo comparto.

Naturalmente le norme applicate prima in Francia e poi in Italia derivano da quelle più generali emanate a livello europeo; ad esempio risultano per tutti non imponibili da IVA le esportazioni conseguenti a vendita di unità sia da diporto che utilizzate per scopi commerciali ad acquirenti extra-comunitari e, cioè, fuori dell'Unione Europea, mentre le cessioni che avvengono all'interno dell'area Europea vengono regolate secondo le norme degli scambi intra-comunitari a seconda che si tratta di operazioni tra privati, tra privati ed imprese o tra imprese e privati.

Cercando di fare una breve panoramica su altri paesi europei più interessati al settore, proviamo a verificarne le similitudini e le difformità.

La Francia, che come abbiamo visto ci aveva preceduto nella emanazione di regole innovative nel settore del "leasing" nautico, al momento ha, in linea di massima, una normativa fiscale simile a quella italiana anche se ancora sono allo studio le regole per l'utilizzo di unità da diporto per fini commerciali ed il settore delle unità da diporto è soggetto a tassazione senza particolari agevolazioni, a parte quelle sul "leasing".

Tutte le unità francesi da diporto che navigano in mare devono essere immatricolate presso un Servizio degli Affari Marittimi. Sono escluse dalla immatricolazione le imbarcazioni a vela o motore a condizione che la potenza massima dell'apparato propulsore non superi 3 kW (4,5 CV), le imbarcazioni classiche le cui dimensioni tridimensionali espresse in metri (lunghezza x larghezza x altezza) sono inferiori a 2, le derive a vela singola, i gommoni a condizione che la potenza massima dell'apparato propulsivo non superi 3 kW, le barche a vela la cui lunghezza è inferiore a 3,70 m e la superficie velica inferiore a 7 metri quadrati, le unità a motore di lunghezza inferiore a 2,75 metri e larghezza inferiore a 1,20 metri, le unità mosse

esclusivamente dall'energia umana di lunghezza inferiore a 4 m. o larghezza inferiore a 0,50 metri, le imbarcazioni gonfiabili mosse esclusivamente dall'energia umana, dette unità <da spiaggia>, che non devono in alcun caso navigare oltre 300 m. dalla costa, gli "scooter" o moto d'acqua, le tavole a motore; tutte le attrezzature da velocità o da sport la cui potenza propulsiva massima autorizzata supera 3 kW, devono essere approvati dagli Affari Marittimi ed immatricolati.

Anche in Francia esiste un Registro Internazionale simile a quello italiano e trova applicazione la normativa della "tonnage tax" con la possibilità di forfetizzazione della determinazione del reddito dell'impresa di navigazione sulla base del reddito giornaliero di ciascuna nave con specifici requisiti posseduta e utilizzata.

In Belgio esiste una netta distinzione tra "navires et bateaux de mer", impiegati o destinati esclusivamente in attività lucrative o industriali di trasporto di persone e beni, nella pesca, nel servizio di salvataggio ed assistenza in mare e gli "yachts" o "bateaux de plaisance", cioè le unità da diporto: solo per il primo gruppo si configura l'esenzione da IVA, mentre il diporto è escluso da ogni agevolazione.

Vengono, pertanto, escluse le possibilità di utilizzo di unità da diporto per attività con finalità commerciali.

L'Olanda prevede una doppia tipologia di unità: le unità commerciali da crociera (CCV), che devono essere dichiarate presso il *REVENUE SERVICE* di Rotterdam, ove devono ottenere un apposito documento doganale di riconoscimento delle loro caratteristiche e tipologia di utilizzo, e le normali unità da diporto.

Le CCV devono avere una lunghezza superiore a 24 metri, devono poter navigare senza alcun limite di distanza dalla costa, devono essere gestite a scopi commerciali da apposite imprese di navigazione aventi sede principale in Olanda e, salvo casi particolari, devono battere bandiera olandese.

Solo le navi CCV godono delle agevolazioni fiscali, comprese quelle sui carburanti, ma devono per questo ottemperare ad una serie di prescrizioni di carattere doganale quali, ad esempio, l'assolvimento delle formalità di arrivo e partenza dai porti.

In Lussemburgo vige un regime fiscale particolarmente favorevole per le imprese di navigazione in virtù di norme ed accordi internazionali tesi ad evitare la doppia tassazione dei redditi derivanti da attività marittime.

Tra i particolari benefici previsti dalla legislazione lussemburghese ci sono, appunto, quelli della unica tassazione dei redditi prodotti nello stato contraente in cui si trova la sede effettiva dell'impresa o, se detta sede è a bordo della nave, nello stato in cui si trova il porto di immatricolazione; ci sono poi modalità di ammortamento del costo della nave estremamente favorevoli, la completa deducibilità dei costi per riparazioni e manutenzioni ed altri, sempre, però, riferiti a unità che effettuano attività commerciali tra cui la locazione ed il noleggio.

Tra le agevolazioni sopra menzionate va anche inclusa la non imponibilità da IVA per tutte le unità, con esclusione degli "yachts" impiegati soltanto per fini sportivi o ricreativi; la legge lussemburghese prevede anche l'esenzione da accise per i rifornimenti di oli minerali da utilizzare come carburanti o lubrificanti per la navigazione, anche per le unità da diporto private impiegate dai proprietari o altri utilizzatori per mezzo di un contratto di locazione o altro titolo, per fini diversi da quelli commerciali e, in particolare, diversi dal trasporto a titolo oneroso.

Anche per la Gran Bretagna sono considerate imbarcazioni da diporto quelle unità utilizzate per scopi sportivi o di divertimento senza finalità di lucro. Non vi è obbligo di registrazione se la barca è minore di 24 metri e naviga nelle acque territoriali del Regno Unito. Il registro navale britannico è diviso in quattro parti: la "parte I" è il registro tradizionale delle navi britanniche. In questa sezione devono iscriversi le unità da diporto superiori ai 24 metri di lunghezza, le "*qualifying ships*"; la "parte II" del registro è riservata all'iscrizione dei pescherecci; la "parte III" è riservata all'immatricolazione delle piccole navi, le così dette "*small ships*", unità inferiori a 24 metri, che possono essere proprietà di cittadini britannici, di paesi del Commonwealth o comunque di nazionalità britannica e cittadini di uno Stato UE, che effettuano soltanto navigazione da diporto propriamente detta: tale sezione è stata ideata per permettere alle unità che non hanno l'obbligo di iscrizione di navigare in acque estere e per ridurre il costo della

registrazione rispetto a quello delle sezioni precedenti.

L'iscrizione fornisce la prova della nazionalità del proprietario e del pagamento della VAT (IVA) ed in questa sezione devono iscriversi le imbarcazioni da diporto che navigano fuori dalla 12 miglia di acque territoriali britanniche.

Infine nella "parte IV" sono iscritte le unità locate a scafo nudo (bareboat charter).

Solo le "*qualifying ships*" godono di agevolazioni fiscali in materia di VAT (IVA) e di accise.

Sembrerà strano, ma praticamente quasi tutti gli stati europei prevedono l'immatricolazione delle unità da diporto: anche la Gran Bretagna, il più libero degli Stati, almeno dal punto di vista nautico, pretende l'immatricolazione dei propri "*pleasure yachts*" che escono dalle acque territoriali.

Dal punto di vista fiscale, poi, le agevolazioni sono scarsamente accordate, e l'Italia, in attesa di più precise chiarificazioni dell'Agenzia delle Entrate, parrebbe essere il paese ove il settore che prevede l'utilizzo di unità da diporto per specifiche finalità commerciali, è il più vasto.

Come sopra riportato, non esistono grosse disparità applicative per le normative amministrative e fiscali all'interno dell'Unione Europea: vuoi per non creare distorsioni ai mercati, vuoi per mantenere una necessaria uniformità, i vari paesi hanno cercato di uniformarsi al principio generale per il quale la nautica da diporto ad uso <privato> resta in tutto e per tutto assoggettata alle varie imposte, mentre la nautica che prevede utilizzo commerciale delle unità gode di agevolazioni; tutto ciò anche secondo principi di equità che tendono a facilitare e incentivare le attività in qualche modo produttive di beni e servizi.

Come più volte evidenziato, la materia fiscale manca, però, di una omogeneità e di una chiarezza che renderebbe più facile l'applicazione delle norme e più difficile la loro elusione: si auspica da ogni parte che il legislatore riesca a por mano ad una chiarificazione della materia stessa, senza interventi demagogici, ma nell'interesse di un migliore sviluppo dell'intero sistema turistico-nautico.

Capitolo VIII

Analisi dello sviluppo della nautica da diporto

Nei capitoli precedenti abbiamo esaminato la riforma intervenuta nella nautica da diporto a partire dalla legge 8 luglio 2003 n° 172, sfociata nel più generale nuovo Codice della Nautica da Diporto, che ha sancito definitivamente ed in forma chiara la possibilità di utilizzo delle unità da diporto a fini commerciali, fermo restando il concetto per il quale deve intendersi per navigazione da diporto quella effettuata in acque marittime ed interne a scopo sportivi o ricreativi senza fini di lucro.

I due concetti sopra riportati, sebbene già da molti anni applicati, sembrerebbero in contrasto tra di loro ma è stato ripetutamente chiarito dal legislatore che determinante è il fine ultimo per il quale si naviga, cioè lo scopo sportivo o ricreativo, per cui l'attività commerciale non è che un mero sistema di utilizzo del mezzo nautico.

A riprova di tutto ciò sta anche il fatto che le unità da diporto non possono essere iscritte nel Registro Internazionale, quello riservato alle navi esclusivamente adibite a traffici commerciali internazionali, come istituito dal Decreto Legge 30 dicembre 1997 n° 457.

Abbiamo preso coscienza del fatto che la nautica da diporto, dopo un forte sviluppo prodotto agli inizi degli anni '70, epoca in cui, in pieno "boom" economico, è stata emanata la prima normativa specifica di settore contenuta nella legge 11 febbraio 1971 n° 50, ha conosciuto un rallentamento dovuto a contingenti fattori economici verificatisi negli anni '90 ed ha poi conosciuto un nuovo felice momento, specialmente in concomitanza con l'emanazione della normativa contenuta nella legge n° 342 del 2000, che ha dato ampio respiro al settore del "leasing" nautico ed ha permesso, con tale mezzo, l'acquisizione di un gran numero di nuove unità.

In particolare il mercato del "charter" nel nostro Paese ha avuto in questi ultimi anni un decisivo incremento in termini di volume d'affari prodotto – si parla di 1 miliardo di euro nel 2006 - con ricadute significative sugli indici

occupazionali di settore.

E' un comparto economico che ancora tira bene e che ha aperto anche in Italia la strada a nuove professionalità e ad una più ampia offerta di servizi nell'ambito del turismo nautico.

Molte sono le società di noleggio nate recentemente, tutte nostrane e tutte altamente specializzate, in grado di controbattere con professionalità la concorrenza straniera: una nuova dimensione assunta dai nostri operatori nazionali, che dispongono di una flotta di unità per il noleggio e la locazione molto variegata, soprattutto nelle taglie medie, e in numero cospicuo.

Ma ad un più attento e approfondito esame il positivo sviluppo del mondo del "charter" italiano – che ci auguriamo possa continuare - non può certamente essere attribuito agli interventi governativi degli ultimi anni, e a supposte agevolazioni per il settore che, per essere chiari, non sono mai state varate o sono di scarsa importanza.

Prendiamo ad esempio la legge n° 172 del 2003 e analizziamo quanto questa abbia contribuito al miglioramento del settore "charteristico" nazionale: siamo ad un livello ancora troppo basso per poter far fronte alla <concorrenza> di altri paesi quali, ad esempio, il Regno Unito, che può vantare la più grande flotta di "superyachts" utilizzati per noleggio.

Nel complesso, si tratta di norme abbastanza <datate>, operative già da diversi anni, anche se ora riproposte in forma più aggiornata, rispetto alle quali - c'è da dire - la nautica da diporto professionale non ha dimostrato un granché di attenzione.

Manca ancora per i natanti, categoria che potrebbe riscontrare un nuovo notevole incremento, una normativa chiara ed omogenea su scala nazionale perché per essi, fermo restando l'obbligo di iscrizione nel Registro delle imprese da parte del soggetto <noleggiante>, è ancora necessaria l'autorizzazione dell'Autorità Marittima locale, alla quale è demandata la facoltà di consentire un loro impiego <commerciale>, magari con regole che variano da circondario a circondario.

Comunque è opportuno puntualizzare alcuni concetti: partendo dalla considerazione che la nautica da diporto potrebbe ora essere definita come quel settore afferente la navigazione marittima civile diversa da quella

mercantile⁽¹¹⁾, appare consequenziale che essa derivi dalle nuove attività a contenuto economico affermatesi negli ultimi anni, che spaziano dalla pesca-turismo alle attività subacquee, dalla navigazione e frequentazione delle aree naturali protette, allo sviluppo del "charter" e del noleggio commerciale, che anche in Italia potranno svolgere le attività connesse con l'utilizzazione commerciale dell'armamento.

Appare anche evidente che uno sviluppo così vasto per tipologie e tuttora in costante lievitazione, ne ha impedito una regolamentazione e classificazione rigida, omogenea e complessiva, che si spera possa avvenire una volta che si siano consolidate le capacità imprenditoriali, ed una approfondita analisi normativa da parte delle istituzioni interessate.

È importante, però, rilevare l'estensione del fenomeno economico sviluppatosi sia direttamente nel settore delle costruzioni e manutenzioni navali che per tutto l'indotto che vi gravita intorno.

In un primo momento il legislatore, per adeguare il percorso normativo alla nascente nuova realtà sociale, aveva emanato norme che hanno favorito l'intero comparto, ma queste hanno poi esaurito il loro slancio, provocando una stagnazione del settore.

Ci sono volute nuove rilevanti riforme quali, ad esempio, quelle apportate dal Decreto del Presidente della Repubblica n° 509 del 2 dicembre 1997, per consentire uno snellimento e facilitazioni delle procedure per la realizzazione di nuove infrastrutture di portualità turistica.

Poiché, infatti, dette infrastrutture sono indispensabili e primarie per lo sviluppo del turismo nautico e funzionano, per esso, come un volano, è e sarà necessario procedere con la realizzazione della rete nazionale dei porti turistici e, in generale, con una più attenta politica, volta al soddisfacimento dei bisogni primari del settore.

D'altra parte anche le più recenti ricerche svolte, come quelle del Censis⁽¹¹⁾, confermate dai dati del <Terzo Rapporto sull'Economia del Mare> pubblicati nel corso dell'anno 2006, hanno evidenziato che il comparto dell'economia della nautica è un settore trainante per l'economia generale del paese, con effetti diretti e moltiplicatori su un vasto settore dell'indotto che va dal

⁽¹¹⁾ Dati e norme da *I quaderni della nautica 2006 – 2007*, a cura di ISMEF – Ministero dei Trasporti.

turismo alla cultura, dall'edilizia residenziale di lusso alla tecnologia avanzata, senza dimenticare l'intervento che possono fare i nostri imprenditori <esportando> il nostro "know-how" nautico all'intera area dei paesi africani che si affacciano sul Mediterraneo, che attendono solo la sollecitazione di capaci professionalità per dare il via alla realizzazione della rete mediterranea del turismo nautico.

Il comparto italiano della nautica, infatti, si è imposto come fattore determinante nello sviluppo economico e sociale non solo nazionale ma internazionale, sia per l'ottima qualità delle nostre industrie di settore che per le possibilità di estendere tale qualità, capacità e professionalità ai sistemi economici dei paesi mediterranei limitrofi che necessitano di esse anche se, come già evidenziato, soffre di una sottovalutazione complessiva, in parte dovuta alla difficoltà di esatta classificazione e quantificazione.

Ma se vogliamo raggiungere e mantenere tali livelli di eccellenza, dobbiamo anche creare un sistema di formazione e riqualificazione professionale in grado di adeguare automaticamente i <processi produttivi> alla moderna era dell'informatica, nonché dobbiamo avere il coraggio di fare le giuste scelte per il reperimento e, se necessario, la riconversione di aree da destinare alla grande cantieristica ed alla portualità, per realizzare quel salto di qualità necessario: aree degradate, spesso abbandonate come, per fare un esempio, quella di Bagnoli, nel napoletano, non possono attendere oltre le scelte volte al miglioramento e valorizzazione dell'ambiente naturale, per un turismo nautico consapevole e compatibile.

Occorre fare approfonditi studi sulle realtà locali per verificare le <vocazioni> delle specifiche aree e le istituzioni devono promuovere lo sviluppo delle iniziative, incentivando gli investimenti per quelle che presentano i migliori vantaggi competitivi.

In questa ottica può essere di esempio l'ampio studio effettuato dalla Camera di Commercio Industria Agricoltura e Artigianato di Grosseto sulle problematiche relative all'economia del mare in provincia di Grosseto.

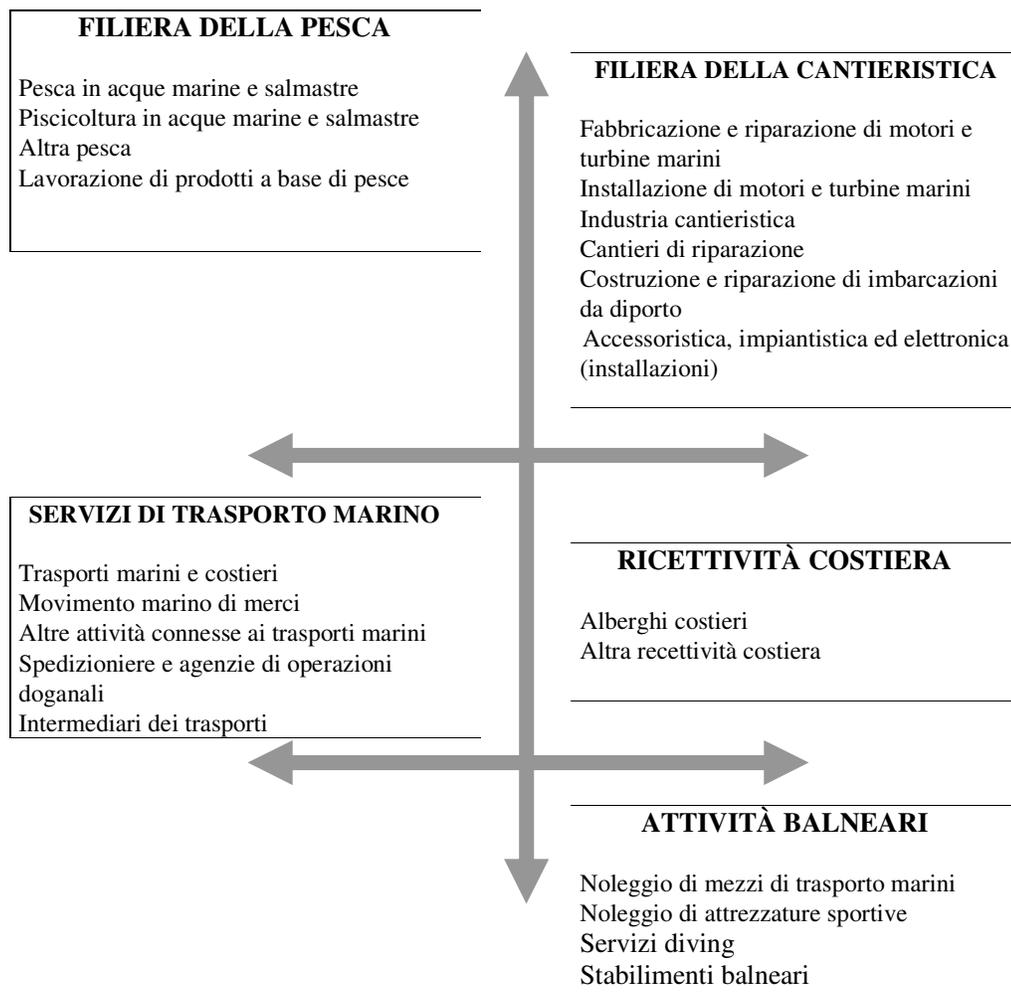
In tale studio⁽¹²⁾, partendo dal monitoraggio dell'economia locale, si è

⁽¹²⁾ Dati rilevati dalla *Introduzione alle problematiche relative all'economia del mare in provincia di Grosseto*, Grosseto, Ottobre 2005, di CCIAA GROSSETO – COAP – ISTITUTO GUGLIELMO TAGLIACARNE.

consolidata una metodologia di lettura integrata dell'economia locale che risponda maggiormente alle attuali dinamiche di sviluppo per un settore particolarmente importante sul territorio in esame.

Si sono individuati i settori produttivi coinvolti nell'analisi svolta, di cui hanno fatto parte tutte quelle categorie economiche che dal mare traggono opportunità e creano ricchezza, partendo dalla filiera della pesca, per passare a quella della cantieristica, per arrivare alle attività terziarie che coinvolgono i trasporti e la logistica, le attività turistiche e la ricettività, nonché tutte le altre attività di supporto all'indotto quali quelle del noleggio di unità da diporto e servizi <diving>.

SCHEMA DEI SETTORI COINVOLTI NELL'ANALISI



Si è poi passati allo specifico esame delle imprese operanti nel settore, suddivise per gruppi omogenei, ed alla particolare valutazione degli addetti

in esse operanti: da tale valutazione è apparsa la forte stagionalità relativa a molti dei comparti interessati alla economia del mare, o ad essa legati.

QUADRO DEI SETTORI CHE COMPONGONO L'ECONOMIA DEL MARE IN PROVINCIA DI GROSSETO (Imprese Infocamera 2004 e addetti dal Censimento Industria e Servizi 2001)					
L'ECONOMIA DEL MARE					
Filiera della pesca		Cantieristica			
	UL	ADDETTI		UL	ADDETTI
Pesca in acque marine e salmastre	123	404	Fabbricazione e riparazione di motori e turbine marini	27	38
Piscicoltura in acque marine e salmastre	6	26	Installazione di motori e turbine marini	-	2
Lavorazione di prodotti a base di pesce	2	22	Industria cantieristica	12	29
Totale pesca ed industria alimentare	131	463	Cantieri di riparazione	27	81
			Costruzione e riparazione di imbarcazioni da diporto	76	135
			Totale cantieristica	142	285
		Servizi di trasporto marini, turismo costiero ed attività balneari			
	UL	ADDETTI		UL	ADDETTI
Trasporti marini e costieri	9	42	Alberghi costieri	125	805
Movimento marino di merci	1	9	Altra ricettività costiera	2	283
Altre attività connesse ai trasporti marini	54	130	Totale ricettività costiera	127	1.088
Spedizionieri e agenzie di operazioni doganali	12	14			
Intermediari dei trasporti	50	15*	Noleggio di mezzi di trasporto marini	7	33
Totale servizi di trasporto marino	126	210	Noleggio di attrezzature sportive	47	51
			Stabilimenti balneari	83	174
			Totale attività balneari	137	258
		Totale			
	UL	ADDETTI		UL	ADDETTI
	663	2.304			

In tabella sono state riportate le unità locali delle imprese, ovvero le diverse sedi delle imprese stesse; per questa ragione il numero di unità locali può essere superiore al numero degli addetti. Inoltre, è opportuno sottolineare che in tale quadro non risultano menzionati gli addetti marittimi della nautica da diporto: tali operatori risultano di difficile rilevazione anche se si tratta di un segmento economico di notevole importanza.
Fonte: Istat, Infocamera

L'obiettivo del lavoro è stato, in primis, quello di effettuare una analisi trasversale dell'economia del mare, evidenziando le principali problematiche vissute dagli imprenditori dei comparti individuati, e ragionando sulle opportunità di sviluppo che il settore, nel suo complesso, può offrire all'economia locale.

Quanto sopra alla luce della realtà territoriale esistente quale la presenza del Parco dell'Arcipelago Toscano che, istituito nel 1996, risulta il più grande parco marino d'Europa, tutelando 56.766 ettari di mare e 17.887 ettari di terra.

Utilizzando poi l'analisi SWOT (*strenghts, weaknesses, opportunities, threats*), si sono presi in esame i punti di forza, di debolezza, le opportunità e le minacce dell'economia del mare in provincia di Grosseto.

Tra questi sono stati presi in esame la localizzazione geografica favorevole, le invidiabili condizioni climatiche, la considerevole notorietà nazionale ed

internazionale della zona, ma anche le carenze infrastrutturali dei trasporti stradali, ferroviari, aeroportuali e portuali, il modesto rapporto tra le strutture portuali esistenti e la difficoltosa utilizzazione del territorio.

Ciò anche per i limiti imposti dal Parco dell'Arcipelago Toscano, ancora di incerta conduzione imprenditoriale e normativa, che comportano, di conseguenza, un freno alle iniziative di investimenti nell'area in questione.

Sono state poste in rilievo la poco efficace promozione del territorio per l'assenza di collegamento fra le varie Amministrazioni interessate e la molto modesta concertazione della progettualità locale in tema di porti.

Tale ultima situazione è stata valutata come un grave danno per la economia del mare anche perché, come abbiamo avuto modo di esaminare in precedenza, la mancata realizzazione delle infrastrutture portuali dedicate alla nautica da diporto in un territorio particolarmente votato a questo tipo di attività quale può essere la provincia di Grosseto, può creare un grave danno per l'intera economia della zona.

Infine sono state prese in esame le problematiche di concorrenzialità di altre zone e la ridotta competitività della provincia di Grosseto, soprattutto in tema di qualità/prezzo dei servizi offerti.

ANALISI SWOT DELL'ECONOMIA DEL MARE IN PROVINCIA DI GROSSETO

Punti di forza	Punti di debolezza
<ul style="list-style-type: none"> - Ottima posizione geografica all'interno del Tirreno e del Mediterraneo in generale - Condizioni climatiche favorevoli al superamento della stagionalità - Buona preservazione naturale dell'ambiente marino e costiero - Presenza di risorse storico culturali nella costa e nell'immediato interno - Notorietà turistiche della Maremma e delle isole dell'arcipelago - Presenza di eccellenze imprenditoriali di nicchia (restauro imbarcazioni di epoca) nella cantieristica in grado di elevare il segmento turistico e nautico 	<ul style="list-style-type: none"> - Infrastrutture stradali e ferroviarie parzialmente di supporto alle esigenze di fruibilità turistica del territorio - Aeroporto ancora non pienamente a regime - Modesta relazionalità e coordinamento tra le strutture portuali - Politiche ambientali poco o niente orientate alla valorizzazione ed allo sviluppo economico del territorio/mare (Parchi ed aree protette) - Azioni promozionali frammentate ed inefficienti - Mancanza di progettualità locale concertata ed integrata - Assenza di forme di coordinamento tra le imprese dell'economia del mare - Specializzazioni professionali poco sviluppate - Incertezza legislativa che determina immobilismo di investimenti, carenza di politiche territoriali adeguate e tempestive (eccessivo burocratismo) - Rapporto qualità prezzo dei servizi turistici non competitivo
Opportunità	Minacce
<ul style="list-style-type: none"> - Sviluppo del turismo crocieristico in ambito internazionale - Diffusione di nuovi profili turistici qualificati - Crescente attenzione verso le opportunità offerte dalle compagnie aeree low cost - Diffusione dell'interesse verso le tipicità enogastronomiche - Diffusione di tecnologie utili per la messa in rete del sistema dei porti e dei servizi offerti, anche nell'ottica della creazione di servizi espositivi - Diffusione di modelli di domanda turistica integrata costa/interno 	<ul style="list-style-type: none"> - Orientamento Politica comunitaria nell'ambito della pesca - Costo del gasolio - Competitività turistica delle aree internazionali - Cambiamento degli stili di fruizione turistica del territorio - Progettualità portuale avulsa dalla vocazione imprenditoriale locale e dalle reali necessità

Infine sono state riportate le risultanze derivanti dalle interviste a quelle persone che, per ruolo ricoperto nella rappresentatività di vari settori dell'economia ed esperienza accumulata, hanno contribuito in maniera significativa alla stesura del documento di studio, fornendo riflessioni collegiali ed individuali sui settori coinvolti nell'analisi.

Tali risultanze sono state riepilogate in un quadro delle maggiori problematiche emerse, suddivise per settore.

Quadro delle problematiche per tipologia e settore

	Legislazione non flessibile	Rappresentanza politica non adeguata	Elevate spese energetiche	Modesta concorrenzialità settoriale
Pesca	x	x	x	x
Cantieristica	x	x	x	
Stabilimenti Balneari	x	x		
Diving	x	x	x	
Ricettività alberghiera				
Logistica e trasporto merci	x		x	
Turismo crocieristico		x		
	Elevata concorrenzialità esterna	Infrastrutture non adeguate	Promozione non coordinata	Innovazione non sufficiente
Pesca	x	x	x	x
Cantieristica		x	x	x
Stabilimenti Balneari		X	X	
Diving	x	x	X	
Ricettività alberghiera	x	x	x	
Logistica e trasporto merci		x		
Turismo crocieristico	x	x		
	Modesta integrazione settoriale	Formazione professionale non adeguata	Ambiente (erosione)	Elevata stagionalità
Pesca		x		
Cantieristica	x	x		
Stabilimenti Balneari		x	x	x
Diving		x		
Ricettività alberghiera	x	x		x
Logistica e trasporto merci				
Turismo crocieristico				

Naturalmente sono state messe a punto alcune principali linee d'azione da perseguire al fine della risoluzione dei problemi della economia della provincia e della riduzione dell'impatto di quei fattori che costituiscono elementi di criticità per il tessuto socio economico locale, riassumibili come segue:

- attivazione di un tavolo di rappresentanza dei settori, compatibili con il territorio, che compongono l'economia del mare;
- promozione delle vocazioni economiche dell'economie del mare e qualificazione delle relative professionalità;
- analisi della situazione della portualità in provincia e razionalizzazione

del sistema infrastrutturale per la nautica da diporto, con particolare riferimento ai "superyachts" e nell'ottica dello sviluppo di eventi espositivi. Come è facile capire, il documento predisposto dalla Camera di Commercio Industria Agricoltura e Artigianato di Grosseto, in collaborazione con il COAP – Centro di Orientamento e Aggiornamento Professionale - e l'Istituto per la promozione della cultura economica Guglielmo Tagliacarte, è uno strumento utile a tutti – Istituzioni, imprenditori ed utenti – per lo sviluppo economico della collettività nazionale.

D'altra parte per l'incremento del benessere economico devono essere adeguatamente sfruttate le risorse nazionali ed i 7500 chilometri delle nostre coste, che presentano, per la maggior parte, caratteristiche utilizzabili per lo sviluppo della nautica, che possono risultare determinanti. Determinante può risultare anche una offerta formativa delle professionalità, perché la qualificazione e la specializzazione concorrono fortemente all'incremento occupazionale.

Si rende necessario e possibile la realizzazione di un sistema integrato finalizzato all'ottimizzazione dell'occupazione⁽¹¹⁾ perché anche il CENSIS, nel <Terzo Rapporto sull'Economia del Mare> ha rilevato che <<*in alcuni comparti, soprattutto quelli della cantieristica navale e della nautica da diporto l'impresa a rete o, ancora di più, il distretto industriale, costituisce un modello produttivo efficace, in cui il coordinamento tra aziende diverse collocate in una medesima area territoriale permette l'attivazione di network informali di conoscenza, la circolazione di figure professionali, la nascita di nuove imprenditorialità; La Spezia, Viareggio e Massa Carrara, così come la costa tra Gaeta e l'Argentario sono a tutti gli effetti distretti della nautica da diporto. Ma gli stessi porti commerciali, sono l'epicentro di reti di attività e professionalità molto diverse. I network di imprese attivano solitamente dei fenomeni di accelerazione della crescita e effetti moltiplicativi del reddito ed è per questo che essi vanno sostenuti con politiche ed interventi ad hoc*>>.

Pertanto esistono degli interventi richiesti dal mercato e che devono ritenersi indispensabili in un quadro generale, quali l'incremento della politica delle pari opportunità, lo svolgimento di nuovi percorsi formativi

⁽¹¹⁾ Dati e norme da ***I quaderni della nautica 2006 – 2007***, a cura di ISMEF – Ministero dei Trasporti.

modulari, l'implementazione del concetto di qualità e di continuo aggiornamento, il riconoscimento e la certificazione delle competenze, l'elevazione dei livelli di sicurezza del lavoro e lo sviluppo di un legame sinergico con il territorio, con la collaborazione ed il coinvolgimento degli Enti locali, del mondo della scuola e dell'università e con gli enti di ricerca. Le analisi effettuate nei vari settori del comparto della nautica hanno accertato che esiste una grande possibilità di occupare da subito nuove risorse lavorative in rapporto di 1 a 2 (un posto per ogni due esistenti) circa e che tutte le aziende prevedono una notevole possibilità di sviluppo del settore⁽¹¹⁾.

Ad un superficiale esame il rapporto di incremento occupazionale potrebbe apparire abbastanza limitato, ma è da tenere in considerazione che tale incremento riguarda personale altamente specializzato, che viene impiegato in settori specifici spesso anche automatizzati.

Questi elementi consentono di nutrire significative speranze di un mantenimento dei livelli di sviluppo già raggiunto e, anzi, di un costante miglioramento nell'arco del prossimo decennio.

È evidente che la realizzazione di nuove infrastrutture portuali dedicate alla nautica da diporto è elemento essenziale per realizzare l'incremento occupazionale diretto e lo sviluppo della cantieristica e ciò anche seguendo le linee dettate dall'Unione Europea, in particolare accogliendo l'invito del Consiglio Europeo dei Trasporti per promuovere interventi utili a risolvere i problemi legati alle prospettive occupazionali del settore marittimo e ad avvicinare i giovani alle professioni del mare.

⁽¹¹⁾ Dati e norme da *I quaderni della nautica 2006 – 2007*, a cura di ISMEF – Ministero dei Trasporti.

Capitolo IX

Gli aspetti economici legati alla portualità turistica

In sede di esame dei settori della nautica, osserviamo che lo sviluppo delle infrastrutture portuali dedicate ha comportato delle notevoli variazioni alle economie delle aree strettamente connesse e limitrofe a quelle dei citati insediamenti infrastrutturali.

Per comprendere ed interpretare queste variazioni occorre, però, effettuare delle analisi economiche sulle realtà esistenti, che possano anche essere proiettate in quelle da realizzare, perché se è vero che i numeri non governano il mondo, ci dicono, però, come esso è governato.

Naturalmente le analisi maggiormente indicative possono essere effettuate sulle infrastrutture portuali costituite dai porti turistici privati esistenti che, per la loro natura economico-giuridica, consentono un migliore studio dei dati derivanti dai bilanci delle aziende che li gestiscono.

Per dette valutazioni, abbiamo preso in esame un campione di cinque porti turistici, di cui tre, per motivi di omogeneità, in un'area abbastanza ristretta, sulla costa della provincia di Grosseto, uno in Liguria ed uno in Sardegna, per analizzare anche realtà economiche ed ambientali diverse.

Tutte queste infrastrutture sono sorte per effetto di iniziative private che, espletate le pratiche burocratiche di ottenimento delle necessarie autorizzazioni e concessioni demaniali di lunga durata – mediamente 50 anni^(*) – hanno realizzato le strutture con fondi propri o di investitori privati, senza contributi da parte dello stato.

^(*) Il periodo di durata delle concessioni demaniali marittime relative ai porti turistici ed infrastrutture portuali similari non è determinato in maniera fissa: da una approfondita indagine effettuata, si è rilevato che varia a seconda degli investimenti programmati in fase progettuale, come prospettati all'Ente concedente.

Anche se si può, mediamente, indicare in 45 anni – rinnovabili - il periodo fino ad ora concesso, esistono porti turistici che, in funzione degli ingenti investimenti da realizzare o realizzati, hanno già ottenuto periodi maggiori, fino a 90 anni.

In effetti la legge "finanziaria" per il 2007, ancora, in parte, in fase interpretativa, sembrerebbe ridurre a 20 anni – rinnovabili - il periodo di durata concedibile, ma restano da chiarire una serie di riserve applicative che, al momento, sono allo studio delle Autorità preposte.

Ancora una volta l'incertezza normativa risulta estremamente pregiudizievole in quanto, in mancanza di certezze, coloro i quali presentano i progetti di realizzazione di infrastrutture portuali, non sono in grado di conoscere, a priori, il periodo per cui dette infrastrutture saranno loro affidate e, conseguentemente del periodo in cui potranno ammortizzare i costi.

D'altra parte, anche in ambito comunitario, esistono, sulla materia, poche norme di indirizzo dell'U.E.: fra di esse la <Comunicazione interpretativa della Commissione sulle concessioni nel diritto comunitario> n° 2000/C 121/02 del 24.02.99, che fornisce interpretazioni di <indirizzo>.

Nel caso dei porti turistici esaminati, società di capitali, promotrici delle iniziative, hanno presentato i loro progetti esecutivi ed hanno posto sul mercato praticamente tutte le azioni corrispondenti all'utilizzo delle aree loro concesse per posti barca, magazzini o altre pertinenze a terra, attirando, perciò, altri investitori desiderosi di acquisire i relativi diritti.

Sono state operazioni non certo facili, ma sempre positivamente concluse con la realizzazione delle opere progettate.

È certo, inoltre, che se il periodo di durata delle concessioni delle aree portuali fosse maggiore, si creerebbe un grosso beneficio per tutti gli interventi infrastrutturali.

Questi, infatti, potrebbero essere meglio pianificati, magari con la creazione di vincoli per un miglioramento continuo, in maniera tale che le infrastrutture portuali stesse non si rilevassero mai obsolete e, comunque, non al passo degli incrementi dimensionali delle unità da diporto, che si curasse sempre meglio la tutela ambientale e si effettuassero tutti gli interventi necessari alla ottimizzazione dei servizi resi.

Per un primo generale esame dei porti turistici oggetto dell'analisi a campione realizzata, esaminiamone sommariamente ubicazioni e caratteristiche.

Il Marina Cala Galera, situato sul Monte Argentario, in prossimità di Porto Ercole, costituito da un molo frangiflutti a due gomiti e da un molo di sottoflutto, pur essendo la prima struttura del genere costruita in Italia, essendo stata realizzata nel 1974 è un moderno porto turistico, valido per una vasta tipologia di unità da diporto anche di rilevanti dimensioni.

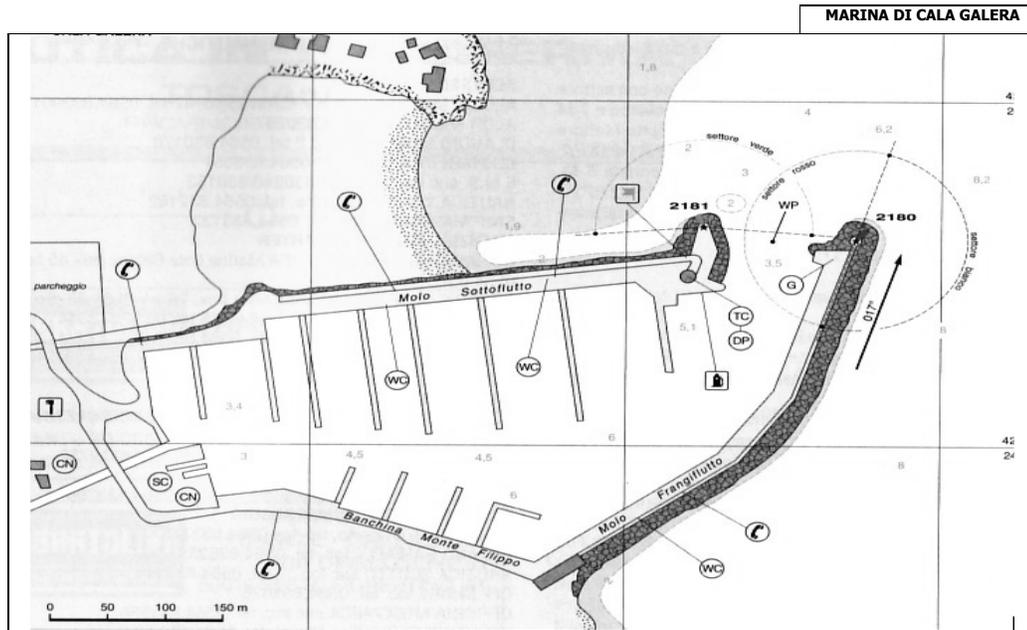
E' attrezzato per ospitare 680 imbarcazioni da diporto di lunghezza dai 6 ai 50 metri su banchine e pontili ed è in grado di offrire una completa assistenza nautica dato che al suo interno, nell'attrezzata area commerciale, esistono oltre 50 differenti attività commerciali come cantieri, banche,

In pratica, ferme restando le regole generali ed i principi stabiliti dal Trattato U.E., nonché indirizzi comuni che individuano in 30 anni – rinnovabili - il periodo di concessione di beni demaniali, in materia di portualità turistica ogni paese è libero di fissare le proprie regole, a tutto discapito degli interventi da programmare.

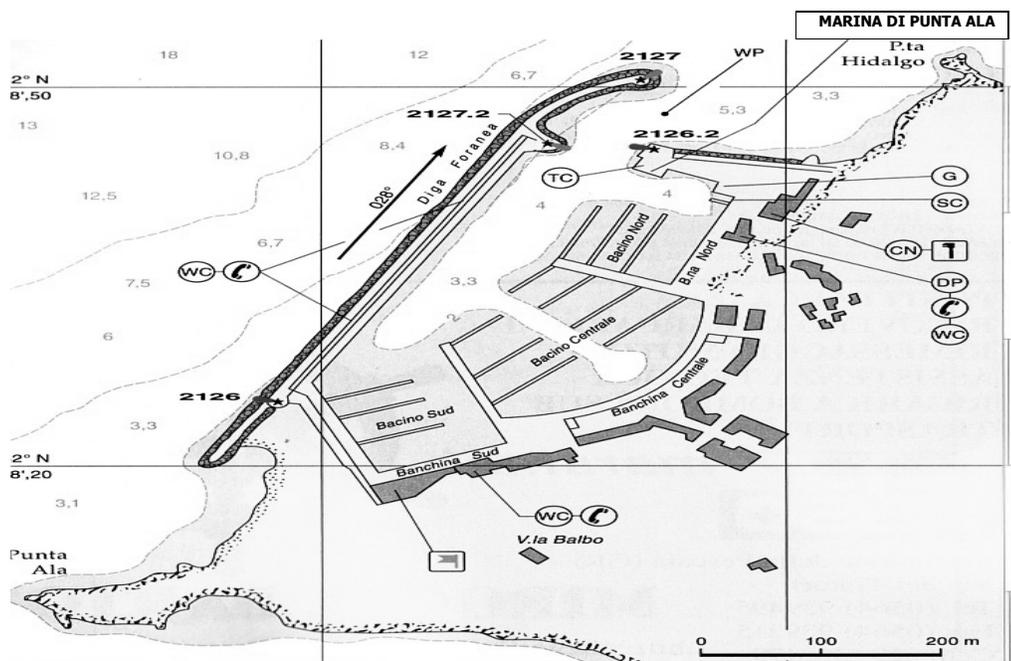
Esempio di tale incertezza è stata la concessione per il tunnel costruito sotto lo stretto della Manica, noto come Eurotunnel, per collegare la Gran Bretagna con la Francia, ove è stato prima concesso un periodo di 55 anni di gestione, nel 1994 allungato a 65 anni, per tentare di rendere economicamente vantaggiosa l'iniziativa per le società che vi hanno partecipato; infatti, il successo dell'intera iniziativa è stato molto limitato, se non nullo, sia per una serie di fattori concomitanti quali gli alti costi di esercizio, imprevisti incidenti e simili, sia per la difficoltà di ammortizzare il rilevante investimento effettuato, in un arco temporale, tutto sommato, breve in rapporto ai costi sostenuti.

negozi, bar, gelaterie, ristoranti, pizzerie, negozi per l'assistenza tecnica, agenzie ed un supermercato.

La sua struttura portuale, ormai consolidata e collaudata, si avvale di n° 24 dipendenti, di cui 4 per gli uffici e 20 per i servizi portuali, con una aggiunta di ulteriori 7 persone nel periodo estivo.



Il Marina di Punta Ala è, invece, situato sull'estremità del promontorio che chiude verso sud il golfo di Follonica, nella omonima località da cui ha preso il nome, a 22 Km. da Castiglione della Pescaia e 42 Km. da Grosseto.



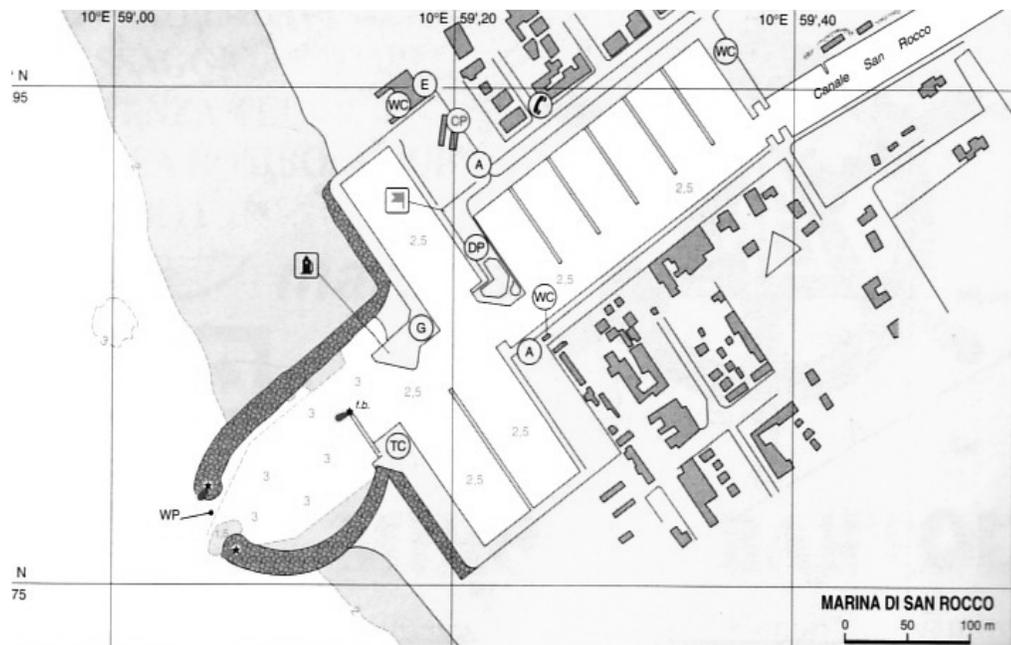
Entrato in funzione nel 1977, è protetto da una diga foranea con un andamento NORD-SUD, con ingresso nella parte nord ed è suddiviso in tre bacini, con 13 pontili e con 1.200 metri di estensione di banchine; è dotato di 893 posti di ormeggio, di cui 90 destinati al transito, per unità da diporto con lunghezza massima 28 metri.

Al suo interno esistono tutti i servizi necessari, con uffici e negozi, compreso un attrezzato cantiere con scalo di alaggio.

La struttura portuale si avvale di n° 15 dipendenti fissi nel periodo invernale, impiegati tra uffici e servizi portuali, che raggiungono i 28/30 nel periodo estivo.

Il porto turistico Marina di San Rocco, anche soprannominato il porto della Maremma, è situato presso l'abitato di Marina di Grosseto, a pochi chilometri da Grosseto.

Entrato in funzione nel 2003, con i suoi 560 posti barca, di cui 56 riservati al transito, può ospitare unità da diporto da 8 a 16 metri di lunghezza ed è particolarmente dedicato ad un "target" di nautica <media>.



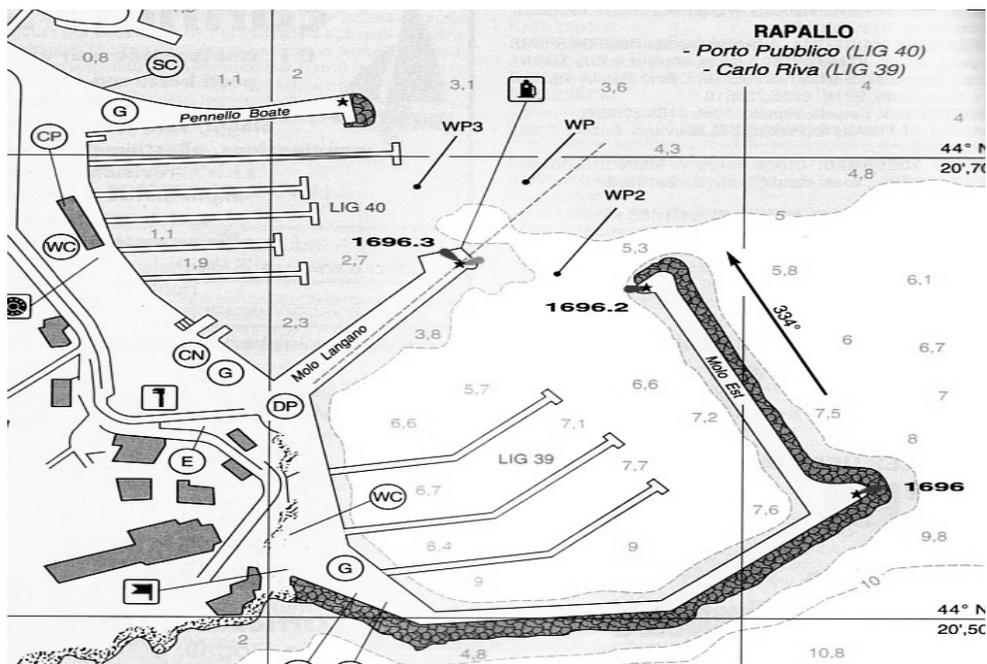
La sua posizione geografica lo colloca al centro delle rotte ideali per l'Arcipelago Toscano, ma è anche un luogo ottimale dove attraccare per visitare un entroterra ricco di natura, storia e cultura.

Si estende su una superficie di circa 10 ettari ed è all'avanguardia dal punto di vista funzionale e tecnologico.

Fornito di ampi spazi panoramici e ricreativi, è dotato di un attrezzato centro commerciale dotato di tutti i migliori "comfort" per il diportista.

Lo staff degli operatori del porto è costituito da n° 10 persone, tra uffici e servizi portuali, che nel periodo estivo vengono incrementate a 12.

Il Porto Turistico Internazionale di Rapallo, noto anche come Porto Carlo Riva, dal nome dell'omonimo fondatore, costruito nel 1975, tra i primi in Italia, sorge nell'ansa più riparata del Golfo del Tigullio, accanto al più piccolo porto pubblico, ma nello splendido contesto della cittadina di Rapallo, una delle perle della costa Ligure.



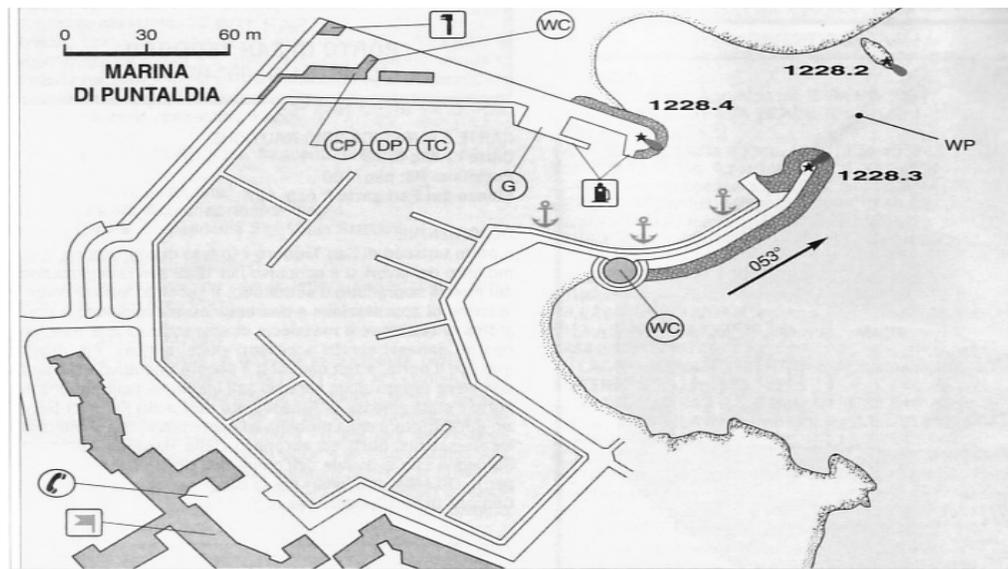
Può ospitare 402 unità di lunghezza fino a 35 metri circa, ed è attrezzato con quel concetto di perfezione nautica che ne fa, in assoluto, uno dei migliori d'Italia per qualità dei servizi e sicurezza.

Essendo stato costruito circa 30 anni fa, risente di una concezione dimensionale come concepita all'epoca, con pochi posti per i "superyachts".

Si avvale di una struttura di n° 18 addetti tra uffici e servizi ed è fornito di tutte le necessarie attrezzature quali gru e "travel lift"; purtroppo, essendo ubicato nel centro abitato, dispone di limitati spazi a terra che, però, sono

disponibili nei cantieri situati nell'area limitrofa che garantiscono, anche ogni ogni assistenza tecnica necessaria.

Il porto turistico di Marina di Puntaldia, infine, entrato in esercizio nel 1996, è costituito da 400 posti barca dai 5 ai 24 metri, di cui 39 sono di transito. Situato sulla costa nord orientale della Sardegna, tra San Teodoro ed Olbia, si trova nell'ampia insenatura di Porto Brandinghi e a circa 2 miglia da Capo Coda di Cavallo.



La Marina, oltre all'ormeggio, garantisce un'assistenza tecnica completa fornita da un cantiere nautico dotato di ogni attrezzatura e di un "travel-lift" da 65 Ton., oltre a tutti i necessari servizi offerti da uffici, negozi, ristorante e bar.

La struttura portuale si avvale di n° 5 dipendenti, tra uffici e servizi portuali, nel periodo invernale, che, nel periodo estivo raggiungono le 18 unità.

Dopo questa doverosa presentazione, possiamo passare ai risultati generali derivanti dalla realizzazione delle sopra citate infrastrutture, dei loro problemi e delle prospettive future.

Caratteristica comune delle iniziative è stato l'ottimo ritorno economico che ne è derivato: oltre ai benefici diretti a livello occupazionale rilevabili dal consistente numero di unità lavorative impiegate sia nella gestione delle infrastrutture portuali e nei servizi ad esse legate che utilizzate sulle unità da diporto che stazionano nei porti considerati.

Si è poi fortemente sviluppato un consistente indotto legato alle attività portuali e/o comunque turistiche: cantieri navali di manutenzione e riparazione, officine meccaniche ed elettro-meccaniche, verniciatori, tappezzeri nonché fornitori di servizi quali agenzie di "brokeraggio", agenzie di pulizie, agenzie marittime e simili, sono sorte nelle strutture portuali create e nelle loro immediate vicinanze.

Purtroppo è estremamente difficile andare a quantificare una grossa parte delle iniziative economiche sorte, in quanto legate all'attività di singoli che sfuggono ad una classificazione.

Questo fenomeno, che danneggia l'intero comparto del turismo nautico in quanto ne fornisce una immagine abbastanza <<inconsistente>> o di difficile valutazione, è, purtroppo, presente in ogni parte d'Italia, ma anche all'estero; sarebbe, però, auspicabile che, sia le associazioni di categoria dei vari componenti il mondo della nautica, quali, ad esempio, l'UCINA, l'AINUD ecc., che le Camere di Commercio, facessero una azione di sensibilizzazione presso tutti gli operatori, in ogni comparto ed in ogni livello, per rendere sempre più trasparente e, di conseguenza, di maggior valore e forza, l'intero settore della nautica e delle attività ad esso connesse.

Se, in precedenza, abbiamo già rilevato quanto sia divenuto importante nel calcolo del P.I.L. l'apporto derivante da questo settore, è facile comprendere quanto esso diverrebbe determinante se apparisse in tutta la sua reale consistenza, se si potessero classificare a valutare tutte le reali entrate ad esso collegate che, come già spiegato, spesso non si possono quantificare!

È pur vero che si devono ancora vincere certi <pregiudizi> politico-ideologici che considerano la nautica diportistica un settore riservato ai ricchi; al contrario, oculati interventi quali quelli dell'apertura normativa alle società di "leasing", hanno consentito di avvicinare alla nautica una massa molto consistente di piccoli utenti rendendola, come già detto in altre parti, un fenomeno di massa e di costume.

La creazione di nuove infrastrutture portuali dedicate ha fortemente contribuito a valorizzare tutte le aree limitrofe, che hanno visto nascere tali e tante attività prima assolutamente impensabili.

Anche la presenza di un'elevata concentrazione di unità da diporto non ha

comportato danni all'ambiente, sempre fortemente protetto e controllato. Problema comune a tutti i porti turistici esaminati è stata, purtroppo, la carenza per la quale le Amministrazioni locali interessate non sono riuscite a <governare> opportunamente le linee ed i criteri di sviluppo del <dopo realizzazione>.

Così troviamo la Marina di Cala Galera, dove da molti anni si sta tentando di realizzare un ampliamento della struttura pensata e realizzata oltre 30 anni fa e, ora, al limite dell'obsolescenza, in cui detta azione, richiesta dal mercato e dalla utenza, è rimasta ancora inascoltata, con il risultato di un possibile degrado ambientale delle aree immediatamente a ridosso delle strutture portuali esistenti.

Anche la Marina di Punta Ala, lamenta, in un certo modo, le carenze rappresentate per Cala Galera: se è vero che la maggiore esperienza ha consentito a questi porti l'ottimizzazione di certi servizi, è pur vero che la <vetustà> della struttura portuale impone dei limiti, soprattutto dal punto di vista dimensionale, proprio ora in cui si sta realizzando il forte sviluppo dei "superyachts"; inoltre per Punta Ala può rappresentare un limite la localizzazione decentrata rispetto a centri abitati di una certa importanza quali Castiglione della Pescaia ed una maggiore difficoltà di raggiungimento delle direttrici di collegamento stradali, ferroviarie e aeroportuali.

La Marina di San Rocco, al contrario, essendo di recentissima realizzazione, è stato pensato e voluta per un "target" di nautica medio piccola, ma la realizzazione al centro di una cittadina balneare ha posto limiti alla realizzazione di strutture logistiche interne al porto quali un cantiere navale, officine, capannoni e altre aree attrezzate a terra.

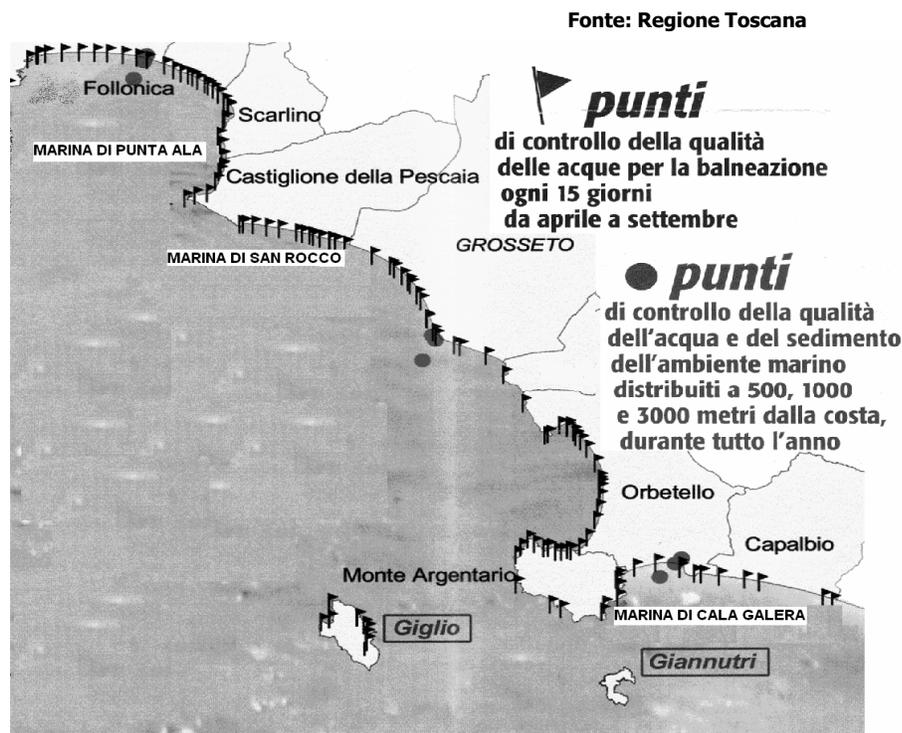
Anche il Porto Turistico Internazionale di Rapallo patisce, in un certo senso, la sua età: costruito a metà degli anni settanta in un contesto logistico veramente eccezionale, pur avendo vicino un porto pubblico di dimensioni di poco minori, proprio per la sua ottimale ubicazione risente della impossibilità di ampliamento, che, peraltro, sarebbe richiesto dal mercato.

Per la Marina di Puntaldia, infine, la maggiore limitazione è data dalle dimensioni del porto stesso e dei posti barca realizzati: la realtà locale estremamente suggestiva avrebbe richiesto strutture di ben altre

dimensioni, in un ottica di sviluppo della nautica moderna.

In conseguenza della localizzazione dei sopra citati porti che, per ragioni contingenti, sono stati realizzati in tratti di costa di limitata profondità e con fondali sabbiosi, ma in un ambiente estremamente favorevole, che li rende tra i più belli dell'intera costiera italiana e che ne diventa un grande punto di forza, in quasi tutte le infrastrutture analizzate una delle maggiori problematiche è caratterizzata dal continuo insabbiamento delle aree di ingresso: per porvi rimedio si devono spesso realizzare dispendiose operazioni di dragaggio che, tra l'altro, comportano problematiche anche dal punto di vista burocratico – ambientale.

Indubbiamente la realizzazione delle infrastrutture portuali, sempre controllate e monitorate sia dai gestori che dalle Autorità, ha comportato una prevenzione dell'inquinamento direttamente derivato dalla navigazione e sosta delle numerose unità da diporto che giungono sia nei porti stessi che nelle aree limitrofe.



Inoltre, sia le normative previste per il futuro che la volontà dei gestori, stanno marciando verso un ancor maggiore controllo di ogni tipo di inquinamento, in quanto è volontà comune quella di preservare l'ambiente

naturale, giustamente considerato una ricchezza per tutti.

Passando alla valutazione in termini economico-finanziari delle iniziative, il più semplice sistema è quello di utilizzo di analisi per indici, che si esplica mediante la creazione di rapporti o quozienti tra i vari dati di bilancio, cioè dai dati della gestione delle aziende, ed ha il grande pregio di trasformare numeri assoluti, in numeri relativi, necessari per l'attuazione di confronti con i dati di bilancio di altre aziende secondo il metodo del "benchmarking".

Prima di passare alla esposizione dei risultati rilevati sui campioni esaminati, è opportuno dare qualche cenno esplicativo sui criteri di analisi utilizzabili.

Gli aspetti della realtà aziendale che vengono presi in considerazione ed interpretati tramite l'analisi per indici possono essere patrimoniali, finanziari ed economici.

Inoltre la tecnica delle analisi è in grado di accertare, tramite estrapolazioni, raggruppamenti e confronti, una serie di elementi interessanti per capire la situazione di un'azienda, sia nel presente che in chiave prospettica.

Gli indici, pertanto, possono essere:

- 1) di solidità patrimoniale, intesa come capacità dell'azienda di perdurare nel tempo, adattandosi alle mutevoli condizioni esterne ed interne; di solito viene accertata tramite gli indici di correlazione tra le fonti e gli impieghi e l'indice di indipendenza dai terzi;
- 2) di liquidità, intesa come capacità di far fronte tempestivamente ed economicamente ai propri impegni; gli indici interessati sono quelli di struttura e di rotazione;
- 3) di redditività, intesa come capacità dell'azienda di remunerare tutti i fattori di produzione; ovviamente l'analisi dell'aspetto economico conduce al calcolo degli indici di redditività, che consentono di apprezzare in maniera chiara ed immediata la capacità dell'impresa di remunerare tutti i fattori della produzione impiegati.

Per quanto riguarda indici di solidità patrimoniale, sono costituiti dalla correlazione tra la struttura degli investimenti e dei finanziamenti; tra di essi troviamo:

- Indice di copertura globale delle immobilizzazioni, che si rileva dal rapporto tra il patrimonio netto + le passività a lungo termine e le attività a

lungo termine;

- Indice di copertura degli impieghi a medio-lungo termine con mezzi propri, che si rileva dal rapporto tra il patrimonio netto e le passività a lungo termine;

Possiamo poi rilevare il grado di indipendenza dell'azienda dai terzi esaminando:

- Indice di autonomia finanziaria, costituito dal rapporto tra il patrimonio netto ed il totale delle passività dell'azienda;
- Indice di indebitamento complessivo, costituito dal rapporto tra le passività a breve + passività a lungo termine ed il totale del passivo.

Per quanto riguarda gli indici di liquidità, possiamo rilevare:

- L'indice di liquidità primaria, costituito dal rapporto tra la liquidità immediata + liquidità differita e le passività a breve termine;
- L'indice di disponibilità, costituito dal rapporto tra le attività e le passività a breve termine.

Tra gli indici, comunque, i maggiormente significativi ed i più facilmente comprensibili, sono quelli di redditività, di seguito utilizzati:

- Il R.O.E. (*return on equity*), un indicatore capace di esprimere in maniera sintetica la capacità del risultato conseguito a remunerare adeguatamente il capitale di rischio conferito. Il rapporto tra il risultato d'esercizio ed il patrimonio netto indica se è conveniente o meno investire nella realtà aziendale attraverso l'apporto di capitale proprio. La sua conoscenza aiuta quindi i soggetti portatori di capitale di rischio nella scelta dell'efficiente allocazione delle proprie risorse finanziarie; il R.O.E., inoltre, riesce ad offrire importanti informazioni in merito all'economicità complessiva della realtà aziendale investigata e sulla capacità di questa di autofinanziarsi mediante il reinvestimento degli utili conseguiti; deriva dal rapporto tra risultato d'esercizio e patrimonio netto;
- Il R.O.I. (*return on investment*), evidenzia la redditività del capitale investito. Questo quoziente è connesso con la sola gestione caratteristica ed esprime la convenienza ad investire nell'attività d'impresa, indipendentemente dalla modalità di finanziamento esistenti; deriva dal rapporto tra margine operativo e totale delle attività;

- Il R.O.A. (*return on assets*), considera il contributo offerto da tutte le aree gestionali e segnala la capacità dell'impresa di remunerare il capitale acquisito, non solo attraverso l'attività cantieristica, ma anche mediante i risultati conseguiti dalla gestione finanziaria e da quella straordinaria; deriva dal rapporto tra margine operativo + oneri/proventi accessori e straordinari + oneri/proventi finanziari ed il totale delle attività.

Come accennavamo in precedenza, gli indici di analisi sopra menzionati possono apparire come una mera spiegazione contabile ma, applicati ai bilanci delle aziende, possono aiutarci a rilevarne le condizioni.

Verifichiamo ora la situazione della gestione dei cinque porti turistici presi a campione per poter fare delle considerazioni di carattere economico sui risultati delle iniziative derivanti dalla costruzione delle infrastrutture e sui risultati maturati nell'area oggetto degli interventi.

Partendo dalla convenienza dell'investimento nella iniziativa rileviamo:

SOCIETA' CONCESSIONARIA	UTILE NETTO in €	PATRIMONIO NETTO in €	R.O.E. in %
MARINA CALA GALERA S.p.A.	21.511,00	1.395.191,00	1,54
MARINA PUNTA ALA S.p.A.	- 147.409,00	2.877.597,00	- 5,12
MARINA SAN ROCCO S.p.A.	16.509,00	554.283,00	2,98
PORTO TUR.INT.LE DI RAPALLO SpA	143.383,00	637.098,00	22,50
MARINA DI PUNTALDIA S.p.A.	63.121,00	1.263.260,00	5,00

Per quanto riguarda la redditività del capitale investito rileviamo:

SOCIETA' CONCESSIONARIA	MARGINE OPERATIVO in €	TOTALE ATTIVITA' in €	R.O.I. in %
MARINA CALA GALERA S.p.A.	59.153,00	3.233.823,00	1,83
MARINA PUNTA ALA S.p.A.	- 84.508,00	15.002.631,00	-0,56
MARINA SAN ROCCO S.p.A.	110.813,00	20.662.136,00	0,54
PORTO TUR.INT.LE DI RAPALLO SpA	298.024,00	11.129.315,00	2,68
MARINA DI PUNTALDIA S.p.A.	196.015,00	13.859.030,00	1,41

Per quanto riguarda la capacità di remunerazione del capitale acquisito, rileviamo:

SOCIETA' CONCESSIONARIA	MARGINE OP.VO+ ONERI/PROVENTI ACC., STRAORD. E FINANZIARI in €	TOTALE ATTIVITA' in €	R.O.A. in %
MARINA CALA GALERA S.p.A.	104.950,00	3.233.823,00	3,24
MARINA PUNTA ALA S.p.A.	-125.684,00	15.002.631,00	- 0,83
MARINA SAN ROCCO S.p.A.	63.540,00	20.662.136,00	0,31
PORTO TUR.INT.LE DI RAPALLO SpA	298.623,00	11.129.315,00	2,68
MARINA DI PUNTALDIA S.p.A.	119.805,00	13.859.030,00	0,86

Dall'analisi dei tre prospetti sopra riportati si evidenzia che:

- in termini di redditività complessiva, quasi tutte le iniziative forniscono risultati piuttosto modesti e questo potrebbe apparire poco veritiero anche alla luce delle problematiche di difficile classificazione e quantificazione delle realtà economiche, in precedenza già esposte: sembra, infatti, poco credibile che strutture portuali consolidate e funzionanti non producano redditività; è vero, però, che tali iniziative sono nate con il fine ultimo di realizzare delle infrastrutture portuali e che la redditività è un elemento non così determinante; c'è, poi, da rilevare che, in considerazione del fatto che quasi tutte le infrastrutture portuali dei moderni <marina> sono nate per l'iniziativa di imprese promotrici, che hanno acquisito i necessari permessi ed autorizzazione ed hanno materialmente provveduto alla realizzazione delle stesse cedendo, al termine della costruzione, la maggior parte delle azioni e quote delle società di gestione delle entità rese operative, proprio in quel momento si è realizzato il maggior reddito; le società di gestione, che ora detengono la concessione delle infrastrutture, fungono quasi da <consorzi> di servizi, e tendono a mantenere il più possibile bassi i costi di gestione nell'interesse di tutti gli utenti;
- i porti turistici più vecchi hanno, in gran parte, già ammortizzato i loro Investimenti ma i più nuovi hanno avuto costi di realizzazione, in proporzione alle loro dimensioni, decisamente maggiori;
- una sola delle realtà esaminate, la Marina di Punta Ala S.p.A., riporta indici addirittura negativi: ciò significa che l'intera iniziativa non è stata all'altezza delle aspettative; avendo rilevato, però, che la politica della società concessionaria è stata quella di esternalizzare la maggior parte dei servizi, si potrebbe desumere che tale strategia non si è rivelata favorevole, anche se

ciò rende ancora più <discutibile> tale risultato negativo;

- per tutti gli altri porti esaminati gli indici hanno rilevato sempre risultati positivi, anche se abbastanza modesti;

- se ci atteniamo ad una sola lettura degli indici, si rileva che i migliori risultati, in termini proporzionali, sono scaturiti dalle iniziative con più basso capitale investito, naturalmente in proporzione alle dimensioni delle infrastrutture realizzate.

In effetti la lettura dei bilanci delle società concessionarie non ci fornisce un quadro completo: per valutare a pieno i risultati delle iniziative occorre anche andare a valutare i risultati che esse hanno comportato sull'indotto e ciò può desumersi solo da una conoscenza diretta delle realtà dei porti in esame.

Ma, sia a mezzo di interviste agli operatori dei vari porti, sia per diretta frequentazione degli stessi, possiamo affermare che tutti i porti turistici oggetto dell'esame a campione hanno consentito uno sviluppo economico delle aree in cui sono stati realizzati senz'altro positivo, con la nascita di tante nuove professionalità, un visibile incremento della occupazione, una ricaduta di ricchezza auspicabile per tutti i porti italiani, senz'altro rilevabile dalle condizioni economiche medie degli abitanti delle zone interessate.

Si deve ribadire che risulta impossibile quantificare genericamente la redditività derivante dalla economia che ruota intorno alle iniziative: è opportuno ripetere che molte delle attività svolte nell'ambito della nautica da diporto, proprio per il carattere privatistico di buona parte di essa, sono frutto di un secondo/terzo lavoro, ma che, comunque, produce reddito.

Pertanto, alla luce delle analisi effettuate e della conoscenza diretta, possiamo ben dire che gli aspetti economici legati alla portualità turistica sono estremamente rilevanti, una delle parti più importanti dell'intero settore del turismo nautico, anche perché essa funziona da <contenitore> dello stesso.

Conclusioni

Abbiamo cercato di esaminare lo sviluppo economico della nautica da diporto osservando il fenomeno da diversi punti di vista: normativo, pratico, economico.

Nonostante il settore, ancora da molti additato quale riservato ad una ristretta "élite", sembri vivere su di un altro pianeta, senza risentire delle tensioni internazionali, degli atti terroristici, del generale incremento dei costi, e di altri negativi fattori contingenti dell'economia, è pure vero che conosce i problemi e cerca di risolverli, prevenendoli.

Tutto ciò come è avvenuto con l'applicazione delle norme internazionali sulla "Security" anche ai "superyachts", secondo logiche di incremento dei livelli di sicurezza dei passeggeri e degli equipaggi, alla stregua delle grandi navi da passeggeri, migliorando le tecnologie di costruzione e di impiego, limitando gli sprechi, anche se, come già evidenziato in precedenza, sarebbe senz'altro auspicabile una maggiore trasparenza dell'economia legata al comparto della nautica.

In un contesto economico internazionale che solo adesso comincia a mostrare segni di ripresa, dopo l'attacco terroristico alle Torri Gemelle di New York dell'11 settembre 2001, data che ha marcato la fine di un'era di <sicurezza> e ci ha proiettato in un'era di costante incertezza e timore, il settore della nautica ha continuato a crescere, senza mostrare particolari segni di appesantimento⁽¹³⁾.

Possiamo riscontrare ancora un mercato di riferimento in costante ed ininterrotta espansione, con cantieri che lavorano e producono a ritmi abbastanza sostenuti, nonostante il costo dei loro prodotti non sia certo alla portata di tutti.

Il settore della nautica, in generale, contrariamente a molti altri comparti, sta attraversando, infatti, un "trend" decisamente positivo, sia a livello nazionale che internazionale, a dimostrazione dell'interesse che l'utenza rivolge nei suoi confronti.

⁽¹³⁾ Dati rilavati da *Nautica da diporto, una spinta allo sviluppo* del dott. M.Della Corte, Internet.

Appare scontato che da queste potenzialità di crescita riusciranno a trarre il massimo vantaggio tutti quei Paesi che, meglio e più velocemente degli altri, avranno saputo e sapranno adeguarsi alle nuove esigenze e speriamo che l'Italia possa mantenersi ai vertici.

Non sarà una facile battaglia, per i limiti organizzativi ed infrastrutturali che il nostro paese ha, ma non partiamo certo sconfitti: abbiamo dimostrato di essere competitivi e tecnologicamente pronti, ora dobbiamo solo sfruttare la favorevole contingenza del mercato.

Indubbiamente, come più volte evidenziato nel corso del presente studio, dobbiamo cercare di creare e sviluppare una virtuosa sinergia tra infrastrutture/porti e turismo in quanto siamo già in possesso di altre componenti, quali le immense bellezze ambientali, paesaggistiche ed archeologiche, che ci consentono di proseguire su di una strada vincente.

Visto che non riusciamo a portare avanti il progetto delle <autostrade del mare>, che poteva essere uno sbocco risolutivo ai problemi del traffico viario, considerato che, fino ad ora, non abbiamo saputo sfruttare la nostra invidiabile posizione al centro del mar Mediterraneo, incrementando con i traffici mercantili il lavoro dei nostri porti commerciali, sarebbe così scandaloso pensare di trasformarli, almeno in parte, riconvertendoli in porti turistici, dotandoli di posti barca per la nautica da diporto, realizzando, oltre alle indispensabili strutture per ospitare scafi da turismo, collegamenti con i siti ambientali, archeologici e paesaggistici localizzati nelle aree limitrofe?

Una simile sinergia offrirebbe al turista diportista una ragione in più per fare tappa, durante il proprio "tour" di vacanze, nei nostri comprensori, con una maggiore ricaduta economica anche come turismo indotto, al di fuori dei porti.

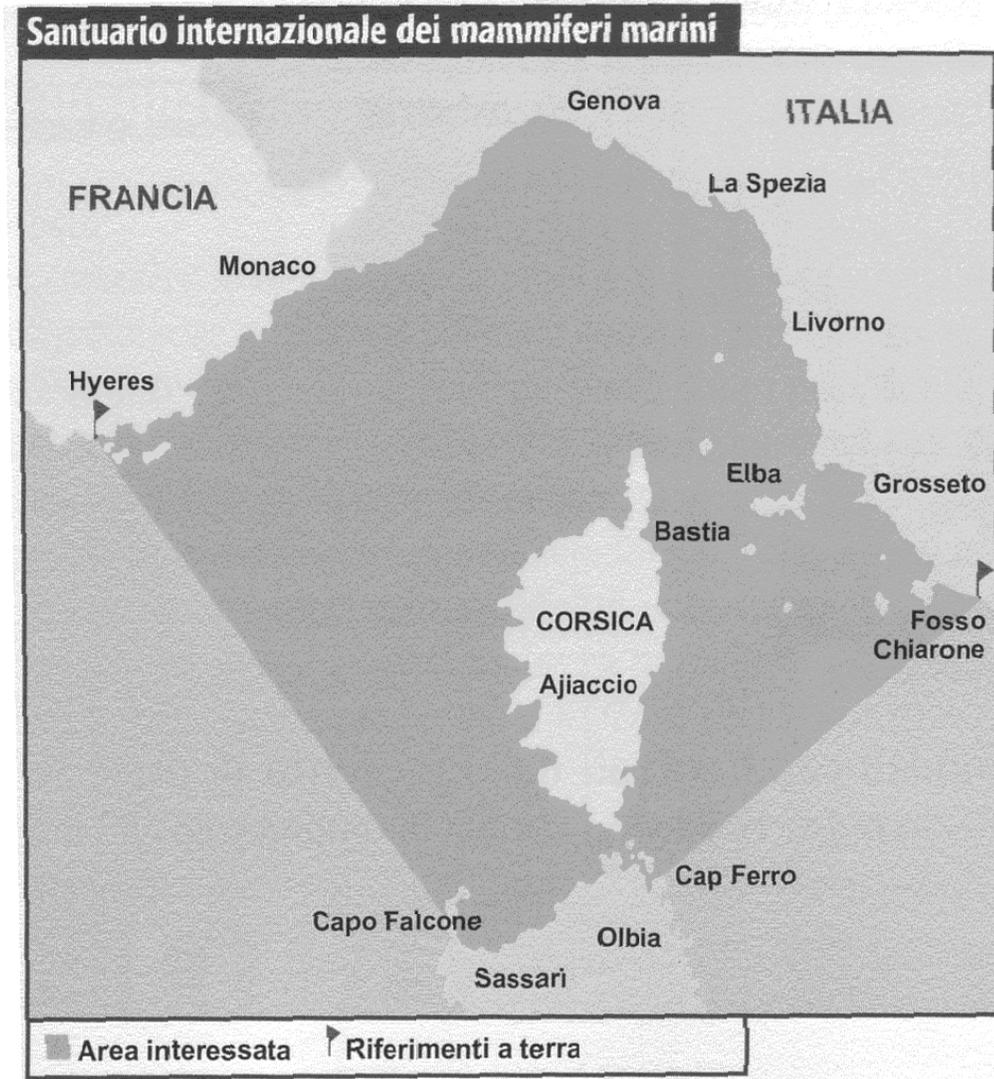
Il porto di Livorno, come già indicato, ha imboccato questa via, e l'esempio della riconversione dei Cantieri Navali Orlando ne è un concreto esempio.

Per attirare gli utenti diportisti e per contribuire ad uno sviluppo economico generale, infatti, l'Italia deve disporre maggiormente di positivi fattori⁽¹⁴⁾ quali:

⁽¹⁴⁾ Dati e notizie rilevati da *Struttura e problemi dei cantieri commerciali e da diporto*, Milano, 2005 a cura di D.Cazzaniga Francesetti – IRPET.

- disponibilità di porti, approdi e posti barca;
- servizi di qualità;
- ambiente attraente per i turisti nautici, con parchi marini giustamente fruibili, santuari di pesci e cetacei o altro.

Fonte: Regione Toscana



Occorre, però, procedere con le nuove iniziative secondo i migliori canoni della programmazione economica, soprattutto per quanto riguarda una approfondita analisi tra costi e benefici.

Occorre sempre effettuare una valutazione dello <spazio>, cioè delle aree utilizzabili per nuove infrastrutture, tenendo ben presente quanto sia diventato prezioso ed oneroso il bene <spazio>.

Infatti, se un tempo l'assoluta mancanza di infrastrutture portuali consentiva di crearne di nuove in ogni luogo ove se ne ravvedesse la possibilità, oggi ciò non è più possibile né accettabile, sia per la difficoltà di reperimento di aree idonee, che per il mantenimento dell'ambiente naturale e dei luoghi ad un livello almeno pari a quello attuale.

Pertanto, è auspicabile, come priorità assoluta, di migliorare le infrastrutture esistenti, rendendole idonee alle attuali esigenze del mercato della nautica, come esposte nei capitoli precedenti.

Solo quando ci si renderà conto che le entità esistenti non riescono a soddisfare la domanda, si dovrà procedere con nuove infrastrutture; ed in questa direzione si dovrà procedere con una approfondita analisi di <localizzazione>, cercando di ottimizzare l'uso del prezioso bene <spazio>, evitando gli sprechi e gli abusi che potrebbero pregiudicare o danneggiare l'intero comparto del turismo nautico.

Perché, come già detto, lo sviluppo economico non si ferma all'indotto ristretto della cantieristica, o dei porti e dei servizi strettamente necessari ad una unità in navigazione o in sosta, ma si estende, si allarga a macchia d'olio: essendo, infatti, estremamente difficoltoso calcolare il reddito parziale che arriva, nel periodo della piena stagione, a ristoranti, alberghi, negozi e altre attività di servizio, per le soste nei porti e per le necessità prevedibili o imprevedibili delle unità da diporto, è opportuno effettuare le giuste analisi e valutazioni prima di ogni nuova iniziativa, secondo i migliori canoni dell'economia.

Poiché i turisti nautici sono di un target medio-alto, nel senso che sono più propensi alla spesa rispetto ai turisti <balneari stanziali>, con l'aggiunta di una forte attrazione verso la natura e l'offerta naturalistica in genere, occorre rispondere in maniera adeguata alla loro domanda.

Il turismo nautico, come emerge dagli studi, è soprattutto legato alle isole, ai parchi fruibili, al settore agro-alimentare, all'enogastronomia, ai vasti spazi liberi e, non solo premia in termini generali la bellezza naturale, ma facilita altri tipi di turismo quali quello artistico, termale, sportivo, storico per cui ogni iniziativa deve essere esaminata nel suo ambito più <globale>.

Diventa, allora, essenziale valorizzare, anche a livello qualitativo, questo

intreccio mare-natura-agricoltura-cultura, potenzialmente così già presente in tutta la nostra penisola, in quanto le nuove fonti di reddito e di ricchezza nei paesi industrialmente avanzati derivano proprio dall'ottimizzazione di risorse scarse, legate al settore primario, di cui in Italia possiamo ancora menare vanto.

Parlavamo di parchi, di preservazione dell'ambiente, ma dobbiamo pensare a queste realtà in termini di fruibilità da parte di una utenza che deve solo essere maggiormente indirizzata al rispetto della natura: i parchi chiusi, le aree di preclusione totale all'accesso non servono a niente ed a nessuno, in quanto nessuno può conoscerne ed apprezzarne le bellezze, e vengono presto abbandonati a se stessi.

La Francia, con le sue aree protette ed i suoi parchi naturali, ci ha insegnato, anche in questo settore, che dobbiamo creare zone di mare e di terra, in cui maggiori devono essere presenti vincoli di salvaguardia, ma sempre pensando all'uomo come perno centrale, sul quale e per il quale devono essere creati questi ambienti: dobbiamo insegnare ai giovani a conoscere e rispettare la natura, così che domani ne divengano i più impegnati difensori: pertanto, fruizione dell'ambiente e dello spazio in maniera studiata e regolamentata.

Ne, tanto meno, servono provvedimenti demagogici, quali la tassa sul lusso, istituita dalla Regione Sardegna, nella scorsa estate: azioni di tale genere servono solo a creare un clima di allarmismo nell'utenza, con perdita, come avvenuto, di flussi turistici di consistente capacità economica. Al contrario, appare estremamente opportuno attirare il massimo numero di "superyachts" che, in termini di utilizzo, sono quelli che apportano un minore impatto di massa, mentre, in termini di spesa, sono quelli che maggiormente spalmano ricchezza ove possono giungere.

L'Italia è ancora poco dotata in questo particolare settore, soprattutto perché le infrastrutture dedicate necessitano di particolari caratteristiche dimensionali, ma questa è una delle sfide che dobbiamo raccogliere per l'immediato futuro.

Per quanto riguarda il settore produttivo, poi, basta ricordare quello che ha affermato il presidente dell'UCINA (Unione Nazionale Cantieri e Industrie

Nautiche ed Affini) in sede di apertura del 46° Salone Nautico Internazionale di Genova, secondo il quale il settore della nautica, con i suoi 4.500 milioni di euro di fatturato complessivo, quasi 3 miliardi di contributo al PIL⁽¹⁵⁾, 10.000 dipendenti diretti dalle aziende cantieristiche e 8.000 dipendenti nei comparti degli accessori e della motoristica, e la confermata "leadership" mondiale nella costruzione dei "superyachts", è settore strategico per il nostro paese e, pur rappresentando una percentuale bassa del PIL stesso – neppure l'1% - è capace di generare ricchezza come pochi altri e, tuttora, in costante e confortante crescita.

Infatti, il settore della nautica è quello con la più alta capacità di attivazione a valle dato che, per ogni 1.000 euro investiti in esso, è capace di mettere in moto una produzione nel turismo nautico di oltre 4.500 euro.

Ed occorre anche considerare che i dati sopra riportati risentono di una sottovalutazione anche dovuta agli addetti delle aziende che lavorano in sub-fornitura e nel <<sommerso>>.

Dal già citato <Terzo Rapporto sull'Economia del Mare> pubblicato nel corso del 2006, aggiornando i dati con le ultime analisi UCINA, si può stimare, a livello occupazionale, un numero di 76.000 unità di lavoro nell'indotto a valle del turismo nautico, comprendente i dipendenti del commercio, dei servizi portuali, delle attività di ristorazione ed alberghiere, assicurative, bancarie ed affini, con un ulteriore apporto di 4,750 miliardi di euro di contributo al PIL⁽¹⁵⁾.

In termini generali il turismo nautico rappresenta per molte aree del Paese un rilevante strumento per lo sviluppo del territorio; questa consapevolezza, maturata soprattutto negli ultimi anni, vede oggi, almeno nelle Regioni-pilota, il passaggio dalla fase di studio e progettazione a quella degli interventi.

In questo ambito, sono le infrastrutture portuali turistiche a dover essere indicate come destinatarie di tali maggiori interventi, per la funzione così strategica che rivestono nella promozione della nautica: esse rappresentano una risorsa prioritaria del < sistema-paese > da utilizzare al meglio.

⁽¹⁵⁾ Dati e notizie rilevati da *La Nautica in cifre – Analisi del mercato per l'anno 2005*, a cura di UCINA – Ottobre 2006.

Occorre accorciare i tempi di realizzazione sia delle nuove infrastrutture che degli interventi di ottimizzazione e miglioramento di quelle esistenti, perché esse svolgano quell'azione di traino per tutto il comparto del turismo nautico e lo spingano a sempre migliori risultati.

Bibliografia essenziale

- (1) dott. T.Nastasi - www.marketingnautico.net, 2006.
- (2) D.Grandi - **Relazione al Codice della Navigazione**, Roma, 30 marzo 1942.
- (3) Pagine Azzurre Srl - **Pagine Azzurre**, Roma, 2006.
- (4) A. D'Amico - **Rapporto Federazione del Mare/Censis – Intervento del Presidente**, Roma, 1996.
- (5) A.Raiola - **Obiettivo Nautica**, Roma, 2004.
- (6) S.J.Buchet e A.Raiola – **Andar per mare** – Supplemento alla Rivista Marittima 2006, Roma, 2006.
- (7) G.M.Ugolini – **Relazione al SATEC**, S.Margherita Ligure, 2006.
- (8) C.Agliardi – Fraser Yachts - **Relazione al SATEC**, S.Margherita Ligure, 2006.
- (9) Agenzia delle Entrate (Direzione Regionale Liguria), Regione Liguria, UCINA – **Nautica & fisco**, Genova, Ottobre 2005.
- (10) **MPS Leasing Factoring, Nautica da diporto – manuale degli aspetti legali, fiscali, finanziari per la nautica da diporto**, 2005.
- (11) ISMEF – Ministero dei Trasporti – **I quaderni della nautica 2006 – 2007**, Roma, Ottobre 2006.
- (12) CCIAA GROSSETO – COAP – ISTITUTO GUGLIELMO TAGLIACARNE – **Introduzione alle problematiche relative all'economia del mare in provincia di Grosseto**, Grosseto, Ottobre 2005.
- (13) M.Della Corte – **Nautica da diporto, una spinta allo sviluppo** – 2005.
- (14) D.Cazzaniga Francesetti – IRPET – **Struttura e problemi dei cantieri commerciali e da diporto**, Milano, 2005.
- (15) UCINA – **La Nautica in cifre – Analisi del mercato per l'anno 2006**, Ottobre 2006.