



A.D. MDLXII

UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI SASSARI
DIPARTIMENTO DI TEORIE E RICERCHE DEI SISTEMI CULTURALI

DOTTORATO DI RICERCA IN SCIENZE DEI SISTEMI
CULTURALI

XXIII ciclo

**NAUTICA DA DIPORTO E PORTUALITÀ
COME ELEMENTI DI QUALIFICAZIONE
DEL TURISMO NAUTICO
NELLE AREE MARINE PROTETTE:
IL CASO DELL’A.M.P. DI TAVOLARA - PUNTA CODA
CAVALLO**

Tutor: Prof.ssa Caterina Madau

Direttore: Prof. Aldo Maria Morace

Tesi di dottorato di Maria Vittoria Contini

Sassari, 2010

INDICE

1. La nautica da diporto nell'ambito dell'economia del mare.....	8
2. I sottosectori della nautica da diporto.....	10
2.1 La cantieristica.....	10
2.2 Il comparto delle riparazioni.....	12
2.3 Il comparto degli accessori nautici.....	12
2.4 Il comparto dei motori marini.....	14
2.4.1 Classificazione dei motori marini.....	15
2.4.2 I motori marini ecocompatibili.....	17
3. La nautica da diporto e la normativa di riferimento	19
4. La nautica da diporto e le attività a monte e a valle: evoluzione e attuali tendenze	23
4.1 Le attività a valle: il parco nautico evoluzione e tendenze attuali	24
4.1.1 Il parco nautico immatricolato.....	24
4.1.2 Il parco nautico non immatricolato.....	27
4.1.3 Il parco nautico complessivo.....	30
4.2 Leasing e charter nautico.....	30
4.3 Le attività a monte: le infrastrutture portuali	36
4.3.1 I posti barca.....	40
4.4 La domanda e l'offerta di posti barca a confronto.....	43
4.5 I servizi dei porti turistici.....	45
5. I possibili modelli di portualità turistica.....	51
5.1 Il parcheggio di barche.....	51
5.2 La piazza su mare.....	52
5.3 Il villaggio della nautica.....	52
6. Confronto tra la portualità turistica italiana ed europea.....	54
7. Il turismo nautico.....	56
7.1 Categorie di diporto: stanziale e di transito.....	58
8. I frequentatori attuali e potenziali dei porti turistici: il diportista.....	60
8.1 La spesa media del diportista.....	64
9. Le Aree marine protette e il Turismo Sostenibile	67
10. Le aree marine protette.....	71
11. La nautica sostenibile: un incontro tra comparto nautico e aree marine protette.....	74
11.1 Il Protocollo per la nautica sostenibile.....	77
11.2 La direttiva "Bollino blu".....	78
11.3 La proposta ministeriale direttiva ancoraggio.....	80
12. La geografia dei luoghi del navigare in Italia.....	83
13. Inquadramento geografico e zonizzazione.....	89
14. L'area marina protetta tra azioni di salvaguardia e fruizione sostenibile della nautica da diporto.....	95
15. Le infrastrutture e i servizi per il diporto nautico.....	99
16. La certificazione ambientale dell'area marina protetta.....	109

Introduzione

Il diporto nautico riveste per l'Italia un ruolo di notevole importanza non solo come fattore di sviluppo economico, ma anche come veicolo di promozione turistica dei nostri splendidi mari. Dopo anni di crescita economica costante il settore della nautica italiana vive attualmente una fase di rallentamento che ha messo a dura prova la capacità di tenuta di molte aziende operanti nel settore della nautica. La crisi finanziaria è il maggior responsabile del calo dei consumi: la fascia intermedia del segmento nautico registra una più ragguardevole sofferenza dei comparti motori e componentistica mentre il mercato che interessa la cantieristica riferita ai maxi yacht, occupando circa il 20% della fascia di mercato, pare resistere meglio.

Con oltre 3 miliardi di dollari di valore, l'industria nautica italiana si presenta al primo posto della classifica dei primi 20 paesi esportatori di yacht e barche da diporto nel mondo. Rispetto ad altri settori del Made in Italy, storicamente votati all'esportazione, la nostra quota di export si è ridotta ad oggi solo del 15%.

La cantieristica navale da diporto, nonostante lo scenario critico, costituisce un comparto economico di rilevante importanza per l'economia italiana, l'export di questo settore ha fatto registrare nel primo trimestre del 2010 una crescita del 17,2%. Tale percentuale positiva conferma come la nautica da diporto abbia una capacità di creare benessere tra le più alte fra i settori dell'industria marittima. Il comparto nautico insieme ai suoi sottosettori (cantieristica; riparazione, manutenzione e rimessaggio, produzione degli accessori e produzione di motori marini) ha registrato secondo il rapporto di Ucina del 2009 un fatturato complessivo di 3.891.970.000 euro, inoltre l'Osservatorio Nautico Nazionale (2009) riporta che il parco nautico complessivo conta 618.356 unità, incremento reso possibile anche dal supporto del leasing nautico e del charter nautico.

Il peso della nautica nell'economia del Paese è da correlare soprattutto al suo sviluppo costiero: lungo le coste della penisola italiana sono disseminate

complessivamente 525 strutture portuali tra turistiche e commerciali e dal 2007 al 2009 vi è stato un incremento di circa 23 nuove infrastrutture.

Mediamente in Italia risulta 1 infrastruttura ogni 14,2 km di costa; la regione più presidiata da infrastrutture portuali è il Friuli Venezia Giulia con 1 porto ogni 2,6 km di costa, a seguire il Veneto (1 porto ogni 3 km), Emilia Romagna (1 porto ogni 5,9 km) e Liguria (1 porto ogni 6,6 km); la Sardegna è in tredicesima posizione con 1 porto ogni 24,6 km ed in ultima posizione si colloca la Calabria con 1 solo porto ogni 50 km di litorale.

Le strutture portuali nell'anno 2009 ospitano circa 147.000 posti barca con un aumento del 4,6% negli ultimi 3 anni stimato dall'Osservatorio Nautico Nazionale. La maggior concentrazione delle strutture portuali (porti turistici e porti polifunzionali) che nel complesso rendono disponibile oltre l'80% dei posti barca sono in Liguria con 20.923 posti barca, seguita dalla Sardegna con 18.843 posti barca, dalla Toscana 17.167, dal Friuli Venezia Giulia 15.359 e dalla Sicilia 15.109.

Attualmente, il diportismo nautico è caratterizzato da un forte squilibrio tra domanda di ormeggi ed offerta portuale. La carenza di infrastrutture portuali ed ormeggi è considerata l'ostacolo principale per lo sviluppo italiano della nautica da diporto ed è ormai largamente condivisa l'opinione secondo cui l'incremento dell'offerta portuale possa costituire un forte incentivo per lo sviluppo diportistico e il relativo indotto. È inoltre da sottolineare che molte infrastrutture presenti sul territorio nazionale sono ripartite in porti ed approdi scarsamente attrezzati ad offrire servizi adatti alle esigenze del diportismo, in quanto la maggior parte degli stessi porti fu, a suo tempo, progettata e realizzata per scopi commerciali, la sola presenza di posti barca pertanto non è sufficiente ad attrarre la domanda del diportista, soprattutto laddove i territori vicini fanno sì che l'offerta nautica sia fortemente concorrenziale. |

La possibilità di un porto di operare come punto di scalo dipende dal suo inserimento in un itinerario nautico attrezzato, dalla disponibilità di posti barca, dalla presenza di una serie di servizi di supporto al settore e soprattutto dalla vicinanza a luoghi di particolare bellezza da visitare durante la navigazione che negli ultimi anni si identificano con Parchi ed aree marine protette.

Negli ultimi anni sta sensibilmente aumentando l'attenzione al rapporto tra navigazione e ambiente, particolarmente riguardo alla compatibilità del diporto a motore rispetto all'ambiente marino. I notevoli cambiamenti sono confermati dalle innovazioni riguardanti i propulsori marini e dalla navigazione all'interno delle aree marine protette.

Con 30 aree marine protette che proteggono oltre 280.000 ettari di mare e circa il 12 per cento della fascia costiera, il nostro Paese può contare su un sistema di tutela molto importante nello scenario del Mediterraneo, risultato raggiunto grazie a una formula che ha fatto della ricerca del consenso a livello locale il suo punto di forza; puntando sull'attivo coinvolgimento delle comunità locali, le aree marine protette si sono ritagliate il ruolo di laboratori avanzati per la gestione sostenibile della fascia costiera, pur tra difficoltà economiche e ritardi funzionali a cui bisogna porre rimedio a livello normativo; il numero delle aree marine protette continua a crescere, su richiesta di quelle realtà locali che puntano sempre più sul turismo di qualità.

Negli ultimi anni, il mondo della nautica e delle aree marine protette, hanno compiuto un percorso comune, con il tavolo di confronto istituito presso il Ministero dell'ambiente, con la partecipazione del Ministero dei trasporti, delle Capitanerie di porto, degli Enti gestori delle aree marine protette, delle associazioni di categoria della nautica e delle associazioni ambientaliste; la firma del "protocollo tecnico per la nautica sostenibile nelle aree marine protette" nasce dall'esigenza di individuare nuove regole per la fruizione delle aree marine protette da parte della nautica da diporto e all'avvio di una revisione complessiva dei regolamenti delle aree marine protette.

Si è passati in questo modo a definire misure di tutela in funzione dei reali impatti ambientali delle unità da diporto e del possesso di requisiti di eco-compatibilità; l'introduzione della "premieria ambientale" per le barche ecologiche nelle aree marine protette costituisce una novità importante, da consolidare in tempi brevi, in vista di una futura estensione di queste buone pratiche all'intero del sistema delle aree protette.

Le esigenze di tutela all'interno di tali aree di pregio ambientale hanno portato allo sviluppo di una forma di "nautica sostenibile"; ragionare di nautica

sostenibile significa oggi promuovere le tecnologie più idonee a garantire una fruizione etica del mare e delle aree costiere da parte dell'uomo, per finalità sia turistiche sia di trasporto.

L'attività di ricerca e di sviluppo si concentra attualmente sul miglioramento delle tecnologie esistenti, spaziando dalle caratteristiche degli scafi e dei materiali utilizzati per realizzarli, alle motorizzazioni ed ai combustibili impiegati, fino ad arrivare alla possibilità di creare una portualità ecocompatibile.

Paradigmatico si rivela in tal senso il caso dell'AMP di Tavolara Capo Coda Cavallo che, non potendo far a meno del diporto all'interno dell'Area Marina Protetta per evidenti ragioni economiche, cerca tuttavia di preservare il proprio patrimonio marino con importanti iniziative, quali ad esempio il bando di finanziamento promosso nel 2004, per cittadini residenti all'interno dei comuni consorziati, al fine di sostituire i vecchi motori ormai obsoleti ed impattanti (2 tempi) con motori conformi alla direttiva Europea 2003/44 CE.

Un'altra iniziativa di estrema rilevanza è stata quella della creazione del progetto "ecoporto" che ha portato all'installazione di impianti per la raccolta di acque di sentina e di impianti per la raccolta di acque nere presso le infrastrutture portuali di Cala Finanza e Puntaldia oltre che alla creazione di isole ecologiche per la raccolta dei rifiuti prodotti presso le strutture di Puntaldia e Lega Navale Olbia.

Il presente studio mira a fornire gli strumenti necessari a comprendere l'importanza della nautica di diporto e della sua fruizione ecosostenibile attraverso la disamina della situazione all'interno delle aree marine protette e, in particolare, del caso dell'AMP di Tavolara-Punta Coda Cavallo.

Centrale per la ricerca sarà l'analisi della nautica da diporto con particolare riferimento alle connessioni territoriali e infrastrutturali, ambientali, produttive, economiche, legislative e normative, a quelle relative alla domanda turistica e alle sue determinanti.

Nella prima parte della ricerca, sarà analizzata la situazione dei diversi comparti del settore nautico, attraverso l'esame dei dati forniti da Ucina, dall'Osservatorio Nazionale della Nautica e di quelli di propria elaborazione, al fine di ricavare un insieme coerente di indicatori che consentano di tracciare un chiaro scenario della situazione nautica italiana.

In questa prima parte, la ricerca si articolerà principalmente secondo i seguenti campi di indagine:

- ≡ il contesto generale e specifico del settore nautico (produzione, mercato, navigazione, ecc.),
- ≡ l'offerta territoriale, di infrastrutture, strutture e mezzi,
- ≡ la domanda del turismo nautico,
- ≡ le tematiche trasversali, quali la legislazione, la formazione, l'innovazione, etc.
- ≡ le mete dei diportisti (Aree marine protette)

Successivamente, lo studio si articola nell'analisi dei più aggiornati dati (2010), relativi alle aree marine protette a cura del Ministero dell'ambiente sulla traccia di quanto proposto dall'Osservatorio della Nautica Nazionale, allo scopo di valutare la superficie sia a mare che lungo costa e la distribuzione geografica di esse.

La difficoltà della ricerca è stata nella ricerca bibliografica specifica dell'argomento; infatti attualmente oltre ai rapporti stilati da Ucina e dall'Osservatorio della Nautica sono quasi inesistenti autori che si siano occupati di nautica sostenibile e di aree marine protette.

La terza parte riguarda lo studio del caso dell' AMP di Tavolara Punta Coda Cavallo, scelto per poter analizzare nel dettaglio le politiche diportistiche che vi sono state messe in atto riguardanti la nautica sostenibile.

In questa sezione, l'analisi è finalizzata alla ricerca dei motivi che possano portare a consentire la navigazione in aree cosiddette fragili, oltre che a come la nautica da diporto e la portualità turistica influiscano all'interno della suddetta AMP.

Uno degli scopi della tesi è quello di rivelare quali siano le modalità con cui tale operazione possa rendersi ecosostenibile all'interno dell' area marina protetta di Tavolara Punta Coda Cavallo nonché di individuare chiaramente l'influenza del piano di gestione sull'eventuale successo della riserva, in quanto mezzo essenziale per attivare i finanziamenti, prevedere strumenti di fruizione flessibile e aprirsi alla sperimentazione.

Infine, si vuole verificare in che modo e se il "regolamento" dell' AMP di Tavolara Punta Coda Cavallo recepisce al suo interno le importanti novità sulla nautica sostenibile previste dal protocollo della nautica nel 2007.

PARTE PRIMA

IL SETTORE DELLA NAUTICA DA DIPORTO

1. La nautica da diporto nell' ambito dell' economia del mare

Con i suoi 7500 km di costa ricchi di golfi, insenature e isole di varia grandezza, l'Italia possiede un patrimonio marittimo senza pari, direttamente collegato a quella che viene definita l'economia del mare. Quest'ultima contempla al proprio interno diverse branche o settori, profondamente radicati nell'economia italiana, che vanno dall'industria del trasporto marittimo alle attività di logistica portuale e servizi ausiliari ai trasporti marittimi, all'industria cantieristica, alla pesca, all'industria della nautica da diporto. Tali settori, pur così differenti tra loro, posseggono una radice comune, legata alla cultura ed alla tradizione del mare, e tre sostanziali elementi di riferimento unitari: il mare, quale ambiente di lavoro, la nave, quale vettore intorno a cui ruota l'attività produttiva, e il porto, inteso nella sua accezione più ampia di riferimento per lo sviluppo delle necessarie interconnessioni con il territorio ed il sociale. Si tratta, in buona sostanza, di un vero e proprio "cluster marittimo" ed è considerato uno degli assi portanti del nostro Paese: interessa l'1,6% degli occupati e contribuisce per il 2,7% alla formazione del PIL; questo è quanto è emerso dall'ultimo, ancorché ormai datato, terzo Rapporto elaborato dal Censis nel 2006 su richiesta della Federazione del Mare.

Nel dettaglio l'insieme dei comparti che costituiscono il cluster genera, sempre secondo il Censis, 36,5 miliardi di euro e attive spese per consumi intermedi e per investimenti fissi lordi superiori a 11,6 miliardi di euro, pari al 4,2% degli investimenti registrati in Italia, rivelando in questo modo la capacità di mobilitare e utilizzare consistenti risorse economiche necessarie allo svolgimento diretto delle attività caratteristiche di ciascun comparto, con effetti moltiplicativi sull'intero sistema produttivo nazionale.

Nell'ambito del cluster, il comparto della cantieristica navale esprime una delle specializzazioni storiche del nostro sistema imprenditoriale, mentre la nautica da diporto, di più recente affermazione, si va distinguendosi per gli alti tassi di crescita e le elevate performance economiche.

Negli anni, infatti, la nautica da diporto è divenuta il comparto con la più alta capacità di creare ricchezza fra tutti i settori dell'industria marittima (Fortezza, 2008).

L'intero comparto della nautica da diporto è studiato da Ucina¹, la quale, annualmente stila un rapporto che fornisce un'analisi completa e dettagliata dell'andamento del settore, al fine di fornire uno strumento di lettura significativo agli addetti del settore stesso. Quest'ultimo presenta al suo proprio interno quattro sottosettori: cantieristica; riparazione, manutenzione e rimessaggio; produzione degli accessori; produzione di motori marini, ognuno dei quali ha specifici campi d'intervento e differente volume d'affari.

¹ UCINA, l'Unione Nazionale dei Cantieri e delle Industrie Nautiche e Affini è associazione senza fini di lucro, che rappresenta le industrie e le imprese operanti nella nautica da diporto. Con sede a Genova, aderisce a CONFINDUSTRIA, nell'ambito della quale è presente nella commissione Trasporti, Infrastrutture e Fiere. Opera per lo sviluppo del settore nautico, promuove la cultura del mare e lo sviluppo del turismo nautico in Italia. Opera a livello istituzionale come soggetto di confronto con le forze politiche, sociali e di governo.

A livello internazionale partecipa attivamente a ICOMIA e a EURMIG per la promozione della nautica mondiale e in sede europea. Provvede alla raccolta, elaborazione e diffusione dei dati di andamento del settore industriale e del turismo nautico, sia in relazione al mercato interno sia a quello internazionale, cui la produzione italiana si rivolge con successo.

Contini Maria Vittoria - *Nautica da diporto e portualità come elementi di qualificazione del turismo nautico nelle aree marine protette: il caso dell'A.M.P. di Tavolara - Punta Coda Cavallo*

Tesi di dottorato in Scienze dei Sistemi Culturali XIII ciclo - Università degli Studi di Sassari.

2. I sottosectori della nautica da diporto

2.1 La cantieristica

La cantieristica si occupa della produzione di unità da diporto², ovvero tutte quelle costruzioni destinate alla navigazione a scopo sportivo e ricreativo senza finalità di lucro³. Il settore, quindi, rappresenta la parte costitutiva e fondamentale della produzione nazionale dell'industria della nautica da diporto, ed è a sua volta suddiviso in sottosectori di specializzazione merceologica. L'analisi dettagliata di tali comparti permette di individuare quali siano le tipologie di unità da diporto maggiormente richieste dal mercato.

I cantieri si possono distinguere in (Cazzaniga Francesetti, 2005) :

- ≡ cantieri marginali, cioè cantieri piccoli e medi legati a zone geografiche di mare, fiumi o laghi, i quali producono barche autonomamente o per i cantieri maggiori;
- ≡ cantieri di nicchia, con produzioni specializzate in una sinergia positiva fra artigianato e qualità della produzione. Questi cantieri valorizzano produzioni tradizionali o idee innovative non adatte alle grandi masse;
- ≡ produzioni di serie di grande qualità dei grandi cantieri;
- ≡ megayachts che spesso sono una brand dei cantieri maggiori.

Ad ognuna delle categorie citate è collegata l'attività di riparazione e riconversione di barche che possono costituire anche cantieri autonomi. Nell'insieme i cantieri possono essere visti all'interno di una struttura piramidale che vede alla sua base la massa dei piccoli/medi cantieri ed al suo vertice le grandi società.

² Per "unità da diporto" si intende ogni costruzione di qualunque tipo e con qualunque mezzo di propulsione destinata alla navigazione da diporto. Si distinguono in: a) "nave da diporto": ogni unità con scafo di lunghezza superiore a 24 metri, misurata secondo gli opportuni standard armonizzati; b) "imbarcazione da diporto": si intende ogni unità con scafo e lunghezza superiore a dieci metri e fino a 24 metri misurata secondo gli appositi standard armonizzati; c) "natante da diporto": ogni unità da diporto a remi o con scafo di lunghezza pari o inferiore a 10 metri, misurata secondo gli opportuni standard armonizzati.

³ Le definizioni di base che regolano la materia si trovano nell'art. 1 della Legge 11 febbraio 1971 n. 50 - Norme sulla navigazione da diporto.

Le imbarcazioni prodotte sono così suddivise nelle seguenti tipologie (Ucina, 2009):

- a) unità a motore entro-bordo (eb), entro-fuoribordo (efb) e idrogetto
- b) unità a motore fuoribordo
- c) unità a vela
- d) unità pneumatiche
- e) unità minori⁴

La seguente tabella illustra la composizione del fatturato globale, delle produzioni e delle esportazioni delle unità da diporto

Tabella 1: Composizione del fatturato di unità da diporto valori in milioni di Euro anno 2008

Tipologie merceologiche	Produzione Nazionale			Importazioni (c)	Saldo export-import	Fatturato globale (a+b+c)
	Mercato nazionale (a)	Mercato di esportazione (b)	Totale			
Tot unità minori	7.46	2.31	9.77	2.79	-0.48	12.56
Unità rigide con motore fb	61.23	25.76	86.99	20.04	5.72	107.03
Unità eb, Efb, idrogetto	1287.39	1679.73	2967.12	385.19	1294.54	3352.31
Unità pneumatiche	76.58	54.78	131.36	6.25	48.53	137.61
Unità a vela	75.59	93.16	168.75	43.71	49.45	212.46
Totali	1508.25	1855.74	3363.99	457.98	1397.76	3821.97

Fonte: *Nautica in cifre, Ucina, 2009*

Come si evince dalla tabella, in Italia vi è una grossa produzione di unità a motore entro-bordo (eb), entro-fuoribordo (efb) e idrogetto per un fatturato

⁴ Per unità minori si intendono unità rigide non a vela <2.5m, unità pneumatiche <2.5m, unità a vela <2.5m, derive e tavole a vela, moto d'acqua PWC, canoe, kajak, pattini, pedalò, jole, mosconi.

Contini Maria Vittoria - *Nautica da diporto e portualità come elementi di qualificazione del turismo nautico nelle aree marine protette: il caso dell'A.M.P. di Tavolara - Punta Coda Cavallo*

Tesi di dottorato in Scienze dei Sistemi Culturali XIII ciclo - Università degli Studi di Sassari.

complessivo di euro 3.352.310.000 su un fatturato totale di tutte le unità di euro 3.821.970.000.

Il saldo tra export e import illustra come il settore della produzione cantieristica sia in attivo e che soltanto per il sottosectore delle unità minori il saldo sia negativo mentre in tutti i settori la produzione nazionale supera ampiamente il valore delle importazioni. Questo dato sottolinea la rilevanza e importanza della nautica italiana nel mercato mondiale e rappresenta al contempo un forte elemento di stabilità del comparto. I settori che maggiormente esportano risultano essere quello delle unità a vela e quello delle unità a motore entro bordo, entrofuoribordo o idrogetto (Ucina, 2009).

2.2 Il comparto delle riparazioni

Tale comparto, detto anche del refitting è connesso alla ristrutturazione totale dell'unità da diporto e della manutenzione e rimessaggio, ivi compreso il ricovero e la movimentazione delle unità presso strutture a terra. I dati forniti dal rapporto Nautica in cifre 2009 e cura di Ucina⁵ stabilisce un fatturato complessivo dell'intero settore della riparazione e manutenzione delle imbarcazioni da diporto e sportive pari a 384,82 milioni di euro, totalmente generato da produzione nazionale. La produzione nazionale è destinata al mercato nazionale per € 366, 44 milioni di euro (90%) e per 18,38 milioni di euro alle esportazioni (10%), di cui 15,01 milioni di euro verso Paesi UE (80%) e 3,37 milioni di euro verso Paesi extra UE (20%) (Ucina, 2009).

2.3 Il comparto degli accessori nautici

Il comparto degli accessori nautici, pur essendo rappresentato essenzialmente da imprese di dimensioni medio - piccole, riveste un ruolo fondamentale per ciò che attiene al settore cantieristico caratterizzando il prodotto italiano in termini qualitativi e di alta tecnologia impiegata.

⁵ Il rapporto è del 2009 ma si riferisce ai dati del 2008.

Contini Maria Vittoria - *Nautica da diporto e portualità come elementi di qualificazione del turismo nautico nelle aree marine protette: il caso dell'A.M.P. di Tavolara - Punta Coda Cavallo*

Tesi di dottorato in Scienze dei Sistemi Culturali XIII ciclo - Università degli Studi di Sassari.

La produzione di accessori della nautica da diporto si divide in due gruppi fondamentali di imprese i produttori di manufatti e i fornitori di servizi (Cazzaniga Francesetti, 2005):

Gli ambiti dei produttori di manufatti del comparto sono molteplici: produttori di componenti (ovvero tutti quegli elementi che sono parte integrante dell'imbarcazione e senza i quali la navigazione non sarebbe possibile); produttori di accessori (ossia di tutti gli elementi aggiuntivi non necessariamente essenziali per la navigazione ma comunque formanti l'allestimento dell'imbarcazione stessa); produttori di equipaggiamenti (ovvero forniture e dotazioni di bordo); produttori di forniture navali; impianti elettrici; strumentazione elettronica di bordo; ricambi; veleria; arredamento; tappezzeria; abbigliamento nautico; attrezzature per la pesca e molto altro ancora (Cazzaniga Francesetti, 2005).

Come per la produzione di manufatti, anche per la fornitura di servizi gli ambiti di attività sono molto numerosi; si fa riferimento a: rifornimento di carburante; rimessaggio; assistenza motori e meccanica; editoria; organizzazione di eventi sportivi (es. regate); scuole di vela; vendita di abbigliamento; patenti e pratiche nautiche; noleggio imbarcazioni⁶; revisione mezzi di salvataggio e molto altro (Cazzaniga Francesetti, 2005). Il concetto stesso di accessorio nautico implica notevoli difficoltà di definizione, poiché è difficile capire cosa possa essere ritenuto accessorio essenzialmente nautico e cosa, pur non direttamente connesso al mondo della nautica, possa comunque costituire un elemento aggiuntivo e degno di considerazione ai fini di un corretto computo di produzione o fatturato. Al fine di una migliore analisi dei dati si è pertanto deciso di suddividere il comparto in due macro settori: quello dei componenti, rappresentato dagli elementi che sono parte integrante dell'imbarcazione e senza i quali la navigazione non sarebbe possibile, e quello degli accessori non necessariamente

⁶ Secondo il Codice della nautica, per noleggio di un'unità da diporto si intende il contratto con cui una delle parti, noleggiante, in corrispettivo del nolo pattuito, si obbliga a mettere a disposizione dell'altra, noleggiatore, l'unità da diporto per un determinato periodo da trascorrere a scopo ricreativo in zone marine o acque interne di sua scelta, da fermo o in navigazione, alle condizioni stabilite dal contratto. L'unità noleggiata rimane nella disponibilità del noleggiante, alle cui dipendenze resta anche l'equipaggio. Necessitando di un equipaggio, che consiste almeno nel comandante (che si assume tutte le responsabilità della conduzione e della navigazione), il noleggio si distingue dalla locazione nella quale, invece, il mezzo nautico passa nella disponibilità del locatario (la parte che prende in locazione il mezzo) che può condurlo anche da solo (Buchet, Raiola, 2006).

essenziali per la navigazione ma comunque formanti l'allestimento dell'unità stessa (Ucina, 2008).

Il fatturato complessivo dell'intero settore degli accessori per l'anno 2008 è stimato pari a € 1.458.500.000, derivante per € 1.092.280.000 da produzione nazionale e per € 366.220.000 da importazioni. La produzione nazionale è formata da € 706.280.000 di produzione destinata al mercato nazionale, da € 31.510.000 di produzione destinata ad attività di successiva esportazione, e da € 364.720.000 di produzione per esportazione diretta, di cui € 253.370.000 verso Paesi UE e € 132.630.000 verso Paesi extra UE (Ucina, 2009).

2.4 Il comparto dei motori marini

Tale comparto viene spesso trascurato dalla nautica da diporto; in realtà si tratta di un comparto fondamentale in cui risiedono le imprese di maggiore dimensione (Cazzaniga Francesetti, 2005)⁷. In Italia sono pochissime le aziende che si occupano della produzione in senso stretto dei motori marini (Bruni, Carcano, 2009)⁸, poiché la maggior parte delle aziende tratta esclusivamente motori fabbricati all'estero. In Italia le attività di cui si occupano le aziende sono soprattutto quella della vendita e quella della riparazione e assistenza. Le imprese che operano in entrambi gli ambiti non si fermano soltanto alla vendita del motore, ma si occupano anche della sua assistenza, garantendo una continua presenza nei confronti del cliente (Cazzaniga Francesetti, 2005).

Il fatturato complessivo dell'intero settore dei motori è stimato pari a € 515.920.000, derivante per € 134.280.000 da produzione nazionale e per € 381.640.000 da importazioni. La produzione nazionale è formata da € 66.830.000 di produzione destinata al mercato nazionale, da € 67.450.000 di produzione destinata ad attività di successiva esportazione e da € 6.530.000 di produzione per

⁷ A livello mondiale il mercato è dominato da produttori di motori giapponesi e americani. D. Cazzaniga Francesetti, *Struttura e problemi dei cantieri commerciali e da diporto*, op. cit., p. 87.

⁸ In Italia i principali produttori di motori marini sono: la Selva Marine in provincia di Sondrio, la Nanni Diesel a Milano e la Lombardini a Reggio Emilia. In realtà le prime due industrie non fabbricano tutte le parti del motore, acquistano il cuore dello stesso all'estero, assemblano le parti alla carrozzeria ed infine aggiungono alcuni accessori ed il proprio marchio (Cazzaniga Francesetti, 2005, p. 197 e segg).

diretta esportazione, di cui € 45.380.000 verso Paesi UE e € 22.070.000 verso Paesi extra UE (Ucina, 2009).

2.4.1 Classificazione dei motori marini

I motori utilizzati nella nautica, come per la tradizione terrestre, sono di due tipi: combustione interna ed elettrici (Neumann 2008) .:

A loro volta i motori a combustione interna detti anche endotermici, possono essere

- ≡ *a due tempi*⁹ sono motori a forte impatto ambientale perché durante il loro funzionamento rilasciano nell'ambiente oltre ai gas combustibili degli oli, inoltre consumano più carburante rispetto le altre tipologie di motore
- ≡ *a quattro tempi*¹⁰ sono motori di inferiore impatto ambientale rispetto ai primi. Sono stati introdotti di recente nel panorama nautico. Questo propulsore produce meno gas combustibili. Un altro aspetto non trascurabile è la minore emissione sonora durante il funzionamento rispetto al motore a 2 tempi.

⁹ Sono del tipo ad accensione comandata, cioè hanno un sistema elettrico che, tramite le candele, genera una scintilla all'interno del cilindro. Questa scintilla causa la combustione di una miscela di carburante ed aria, già presente nel cilindro, che espandendosi muove il pistone. Si dicono anche a "carburazione" in quanto nel cilindro dove avverrà la combustione deve essere immessa una miscela di carburante ed aria. L'operazione di preparazione di tale miscela si dice carburazione ed è svolta da un organo, chiamato carburatore, che preleva la benzina (o meglio, per i due tempi, la miscela olio-benzina) dal serbatoio e la inietta, nebulizzata e nelle giuste proporzioni, nel flusso di aria diretto al cilindro dove avverrà lo scoppio. Il ciclo di funzionamento si svolge in due tempi per cui si ha una combustione del carburante ogni giro dell'albero motore. Come carburante utilizzano miscela di benzina ed olio (in percentuale dal 2 fino al 6%, in funzione delle caratteristiche del motore) in quanto non hanno un sistema di lubrificazione dei cilindri. Sono meno complessi degli altri, meno pesanti, ma hanno, mediamente, un numero di giri più alto che si traduce in maggiore usura, un rendimento più basso, quindi maggior consumo e tendenza all'ingolfamento a causa dell'olio presente nella benzina. Sono del tipo fuoribordo e vengono utilizzati per imbarcazioni medio/piccole o come motore di riserva. Hanno il grande vantaggio di non richiedere il passaggio dell'asse elica attraverso lo scafo.

¹⁰ Sono a combustione comandata e a carburazione necessitano del sistema di accensione, che nell'ambiente marino, a causa dell'umidità e dell'ossidazione, deve essere tenuto sempre in perfetta efficienza. Possono essere sia del tipo fuori bordo che entrobordo. Il ciclo avviene in quattro tempi, quindi hanno un'accensione ogni due giri dell'albero motore. Sono più complessi dei precedenti in quanto necessitano di un sistema di valvole per comandare l'aspirazione della miscela aria-benzina e hanno un sistema di lubrificazione anche all'interno dei cilindri. Generalmente hanno un regime di rotazione inferiore a quello dei due tempi e, anche grazie ad una migliore lubrificazione, sono meno soggetti all'usura.

≡ *diesel*¹¹ sono motori solitamente a quattro tempi che assicurano ridotti consumi.

Questo tipo di motori utilizzati in larga scala sulle imbarcazioni da diporto in Europa, contribuiscono a costi ambientali riguardo sia le fuoriuscite dei gas di scarico che le emissioni sonore. Si stima che, in Europa, le imbarcazioni da diporto contribuiscano per lo 0,34% circa alle emissioni totali di monossido di carbonio, per lo 0,5% alle emissioni totali di idrocarburi e per lo 0,1% alle emissioni totali di NO_x. Sebbene le emissioni aggregate dalle imbarcazioni da diporto siano minime rispetto a quelle di altre fonti, esse possono dar luogo a problemi locali in aree ad alta concentrazione di imbarcazioni da diporto come ad esempio le aree marine protette che per le loro peculiarità ambientali attirano un gran numero di diportisti nelle zone navigabili soprattutto nei mesi estivi.

La commissione europea ha fissato dei valori limite per le emissioni di gas di scarico con la direttiva 2003/44/CE la quale contribuirà a ridurre sostanzialmente la quantità di sostanze inquinanti scaricate in aria e in acqua dalle imbarcazioni da diporto e quindi anche a migliorare la qualità dell'aria e dell'acqua in tali aree. Inoltre con l'articolo 2 della direttiva 2003/44/CE, il Parlamento europeo e il Consiglio chiedono che la Commissione riferisca sulle possibilità di ulteriori miglioramenti delle caratteristiche ambientali dei motori marini da diporto¹².

¹¹ I motori Diesel sono del tipo a combustione spontanea in quanto l'accensione della miscela aria-carburante (in questo caso olio pesante, nafta) avviene spontaneamente per effetto dell'elevata compressione (il combustibile, nafta, non è miscelato nel carburatore ma viene iniettato nei cilindri contenenti già la giusta quantità di aria in compressione e per questo ad una temperatura così elevata da provocare l'accensione. Quindi il Diesel non ha carburatore, al suo posto è necessaria una pompa per l'iniezione del carburante nel cilindro). Per la caratteristica del loro funzionamento (accensione spontanea per compressione) i motori Diesel hanno un "rapporto di compressione" più alto di quelli ad accensione comandata, quindi organi meccanici più robusti con conseguente peso più elevato. In compenso non hanno le problematiche del circuito elettrico di accensione proprie dei motori ad accensione comandata, hanno un regime di giri inferiore e, per motivi termodinamici legati al più alto rapporto di compressione, un rendimento migliore. Il motore Diesel, nato solo a quattro tempi, attualmente viene prodotto anche a due tempi che per applicazioni navali di una certa potenza consente di applicare meccanismi per l'inversione del senso di rotazione (questa soluzione è adottata in quasi tutte le applicazioni di grande potenza, dove i sistemi ad ingranaggi o idraulici utilizzati per invertire il senso del moto non sarebbero applicabili a causa degli sforzi eccessivi).

¹² Commissione delle Comunità Europee, Bruxelles, 11.6.2007

Contini Maria Vittoria - *Nautica da diporto e portualità come elementi di qualificazione del turismo nautico nelle aree marine protette: il caso dell'A.M.P. di Tavolara - Punta Coda Cavallo*

Tesi di dottorato in Scienze dei Sistemi Culturali XIII ciclo - Università degli Studi di Sassari.

2.4.2 I motori marini ecocompatibili

Negli ultimi anni, una sempre maggiore coscienza ambientale ha dato impulso allo sviluppo ed applicazione di soluzioni alternative ai classici motori marini. Si sono pertanto evoluti prototipi e alcune applicazioni su larga scala come il motore elettrico per il tender, l'utilizzo del GPL su alcune imbarcazioni e il prototipo del motore ad idrogeno.

Il motore elettrico ha caratteristiche eccezionali rispetto ai precedenti motori endotermici, perché non inquina, ha silenziosità quasi assoluta, i rendimenti non sono paragonabili con quelli dei motori endotermici (i motori elettrici possono arrivare molto facilmente al 90%) e non necessitano di sistemi accessori quali: accensione, carburazione, lubrificazione, raffreddamento.

Purtroppo a causa del peso delle batterie e della loro relativamente breve autonomia non possono essere utilizzati per potenze che superino 0,5-1 Hp¹³, quindi sono applicabili solo a piccole imbarcazioni per tratti di navigazione molto brevi. Nei recenti saloni nautici internazionali alcuni cantieri stanno proponendo al pubblico imbarcazioni di medie dimensioni dotate di motorizzazione "ibrida" cioè con classico motore a combustione interna e motore elettrico annesso, sia al fine di ridurre i consumi, sia al fine di aumentarne l'autonomia..

Questa nuova tecnologia, presentata nei saloni nautici internazionali già a partire dal 2007, è stata battezzata *zero emission mode* dal cantiere Ferretti che ha applicato questa tecnologia ad un'imbarcazione di 20m.

Con questa innovazione non risulta necessario mantenere costantemente in funzione il motore a combustione interna a gasolio, che seppure in dosi minime continua a produrre emissioni nocive. Una volta in modalità elettrica non si produce alcuna emissione nociva. Tutto ciò è utile dal punto di vista ambientale e dei consumi, permettendo di accedere alle zone protette o le oasi marine, senza pericolo di creare danno alcuno alla fauna marina ed all'ambiente.

Un aspetto non trascurabile è il possibile sviluppo dei motori a *Gpl* non ancora diffusi ma di sicuro basso impatto ambientale. Nell'aprile del 2009 è stata pubblicata la norma UNI EN 15609 che stabilisce le specifiche tecniche per la progettazione e costruzione di imbarcazioni alimentate a GPL e per la conversione

¹³ Cavalli fiscali.

a GPL delle unità già in uso. La norma, prodotta sotto il mandato della Commissione Europea, è stata già armonizzata nella Direttiva 94/25 attraverso la Comunicazione della stessa Commissione del 4 marzo 2009. È quindi completo il quadro regolamentare che consentirà l'apertura del mercato a questo carburante ecologico, che potrà contribuire notevolmente al rinnovo ecologico del settore della nautica, così come richiesto dalle direttive europee e auspicato da molte amministrazioni pubbliche italiane ed estere. L'utilizzo del GPL comporterà l'adeguamento delle infrastrutture portuali per permettere la fruizione del servizio alle imbarcazioni.

Il mondo della nautica si sta orientando sempre più verso la sostenibilità come dimostrano la sempre maggiore ricerca di migliorie applicate negli ultimi anni nei comparti della nautica a favore dell'ambiente; non ultima la diffusione di battelli prototipi a propulsione elettrica, delle navi cargo "sospinte" da aquiloni o la prossima introduzione nei canali di Amsterdam del Nemo H2, un battello alimentato a idrogeno¹⁴.

¹⁴ La sua propulsione è quindi interamente verde e quello che esce dal tubo di scarico è solo acqua. Niente emissioni di CO₂ e di polveri sottili: solo acqua pura.

Contini Maria Vittoria - *Nautica da diporto e portualità come elementi di qualificazione del turismo nautico nelle aree marine protette: il caso dell'A.M.P. di Tavolara - Punta Coda Cavallo*

Tesi di dottorato in Scienze dei Sistemi Culturali XIII ciclo - Università degli Studi di Sassari.

3. La nautica da diporto e la normativa di riferimento

Si registra, ormai da anni, una crescente passione per le attività sportive legate al mare, in primo luogo per la vela. È ormai superata la concezione secondo la quale la nautica da diporto riguardi interessi produttivi, sportivi e ricreativi di una ristretta minoranza elitaria. Infatti, chi ha avuto qualche rapporto con il mare, sa che la passione per la navigazione e per le attività sportive, come la pesca o la vela, rappresentano un patrimonio appartenuto da sempre a tutte le classi sociali. È indubbio, comunque, che il progresso economico degli ultimi decenni ha permesso di allargare ad un numero sempre più elevato di persone la passione per il mare. Tuttavia, per quanto non possa essere considerato un fenomeno elitario, il diporto nautico rimane comunque uno sport-passione tipico di aree geografiche economicamente avanzate, nelle quali l'individuo, una volta soddisfatte le esigenze primarie, e in ampia misura anche quelle secondarie, ricerca nuove passioni a cui dedicarsi.

L'Italia, proprio per la sua conformazione, cultura e tradizione presenta una forte vocazione ed attitudine al turismo da diporto, il quale rappresenta una grande opportunità per l'intera economia del Paese, anche grazie agli investimenti pregressi ed in atto che coinvolgono le diverse infrastrutture portuali. Per anni la filiera nautica ha registrato tassi di crescita di assoluto rilievo, unici nel panorama manifatturiero italiano, fino ad arrivare a conquistare la leadership mondiale nel segmento della costruzione di yacht. (Madau, Contini, 2009)

Questo mutamento di rapporto tra il mondo del turismo nautico e la società è anche il risultato una serie di provvedimenti amministrativi e legislativi adottati dagli ultimi governi, con i quali si è superata la penalizzante legislazione che ha scoraggiato per molto tempo l'acquisto e l'uso di un'imbarcazione.

La nautica da diporto è stata oggetto, nella XIV legislatura, di un'ampia riforma nata anche dal riconoscimento del settore del diporto nautico come settore produttivo strategico per il sistema economico italiano e finalizzata a favorire l'incremento del turismo nautico.

La riforma, avviata dalla legge 8 luglio 2003, n. 172, che ha innovato la previgente disciplina¹⁵ dando impulso allo sviluppo del turismo nautico in Italia, è stata completata dal codice della nautica da diporto, adottato con decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, sulla base della delega introdotta dalla stessa legge n. 172. (Madau, Contini, 2009)

La legge 8 luglio 2003, n. 172 recante *Disposizioni per il riordino e il rilancio della nautica da diporto e del turismo nautico*, ha modificato ed integrato la disciplina previgente sulla nautica da diporto, recando contestualmente una serie di disposizioni non strettamente connesse al diporto, ma tali da avere comunque una ricaduta sul settore.

Lo spirito che ha informato la legge è stato quello di armonizzare la disciplina interna con quella europea, semplificare e snellire le procedure amministrative legate al diporto e alleggerire il carico fiscale; il legislatore ha inoltre voluto introdurre alcuni elementi di novità al fine di rendere il sistema nautico italiano più competitivo, e creando le premesse per uno sviluppo duraturo del mercato interno.

Tra le modifiche volte in tale direzione assumono particolare rilievo la creazione del registro dei cosiddetti “*super yacht*”, la disciplina del noleggio per le imbarcazioni da diporto e la previsione di un codice della nautica da diporto.

La legge ha costituito, comunque, soltanto un primo passo in questa direzione: solo alcune delle disposizioni in essa contenute risultavano di immediata applicazione, considerato che per l’attuazione delle altre si rinviava ad altri provvedimenti o al codice della nautica da diporto per la cui emanazione veniva disposta la relativa delega.

Il codice della nautica da diporto (d.lgs. 171/2005) il quale riunisce le precedenti leggi che regolavano il settore, prevede un corpus normativo unico che sottolinea la specificità di tale tipo di navigazione e la sottrae alle norme più generali del codice della navigazione¹⁶.

¹⁵ legge 11 febbraio 1971, n. 50 recante Norme sulla navigazione da diporto.

¹⁶ Il codice della nautica da diporto (d.lgs. 171/2005) è stato adottato in attuazione della delega conferita al Governo dall’articolo 6 della legge 172/2003 e ha riunificato le previgenti leggi che regolavano il settore, prevedendo un corpus normativo unico che sottolinea la specificità di tale tipo di navigazione e la sottrae alle norme più generali del codice della navigazione.

Contini Maria Vittoria - *Nautica da diporto e portualità come elementi di qualificazione del turismo nautico nelle aree marine protette: il caso dell’A.M.P. di Tavolara - Punta Coda Cavallo*

Tesi di dottorato in Scienze dei Sistemi Culturali XIII ciclo - Università degli Studi di Sassari.

In attuazione della direttiva 2003/44/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 16 giugno 2003, che a sua volta modificava la Direttiva 94/25/CE sul ravvicinamento delle disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative degli Stati membri riguardanti le imbarcazioni da diporto, il Decreto Legislativo n. 171/2005 regola la navigazione da diporto - ovvero "quella effettuata in acque marittime e interne a scopi sportivi o ricreativi e senza fine di lucro". (ex art.1, c.2) – con la finalità di armonizzare la legislazione previgente, semplificando tutti gli iter procedurali in materia, con evidenti vantaggi per gli utenti. Il testo contiene poche norme, formulate in modo chiaro e diretto, mentre vengono rimesse alla fonte regolamentare tutte le disposizioni di dettaglio per rendere più duttile e flessibile la normativa, così da poterla adeguare al dettato comunitario e alle necessità del mercato.

Il nuovo "codice", tenuto conto degli obiettivi di liberalizzazione del settore e di rilancio della nautica da diporto stabiliti nella legge di delega, si ispira a criteri di semplificazione e snellimento di tutte le procedure, in particolare di quelle relative: - alla progettazione, costruzione ed immissione in commercio delle imbarcazioni ed unità da diporto, nel rispetto delle norme comunitarie e con una particolare attenzione ai livelli di sicurezza; - al regime amministrativo (registri e relative iscrizioni) delle imbarcazioni e delle attività commerciali legate alla nautica da diporto (noleggio e attività di mediazione).

Nel testo è prevista, altresì, la revisione della disciplina delle patenti nautiche e delle relative procedure di rilascio, anch'essa improntata a criteri di semplificazione e snellimento burocratico, in modo da incentivare i cittadini a conseguire i titoli abilitativi. Sono anche previste particolari iniziative di formazione scolastica in materia di cultura marinara.

Il "codice" reca, infine, la revisione della disciplina sanzionatoria, con un sistema più aderente alle reali esigenze della navigazione da diporto e della relativa sicurezza. Sul testo hanno espresso parere favorevole la Conferenza Stato-Regioni e le Commissioni parlamentari, in duplice lettura.

L'ultima novità giuridica sulla nautica è l'entrata in vigore del decreto 21 dicembre 2008, riguardante le procedure amministrative inerenti alle unità da

diporto di cui all'articolo 3 del D. Lgs. n. 171/2005 e la disciplina delle patenti nautiche e la sicurezza della navigazione da diporto¹⁷.

¹⁷ Il Regolamento mira a disciplinare, in particolare, le seguenti materie:

a) modalità di iscrizione nei registri delle navi, delle imbarcazioni da diporto e delle imbarcazioni autocostruite, ivi compresa la disciplina relativa alla iscrizione provvisoria delle imbarcazioni e delle navi da diporto;

d) procedimento per il rinnovo della licenza di navigazione delle imbarcazioni e delle navi da diporto e disciplina del rilascio della licenza provvisoria alle navi da diporto;

f) disciplina relativa ai titoli abilitativi per il comando, la condotta e la direzione nautica delle unità da diporto, ivi compresa l'introduzione di nuovi criteri in materia di requisiti fisici per il conseguimento della patente nautica, in particolare per le persone disabili e l'uso obbligatorio di dispositivi elettronici in grado di consentire, in caso di caduta in mare, oltre alla individuazione della persona, la disattivazione del pilota automatico e l'arresto dei motori;

g) sicurezza della navigazione e delle unità da diporto, ivi comprese quelle impiegate in attività di noleggio o come unità appoggio per le immersioni subacquee a scopo sportivo o ricreativo;

h) individuazione, in base alle esigenze del territorio su cui operano e alla distanza dagli uffici marittimi detentori dei registri di iscrizione, degli uffici provinciali del Dipartimento per i trasporti terrestri e per i sistemi informativi e statistici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, autorizzati a tenere i registri di iscrizione delle imbarcazioni da diporto.

4. La nautica da diporto e le attività a monte e a valle: evoluzione e attuali tendenze

Il settore della nautica da diporto, negli ultimi anni, è stato caratterizzato da un notevole fermento imprenditoriale alimentato da un andamento crescente della domanda e dell'offerta. Questo ramo della nautica è fondamentalmente basato su attività che si collocano "a monte", come ad esempio la produzione e la commercializzazione delle unità da diporto vere e proprie, ed "a valle", ovvero quelle attività che vengono sviluppate dal momento in cui il natante viene posto in mare per la navigazione o per il suo stazionamento, partendo principalmente dagli indispensabili elementi che si trovano alla base di ogni attività, e che senza di essi non potrebbe esistere il diporto nautico: infrastrutture e posti barca. Attorno al concetto di barca ruotano, difatti, tutta una serie di fattori, dalla fornitura a monte fino ad arrivare all'abbigliamento da barca, che caratterizzano il mondo della nautica e contribuiscono a creare ricchezza non solo per il comparto in se ma per l'economia nazionale nel suo complesso. (Osservatorio Nautico Nazionale, 2009)

Figura 1: Schema delle attività della nautica da diporto



(Fonte: Elaborazione propria)

4.1 Le attività a valle: il parco nautico evoluzione e tendenze attuali

Nel turismo nautico la segmentazione della domanda rilevata può essere letta essenzialmente analizzando le varie tipologie di imbarcazioni che costituiscono il *parco nautico* esistente e la sua evoluzione dalla progressione negli anni della consistenza del naviglio da diporto.

Per analizzare e quantificare il numero e il tipo di imbarcazioni immatricolate annualmente, occorre tenere presente che i criteri per l'immatricolazione delle imbarcazioni variano da paese a paese e che l'insieme delle imbarcazioni immatricolate non esaurisce l'intero parco nautico, perché alcune unità, per caratteristiche e dimensioni, non hanno l'obbligo di immatricolazione.

Nello specifico il parco nautico si suddivide in unità da diporto non aventi l'obbligo di immatricolazione e quelle soggette ad essere immatricolate ed iscritte nei registri tenuti presso i Compartimenti marittimi e gli uffici provinciali della Motorizzazione Civile.

4.1.1 Il parco nautico immatricolato

Non è possibile conoscere con certezza il numero delle imbarcazioni, tuttavia, secondo i dati forniti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il parco nautico italiano immatricolato consta di 98.136 unità, iscritte nelle Uffici Circondariali Marittimi, nelle Capitanerie di Porto e nelle uffici ex MCTC delle diverse regioni italiane (Tab. 2) (Osservatorio Nautico Nazionale, 2009)

Un'analisi più approfondita può essere condotta con riferimento alla distribuzione delle unità da diporto iscritte nei registri nei compartimenti Marittimi e negli uffici della Motorizzazione Civile.

Nonostante la ripetuta crescita delle nuove immatricolazioni registrate negli anni, il parco nautico italiano delle unità immatricolate non aumenta in proporzionalmente, ciò significa che le nuove immatricolazioni vanno a rimpiazzare unità dimesse o cancellate dai registri delle immatricolazioni.

I natanti da diporto sono esclusi dall'obbligo dell'iscrizione nei registri e dall'obbligo di avere la licenza di navigazione e il certificato di sicurezza: tuttavia,

a richiesta, possono essere iscritti nei registri delle imbarcazioni da diporto ed in tale caso ne assumono il regime giuridico.

I registri delle imbarcazioni sono tenuti dalle Capitanerie di Porto, dagli Uffici Circondariali Marittimi e dagli Uffici Provinciali della Motorizzazione Civile e Trasporti in Concessione (MCTC) mentre le navi da diporto sono iscritte in registri tenuti solo dalle Capitanerie di Porto.

Da una prima scomposizione del parco nautico immatricolato si evince chiaramente (Tab. 2) come la maggioranza delle unità dei natanti, ovvero le unità sotto i 10 metri coprono complessivamente quasi il 60% del totale parco immatricolato.

Analizzando i dati complessivi circa la propulsione (Tab. 2), si evidenzia la netta predominanza delle imbarcazioni a motore, 82%. Considerando quindi complessivamente i due macro criteri di analisi del parco nautico, ovvero la lunghezza dell'unità da diporto e la sua propulsione, si evidenzia come più del 50% siano natanti a motore sotto i 10 m, seguiti dagli scafi fino a 12 m. Fra le unità a motore il secondo gruppo più rilevante rimane quello tra i 10 e i 18 m che insieme copre circa il 24% del campione.

In relazione invece alla distribuzione regionale si nota chiaramente come nella maggior parte delle regioni del sud Italia si trovi la prevalenza di unità a motore, mentre nell'area settentrionale e in Emilia Romagna, si possono riscontrare dati superiori alla media relativamente alla presenza di unità a vela.

Nella seguente tabella 3 sono riportate le cifre riguardanti solo ed esclusivamente le unità iscritte dal 1997 al 2009 presso gli uffici marittimi. Il ministero dei trasporti nell'elaborare i seguenti dati ha tralasciato quelli raccolti nelle Capitanerie di Porto e nelle uffici ex MCTC delle diverse regioni italiane.

Tabella 2: Parco nautico italiano immatricolato, iscritto nelle Uffici Circondariali Marittimi, nelle Capitanerie di Porto e nelle uffici ex MCTC delle diverse regioni italiane, anno 2008

Regioni ¹⁸	A vela (con o senza motore ausiliario; lunghezza espressa in metri)						A motore (lunghezza espressa in metri)						Olt e 24 m	tot
	da	0	10,01	12,01	18,01	tot	da	0	10,01	12,01	18,01	tot		
	a	10,00	12,00	18,00	24,00		a	10,00	12,00	18,00	24,00			
Liguria		696	2181	1605	369	4851		7350	3558	3577	630	15115	64	20030
Toscana		393	1084	896	62	2435		5224	1664	1816	402	9106	64	11605
Lazio		493	868	530	28	1919		5504	1362	1327	295	8488	38	10445
Campania		96	241	202	13	552		11247	1859	1204	100	14410	17	14979
Calabria		13	25	23	1	62		820	79	49	9	957	0	1019
Puglia		93	135	94	4	326		2239	291	162	9	2701	0	3027
Molise		1	0	2	0	3		25	6	8	1	40	0	43
Abruzzo		40	69	52	4	165		656	78	46	10	790	3	958
Marche		137	281	152	11	581		1506	593	682	90	2871	5	3457
E. Rom.		309	1065	658	23	2055		2069	742	493	69	3373	4	5432
Veneto		318	751	434	15	1518		3927	790	666	47	5430	8	6956
Friuli		205	877	512	31	1625		1134	552	535	85	2306	3	3934
Sardegna		113	283	207	18	621		1984	612	530	82	3208	4	3833
Sicilia		150	225	208	16	599		3371	426	265	63	4125	3	4727
Piem., V.D'A.		66	4	2	0	72		1847	4	0	0	1851	0	1923
Lombardia		160	8	1	0	169		5311	162	22	0	5495	0	5664
Trentino		29	7	2	0	38		25	2	0	0	27	0	65
Umbria		0	0	0	0	0		39	0	0	0	39	0	39
Basilicata		0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0
TOTALE		3312	8104	5580	595	17591		54278	12780	11382	1892	80332	213	98136

Fonte : Osservatorio Nautico Nazionale, Rapporto sul turismo nautico n.1, 2009

Nonostante la ripetuta crescita delle nuove immatricolazioni registrate negli anni, il parco nautico italiano delle unità immatricolate non cresce in egual misura, indice che le nuove immatricolazioni vanno a rimpiazzare unità dimesse o cancellate dai registri delle immatricolazioni. Il numero di imbarcazioni registrate in Italia ad esempio nel 2003 sono 70791, registrando un aumento di 796 unità rispetto al 2002 pari allo 1.11% ma non si conosce il numero delle unità in disarmo.

¹⁸ Per le province di Brescia, Como, Mantova, Bolzano, Gorizia, Imperia, Bologna, Ravenna, Ferrara, Ascoli Piceno, Teramo, Caserta, Palermo, Catania, Agrigento, Caltanissetta, Ragusa, Siracusa e Trapani gli uffici ex MCTC non hanno fornito al momento dell'elaborazione del rapporto dell'osservatorio della nautica n.1 i dati 2007, sono stati quindi indicati dal Ministero i dati relativi all'anno precedente.

Tabella 3: Serie storica 1997-2009 delle unità iscritte negli Uffici Marittimi per Regione

Regione	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Liguria	18339	18270	17998	18023	18044	18467	18572	19037	19306	19632	19984	19971	20080
Toscana	8334	8202	8191	8104	7885	8094	8287	8670	9383	10132	10737	11188	11359
Lazio	8389	8093	7486	7626	7635	7683	7798	7787	8010	8420	8827	9117	9379
Campania	9159	9280	9059	9196	8990	9089	9112	8875	8961	8562	8922	9260	9464
Calabria	1065	1011	1145	1158	1159	1164	1170	1130	1122	953	992	1085	1108
Puglia	2906	2715	2737	2628	2622	2599	2601	2596	2609	2654	2792	2862	2907
Molise	37	37	28	28	26	26	29	29	33	33	3	9	11
Abruzzo	680	661	598	648	633	630	645	662	650	683	707	678	680
Marche	3011	2262	2259	2881	2874	2897	2980	3064	3137	3207	3314	3367	3402
Emilia	4029	4082	4127	4123	4122	4163	4256	4299	4457	4618	4744	4852	4904
Veneto	4255	4199	4167	4153	4227	4259	4354	4413	4593	4753	4886	4977	4969
Friuli	3601	3389	3264	3165	3142	3061	3120	3108	3292	3609	3901	4186	4395
Sardegna	4334	3232	3147	3084	3157	3113	3165	3163	3284	3469	3646	3830	3978
Sicilia	4692	5098	4960	4779	4730	4750	4702	4607	4578	4641	3950	4904	4956
Totale	72831	70531	69166	69596	69246	69995	70791	71440	73415	75366	77405	80286	81592

Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 2010

Su questi risultati influisce l'adozione, a partire dal giugno 2002, di misure di agevolazione fiscale in Italia (simili a quelle esistenti in Francia: leasing italiano nel quale scriveremo nel paragrafo successivo) che hanno sostenuto il mercato interno e comportato un aumento delle importazioni di unità da diporto¹⁹.

Anche l'entrata in vigore della Legge n. 172 dell'8 luglio 2003 ha influenzato le caratteristiche rilevabili del parco nautico nazionale per gli effetti della importante variazione del numero di unità iscritte nei registri causata dalle cancellazioni dai Registri delle Unità da Diporto, contribuendo a generare all'aumento delle transazioni sul mercato nazionale.

4.1.2 Il parco nautico non immatricolato

A fronte di un parco nautico immatricolato di circa 98.000 unità, per avere una stima complessiva del fenomeno, occorre analizzare anche la componente non

¹⁹ Si veda il paragrafo 4.2.

immatricolata. La mancanza di fonti ufficiali in tal senso rende tuttavia necessario procedere attraverso una stima della consistenza numerica del fenomeno.

La categoria del “parco nautico non immatricolato”, comprende canoe, Kayak, tavole, piccole derive ecc. e le unità da diporto che non superano la lunghezza di 10 metri compresi nella nuova normativa nella categoria “natanti”²⁰.

La dimensione quantitativa del parco nautico non immatricolato e la sua determinazione, si rende necessaria per conoscere l’impatto che la nautica è in grado di esercitare nell’economia italiana e nei settori produttivi legati alla manutenzione, allo stazionamento, ed ai servizi offerti al natante ed al piccolo diportista, nonché per conoscere le attività nautiche collegabili al turismo e all’escursionismo nautico.

Tabella 4: Parco nautico non immatricolato, anno 2008

<i>Tipologia di unità da diporto</i>	<i>Totale</i>
Certificati uso motore	358100
Unità immatricolate con motore fuori bordo	-4200
Canoe, kajak, altri natanti per uso sportivo, pattini, pedalò, mosconi, altri natanti a remi	153800
Unità a vela senza motore	12700
Unità minori	166500
<i>Totale unità non immatricolate</i>	<i>52040</i>
	<i>0</i>

Fonte: Elaborazione propria dall’ Osservatorio Nautico Nazionale, Rapporto sul turismo nautico 1, 2009

Il parco nautico non immatricolato è individuato attraverso una stima di tutte le unità “potenzialmente esistenti” (considerando come parametro temporale di riferimento la durata media della vita di un’imbarcazione a motore, pari a 25 anni, di una unità a vela senza motore, pari a 20 anni, e di una unità minore, pari a 10 anni) e quindi potrebbe non identificare con precisione il parco effettivamente circolante dei natanti a motore non immatricolato.

Per poter avere una stima approssimativa del parco nautico non immatricolato Ucina utilizza ogni anno dei questionari che sottopone agli utenti del settore e grazie alla compilazione di essi riesce a stilare un rapporto delle imbarcazioni non immatricolate (Osservatorio Nautico Nazionale, 2009).

²⁰ Secondo la Legge 8/7/03 n. 172 la categoria “natanti” comprende le unità a motore o a vela con lunghezza fuori tutto fino a 10 metri.

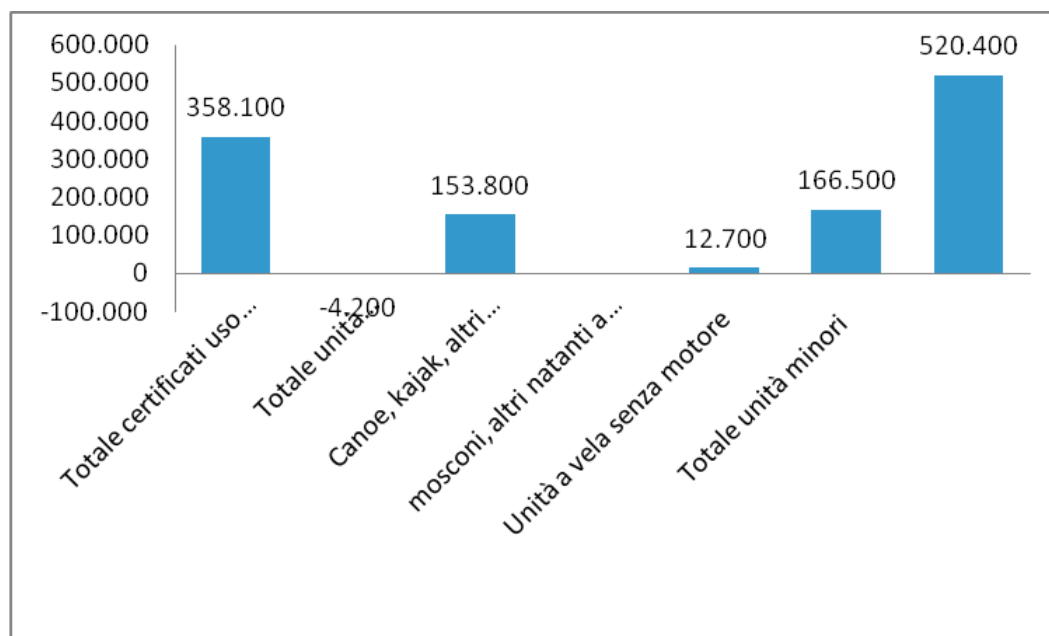
Contini Maria Vittoria - *Nautica da diporto e portualità come elementi di qualificazione del turismo nautico nelle aree marine protette: il caso dell’A.M.P. di Tavolara - Punta Coda Cavallo*

Tesi di dottorato in Scienze dei Sistemi Culturali XIII ciclo - Università degli Studi di Sassari.

Secondo l'osservatorio della nautica il parco nautico non immatricolato per l'anno 2009 ammonta complessivamente a 520400 unità. La tabella 4 riporta quanto stimato nel rapporto 1 del 2009 dell'Osservatorio Nautico Nazionale.

La figura 2 illustra un totale 520400 unità non immatricolate, di cui ben 166500 riguardano "unità minori", cioè quelle unità senza motore, quasi sempre di ridotto valore commerciale, come le barche a vela, le derive, le barche a remi, le canoe, i kajak, i pattini, i pedalò, i mosconi, ecc. mentre le rimanenti 353900 unità si identificano con i natanti a motore.

Figura 2: Parco nautico non immatricolato, anno 2008



(Fonte: Elaborazione propria dall' Osservatorio Nautico Nazionale, Rapporto sul turismo nautico 1, 2009)

All'interno del parco nautico non immatricolato vi sono circa 189000 natanti di età superiore a 15 anni di valore economico non rilevante che potrebbero effettivamente esistere ancora, ma non essere più utilizzati stante la difficoltà di dismettere un'imbarcazione. È quindi possibile stimare che il parco potenzialmente circolante dei natanti non immatricolati sia identificabile così a circa 165000 unità. (Osservatorio Nautico Nazionale, 2009)

4.1.3 Il parco nautico complessivo

Il parco nautico complessivo, include sia le unità non immatricolate stimate nel paragrafo precedente di 520400 sia il totale delle imbarcazioni immatricolate di 98136 consta perciò di circa 618356 unità.(Osservatorio Nautico Nazionale, 2009).

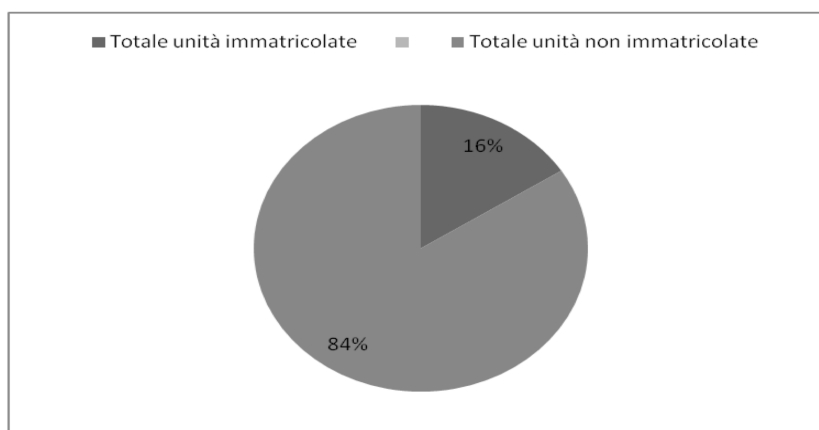
Tabella 5: totale complessivo parco nautico, anno 2008

<i>Tipologia di unità totale</i>	<i>totale</i>
Totale unità immatricolate	98136
Totale unità non immatricolate	520400
<i>Totale parco nautico</i>	<i>618536</i>

Fonte: Elaborazione propria dall' Osservatorio Nautico Nazionale, Rapporto sul turismo nautico 1, 2009

Il parco nautico complessivo è palesemente formato da unità nautiche non immatricolate con una percentuale stimata a circa l'84% del totale a fronte di un 16% di unità immatricolate, sia presso gli uffici MCTC sia presso Uffici Circondariali e Capitanerie di Porto (Osservatorio Nautico Nazionale, 2009).

Figura 3: Parco nautico complessivo al 2008, valori in percentuale



(Fonte: Elaborazione propria da rapporto sul turismo nautico 1, 2009)

4.2 Leasing e charter nautico

L'analisi del parco nautico effettuata nei paragrafi precedenti mira a stimarne la consistenza con il dettaglio reso possibile dalle fonti di rilevazioni ad oggi

esistenti. La quantificazione del parco nautico rende opportuno sottolineare almeno due aspetti che ne facilitano l'incremento o ne "moltiplicano" la possibilità di utilizzo: si tratta rispettivamente del leasing nautico e dell'attività di charter. Nel primo caso siamo di fronte ad proprietario/utilizzatore che concretamente gode della barca; nel secondo caso si tratta di un proprietario che offre a terzi l'uso dell'imbarcazione²¹. Occorre precisare che nella prima tipologia vengono inseriti anche quei proprietari che occasionalmente danno in uso a terzi la propria imbarcazione (nelle più diverse forme, a volte anche al limite della correttezza nei riguardi delle normative vigenti) pur non partecipando alla formazione del circuito ufficiale delle attività professionali di locazione. Tale fenomeno è di difficile quantificazione ed analisi (Osservatorio Nautico Nazionale, 2009).

Nello specifico, con il contratto di leasing nautico²² l'utilizzatore commissiona l'imbarcazione alla società di leasing, che ne ordina la costruzione al cantiere facendo firmare inizialmente all'utilizzatore un precontratto, che lo obbligherà successivamente a rispettare il pagamento dei canoni concordati quando l'imbarcazione sarà pronta consegna presso il cantiere. In questo modo l'utilizzatore non è proprietario dell'imbarcazione fintanto che non la riscatta; nel

²¹ Lo sviluppo del turismo nautico, è collegato alla possibile accessibilità da parte di coloro che non possiedono una barca di proprietà. Tale fenomeno è realizzabile attraverso la presenza nel mercato di attività di intermediazione nautica come le società di charter, che forniscono la locazione ed il noleggio di unità da diporto, sia a vela che a motore, a coloro che ne fanno richiesta.

²² "La locazione finanziaria (o leasing) è un contratto atipico tra una società di leasing (c.d. Concedente) e un cliente (c.d. Utilizzatore) in forza del quale la Concedente dà in uso all'Utilizzatore un bene acquistato dalla Concedente stessa sulla base delle indicazioni dell'Utilizzatore. In cambio, l'Utilizzatore deve pagare dei canoni di leasing periodici, ed ha la possibilità di divenire proprietario del bene esercitando l'opzione di riscatto prevista contrattualmente". Con circolare n. 76/E del 2 agosto 2001 sono state date indicazioni in ordine all'applicazione della disposizione di cui all'art. 7, quarto comma, lett. f), del DPR 26 ottobre 1972 n. 633, per la parte concernente le prestazioni di locazione, compresa quella finanziaria, noleggio e simili delle unità da diporto, rese da soggetti identificati ai fini IVA in Italia. In particolare, considerato che la rilevanza territoriale, ai fini dell'assoggettamento ad IVA, delle predette prestazioni è limitata all'utilizzo dei mezzi di trasporto in discorso in acque territoriali comunitarie e tenuto conto della obiettiva difficoltà a seguire con precisione gli spostamenti degli stessi, si è ritenuto utile enucleare delle percentuali presuntive di tassazione dei relativi corrispettivi.

Con nota n. 30439 del 19 marzo 2002 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha fornito ulteriori precisazioni sulla effettiva capacità delle unità da diporto alla navigazione al di fuori delle acque comunitarie, suggerendo le seguenti nuove percentuali indicative del presumibile utilizzo delle imbarcazioni al di fuori della Comunità, basate sulla lunghezza e sul tipo di propulsione.

Contini Maria Vittoria - *Nautica da diporto e portualità come elementi di qualificazione del turismo nautico nelle aree marine protette: il caso dell'A.M.P. di Tavolara - Punta Coda Cavallo*

Tesi di dottorato in Scienze dei Sistemi Culturali XIII ciclo - Università degli Studi di Sassari.

frattempo può godersela come fosse sua e potrà effettuare il subentro di terzi, allungare il contratto, o chiederne il riscatto anticipato. (Bruni e Carcano, 2009)

Grazie ai benefici riconosciuti dalle novità legislative in materia di IVA ed alle disposizioni emanate in argomento dall'Amministrazione Finanziaria, il diportismo nautico italiano sta vivendo un momento particolarmente felice.

Gli interventi previsti a livello normativo²³ hanno infatti contribuito alla crescita del mercato italiano della nautica, incentivando nel contempo il ricorso alla locazione finanziaria per l'acquisizione di imbarcazioni da diporto a vela e a motore²⁴.

Il leasing nautico è rivolto sia alla clientela privata che alle società per le quali l'imbarcazione risulti essere un bene strumentale all'attività. Oggetto della locazione sono tutte le tipologie di imbarcazioni da diporto, a vela e a motore, battenti bandiera italiana. Grazie all'introduzione da parte dell'Agenzia delle Entrate di nuove agevolazioni che abbattano la base imponibile assoggettata all'IVA, la locazione finanziaria (leasing) risulta essere una migliore alternativa all'ormai tanto conosciuto "leasing francese". Tali agevolazioni sono indirizzate a tutte le unità da diporto che vengono utilizzate in parte in territorio extra-UE e in parte in territorio UE.

Al fine di eliminare le evidenti difficoltà legate alla dimostrazione del reale utilizzo al di fuori delle acque UE l'Agenzia delle Entrate ha determinato in via forfetaria la parte di prestazione rilevante ai fini dell'applicazione dell'IVA al 20% sulla base delle caratteristiche tipologiche delle unità da diporto.

Il legislatore ha ritenuto che barche di grandi dimensioni ovvero superiori ai 24 metri debbano avere un'imposta sul valore aggiunto inferiore perché si presume

²³ Il decreto emanato nel 2002 sulla base della Legge 21 novembre 2000, n. 342.

²⁴ Questi interventi sono stati messi in essere per impedire che il consumatore italiano si rivolgesse al mercato francese, dove era stato già da tempo introdotto uno sgravio fiscale della TVA (la nostra IVA) per le imbarcazioni da diporto destinate al noleggio o alla locazione finanziaria..

Contini Maria Vittoria - *Nautica da diporto e portualità come elementi di qualificazione del turismo nautico nelle aree marine protette: il caso dell'A.M.P. di Tavolara - Punta Coda Cavallo*

Tesi di dottorato in Scienze dei Sistemi Culturali XIII ciclo - Università degli Studi di Sassari.

navighino per la maggior parte del tempo al di fuori delle acque territoriali²⁵ comunitarie.

Il primo motivo per cui scegliere il leasing nautico è dato dal fatto che non bisogna sostenere grandi spese iniziali, pertanto, sia imprese che privati possono acquistare più facilmente imbarcazioni da diporto, sia nuove che usate.

Tabella 6: Quote imponibile da assoggettare ad IVA (Tabella riassuntiva)

<i>Tipo di unità da diporto</i>	<i>% dell'imponibile</i>	<i>% IVA</i>
<i>BARCHE A MOTORE</i>		
sopra i 24 m	30%	6%
tra 16.01 e 24 m	40%	8%
tra 12.01 e 16.00 m	50%	10%
tra 7.51 e 12.00 m	60%	12%
fino a 7.50 m	80%	18%
<i>BARCHE A VELA</i>		
sopra i 24 m	30%	6%
tra 20.01 e 24 m	40%	8%
tra 10.01 e 20 m	50%	10%
fino a 10 m	60%	12%

Fonte: Elaborazione propria

L'attuale normativa IVA, comporta che l'imbarcazione acquistata in leasing costi meno dell'acquisto in contanti. Questo accade perché solo una parte del canone di locazione del leasing nautico viene assoggettato ad iva, nelle percentuali della tabella 6. L'anticipo richiesto per il leasing nautico è normalmente del 10-20%, mentre le rate o canoni leasing si possono scegliere in scadenze mensili, bimestrali o trimestrali. È possibile includere nel contratto di leasing nautico varie assicurazioni ed i costi di manutenzione ordinaria e straordinaria. Si può anche integrare il contratto di leasing nautico per finanziare successivi acquisti di attrezzature.

²⁵CIRCOLARE N. 38/E l'agenzia delle Entrate richiama l'attenzione sul concetto di "acque territoriali" si devono intendere quelle comprese nel limite delle 12 miglia marine dalla costa, come si evince dall'art. 3 della Convenzione delle Nazioni Unite sul Diritto del Mare e dall'art. 2, secondo comma, del codice della Navigazione. Peraltro, alla predetta Convenzione si è recentemente richiamata anche la Corte di Giustizia delle Comunità europee, con sentenza del 29 marzo 2007, in causa C-111/05, al fine di precisare il confine geografico entro il quale gli Stati membri possono legittimamente esercitare il proprio potere impositivo (vedi punti 56 e 57 della sentenza).

Contini Maria Vittoria - *Nautica da diporto e portualità come elementi di qualificazione del turismo nautico nelle aree marine protette: il caso dell'A.M.P. di Tavolara - Punta Coda Cavallo*

Tesi di dottorato in Scienze dei Sistemi Culturali XIII ciclo - Università degli Studi di Sassari.

Il mercato del leasing nautico, nel 2008, secondo i dati dell'Associazione Italiana Leasing (Assilea), che raggruppa la quasi totalità degli operatori del leasing in Italia, finanzia dall'80 al 95 per cento (a seconda dello specifico anno considerato) del numero di contratti stipulati in rapporto al numero delle nuove immatricolazioni. Un altro dato interessante riguarda l'incremento dei contratti di leasing nautico rispetto al totale di questo mercato: nel 2008 si è registrato un aumento pari a circa sei volte quello evidenziato nel 2002 (Osservatorio Nautico Nazionale, 2009).

Nella seconda tipologia (charter nautico) rientrano quei proprietari che mettono la loro imbarcazione a disposizione di terzi (in toto o per determinati periodi) tramite imprese di charter o mediatori professionali. Fanno parte di questa tipologia le imbarcazioni possedute direttamente dalle imprese di charter medesime (Osservatorio Nautico Nazionale, 2009).

Dal punto di vista della quantificazione del parco nautico non vi è nessuna influenza, ma la barca utilizzata sistematicamente per la locazione o il noleggio ha una leva economica più elevata e di fatto moltiplica la possibilità di praticare l'attività diportistica e il turismo nautico, almeno per una certa tipologia di potenziali utilizzatori turistici.

Le due tipologie di attività: noleggio e locazione²⁶, differiscono in relazione alla possibilità di avere l'imbarcazione con conducente per la prima e senza per la seconda. Fornendo barche ai non possessori e se necessario anche ai conducenti delle stesse, contribuiscono notevolmente all'incremento dei flussi turistici e di conseguenza all'indotto economico da questi generato.

Il charter nautico, ormai diffuso su scala internazionale, ha regole precise alle quali attualmente il mercato si uniforma e sul quale si orienta, i seguenti punti riassumono gli elementi base del charter²⁷:

≅ I mezzi offerti in charter. Le imbarcazioni provengono da una ristretta cerchia di produttori. Si tratta in prevalenza di imbarcazioni a vela

²⁶ Con il contratto di locazione, il proprietario trasferisce semplicemente la disponibilità dell'imbarcazione a favore del conduttore che si assume tutti gli oneri e rischi connessi alla navigazione. Con il contratto di noleggio, il noleggiante mette a disposizione di un altro soggetto (il noleggiatore) un'imbarcazione per un determinato periodo di tempo e per una navigazione in una zona marina (o in acque interne) di sua scelta. L'imbarcazione noleggiata rimane perciò nella disponibilità del noleggiante alle cui dipendenze resta anche l'equipaggio.

²⁷ Si veda: *Charter Nautico e Portualità Turistica* Relazione annuale di andamento del Settore Turistico Nautico relativo alle compagnie di noleggio e locazione, redatta nel 2009 dall'A.I.N.U.D.

Contini Maria Vittoria - *Nautica da diporto e portualità come elementi di qualificazione del turismo nautico nelle aree marine protette: il caso dell'A.M.P. di Tavolara - Punta Coda Cavallo*

Tesi di dottorato in Scienze dei Sistemi Culturali XIII ciclo - Università degli Studi di Sassari.

prodotte su larga serie in Europa e commercializzate nel mondo e quindi con prezzi identici per ogni destinazione.

- ≡ Le tariffe di locazione. Sono pubblicate da tutte le compagnie e offerte sia sui siti internet che dagli intermediatori del charter. I listini prevedono un costo barca/settimana e il costo varia a seconda dei periodi ed ha una stagionalità a seconda dell'area proposta.
- ≡ I macromercati Sono la zona caraibica e il bacino mediterraneo.
- ≡ La domanda. A parità di condizioni ambientali è fortemente influenzata dai costi indotti che subisce il locatore oltre il costo della barca: i trasporti, i servizi logistici e in generale il costo della vita.
- ≡ L'offerta. Si formula sul proporre la barca in una area e un circuito preciso, risentendo quindi fortemente dei costi logistici che subisce il mezzo (come il posto barca) oltre ai costi di gestione (personale, ecc...).

La compagnia, che voglia avere un successo in questo mercato, deve avere ben presente questi elementi base.

Per il mercato del charter, una constatazione appare subito evidente: la barca utilizzata sistematicamente per la locazione o il noleggio ha una leva economica più elevata, moltiplicando la possibilità di praticare l'attività diportistica e il turismo nautico, almeno per una certa tipologia di potenziali utilizzatori turistici. La maggior parte delle imprese operanti in questo settore è presente nel Lazio (20,9%), seguita da Puglia e Liguria (entrambe 14,3%), Sicilia (12,1%), Sardegna e Toscana (11%). Mediamente, considerate le dimensioni delle aziende e la ripartizione fra contratti di noleggio e di locazione, risulta un fatturato, per l'azienda media, di circa 185mila euro (Osservatorio Nautico Nazionale, 2009).

Per quanto riguarda le tipologie dei mezzi, la flotta charter è composta per il 38% da natanti, per il 61% da imbarcazioni e per lo 0,5% da superyacht, la cui lunghezza massima è compresa tra i 24 e i 50 metri. Distinguendo fra i contratti di noleggio e quelli di locazione, si nota che il 60% delle aziende campionate dal rapporto svolge esclusivamente attività di locazione, mentre meno del 30% svolge un'esclusiva attività di noleggio. La quota di aziende impegnate in entrambe le attività è residuale e si colloca attorno al 10%. Inoltre, dalle risposte fornite dalle aziende interpellate per la ricerca, emerge che, mediamente, ogni imbarcazione

viene noleggiata o locata per circa 70 giorni l'anno, con una tariffa media di 5 mila 500 euro. Sul fronte della clientela risulta che per il 60% delle imprese charter intervistate la domanda proviene dall'estero (Osservatorio Nautico Nazionale, 2009).

4.3 Le attività a monte: le infrastrutture portuali

La portualità turistica nasce come conseguenza del fenomeno turistico legato, specificamente, alla nautica da diporto.

Per portualità turistica si intende un insieme di attività, di strutture e di infrastrutture articolate, eterogenee e complesse per cui risulta necessario definire contenuti, obiettivi, strumenti, risorse e tutto quanto partecipa in generale alla formazione di questa che riteniamo comunemente essere una categoria economico-territoriale, ma sappiamo avere fortissime implicazioni di carattere sociale, ambientale, culturale.

Sulla base della classificazione fissata dall'art. 2 del d.p.r. 509/97, si definisce porto turistico: “il complesso delle strutture amovibili e inamovibili realizzate con opere a terra e a mare allo scopo di servire unicamente o precipuamente la nautica da diporto ed il diportista nautico, anche mediante l'apprestamento di servizi complementari”. La definizione, pur arricchita da ulteriori specifiche che precisano cosa debba intendersi per “approdo turistico” e “punto d'ormeggio²⁸, in ciò differenziandoli dal “porto turistico”, con l'uso dell'avverbio “precipuamente” lascia comunque qualche margine d'incertezza circa la tipologia delle imbarcazioni che in un porto turistico possono trovarvi ricovero. In ogni caso, la tipologia delle strutture contemplate non sembra esaurire appieno le esigenze di chi è interessato ad indagare il comparto del turismo nautico. A questo proposito, il Rapporto sul turismo nautico (2008), redatto dall'Osservatorio Nautico Nazionale²⁹, per rendere funzionali i criteri del DPR 509 integra quest'ultimo con

²⁸ L'approdo turistico è “...”la porzione dei porti polifunzionali aventi la funzione di cui all'art. 4, comma 3, della legge 28 Gennaio 1994, n. 84, destinata a servire la nautica da diporto ed il diportista nautico, anche mediante l'espletamento di servizi complementari; i punti d'ormeggio, sono “...”le aree demaniali e gli specchi acquei, dotati di strutture che non importino impianti di difficile rimozione, destinati all'ormeggio, alaggio, varo e rimessaggio di piccole imbarcazioni e natanti da diporto.

²⁹ L'Osservatorio Nautico Nazionale è stato costituito nel luglio 2008 con la firma della Convenzione fra la Provincia di Genova, Ucina - Unione Costruttori Industrie Nautiche e Affini, Contini Maria Vittoria - *Nautica da diporto e portualità come elementi di qualificazione del turismo nautico nelle aree marine protette: il caso dell'A.M.P. di Tavolara - Punta Coda Cavallo*

Tesi di dottorato in Scienze dei Sistemi Culturali XIII ciclo - Università degli Studi di Sassari.

Tabella 7: Classificazione delle tipologie di portualità turistica

<i>Tipologie</i>	<i>Descrizione</i>
<i>Porto turistico (marina)</i>	Infrastruttura costruita appositamente per il diporto che risulta essere ben protetta in tutte le condizioni climatiche. Dotato di innumerevoli servizi, viene costruito secondo un progetto originale che comprende, anche, la realizzazione di negozi e infrastrutture residenziali e turistiche.
<i>Porto</i>	Infrastruttura pubblica, non utilizzata esclusivamente per la nautica da diporto, in quanto capace di ospitare differenti tipologie di imbarcazioni. Si tratta di una struttura protetta da una o più dighe esterne, al cui interno si trova un elevato numero di servizi per le imbarcazioni, non paragonabile a quelli forniti dai Marina.
<i>Porto Canale</i>	Infrastruttura caratterizzata dalla peculiare posizione posta lungo le foci dei fiumi, nelle lagune, in canali artificiali, ecc. purché in diretta comunicazione con il mare. È una struttura estremamente protetta dal moto ondoso e dal punto di vista dei servizi può essere assimilabile a seconda della maggiore o minore offerta ai Marina oppure ai Porti.
<i>Darsena</i>	Categoria di infrastrutture paragonabile ai Marina se non fosse per la minor offerta di servizi. Al suo interno vi sono zone adibite al rimessaggio a mare e alla sosta-riparazione.
<i>Approdo (banchina/pontile)</i>	Costituita da strutture temporanee, spesso non è un'infrastruttura particolarmente protetta dalle condizioni climatiche e viene prevalentemente utilizzata per l'approdo temporaneo e la discesa a terra.
<i>Spiaggia attrezzata</i>	Può essere considerata tale, quella spiaggia non sottoposta ad un'intensa azione del moto ondoso durante tutto il corso dell'anno. Situata in zone prettamente turistiche, i servizi offerti da una spiaggia attrezzata sono limitati alla loro principale funzione di varare o di mettere a secco numerose imbarcazioni di dimensioni e pescaggio ridotto.
<i>Rada</i>	Insenatura della costa protetta dalla maggior parte dei venti, dove le imbarcazioni possono ancorare e da cui è possibile raggiungere agevolmente la costa per mezzo di piccole imbarcazioni a remi.

Fonte: Elaborazione propria

l'Accademia Italiana della Marina Mercantile, Cerist - Centro di Ricerca per l'Innovazione e lo Sviluppo del Turismo – e Diem - Dipartimento di Economia e Metodi Quantitative - dell'Università di Genova. L'Osservatorio nasce su proposta di UCINA per rispondere alle esigenze degli operatori della nautica con l'obiettivo di analizzare e approfondire le tematiche relative alla domanda turistica legata all'acqua - dagli aspetti territoriali, produttivi, economici, di mercato, legislativi – e dare vita ad un insieme coerente di informazioni utilizzabili per lo studio e lo sviluppo di questo importante comparto generato dalla nautica.

Contini Maria Vittoria - *Nautica da diporto e portualità come elementi di qualificazione del turismo nautico nelle aree marine protette: il caso dell'A.M.P. di Tavolara - Punta Coda Cavallo*

Tesi di dottorato in Scienze dei Sistemi Culturali XIII ciclo - Università degli Studi di Sassari.

le altre tipologie riportate su “Pagine Azzurre Edizione 2007”³⁰, che oltre ad essere la pubblicazione più dettagliata in merito alle informazioni riguardanti la tipologia delle strutture e dei servizi presenti, chiarisce anche il significato di porto turistico restringendo il “campo di applicazione” a: infrastruttura costruita appositamente per il diporto (Madau, Contini, 2009).

Nella tabella 7 si riporta una sintesi delle caratteristiche di alcune tipologie, scelte fra le più significative.

Tabella 8: Situazione nazionale sulle tipologie di strutture anno 2009

³⁰ Con successiva Circolare N. 17 (Prot. DEM2A-1175) del 27/09/2000, il Ministero dei trasporti e della navigazione avente ad oggetto ha specificato che "è ipotizzabile, da un lato, la realizzazione di un punto d'ormeggio all'interno di un ambito portuale; dall'altro, la tecnologia e la scienza delle costruzioni hanno raggiunto livelli di affinamento tali da rendere ipotizzabile la realizzazione di approdi turistici con il solo utilizzo di strutture di facile rimozione". Secondo il ministero il criterio distintivo deve essere quello "funzionale, che trova fondamento in due passaggi delle definizioni di cui all'art. 2, comma 1, del D.P.R. n. 509 del 1997, laddove da un lato, porti e approdi turistici sono caratterizzati dall'apprestamento di servizi complementari rispetto al mero ormeggio e ricovero, dall'altro, i punti d'ormeggio sono destinati solo ai natanti ed alle piccole imbarcazioni". Al fine di una compiuta ricognizione, i criteri del DPR 509 sono stati integrati con le informazioni riportate su “Pagine Azzurre – Edizione 2007”, che nel complesso è apparsa la pubblicazione più ricca di informazioni riguardanti la tipologia delle strutture e dei servizi presenti, e a cui si rimanda per il dettaglio alla tab.2.

Contini Maria Vittoria - *Nautica da diporto e portualità come elementi di qualificazione del turismo nautico nelle aree marine protette: il caso dell'A.M.P. di Tavolara - Punta Coda Cavallo*

Tesi di dottorato in Scienze dei Sistemi Culturali XIII ciclo - Università degli Studi di Sassari.

<i>Regioni</i>	<i>n° infrastrutture</i>	<i>Porto turistico marina</i>	<i>Porto</i>	<i>Porto ind. o commerciale</i>	<i>Porto Canal e</i>	<i>Darsena</i>	<i>Approdo</i>	<i>Spiagge attrezzate</i>	<i>Radice</i>
<i>Liguria</i>	53	11	31	2	1	3	3	1	1
<i>Toscana</i>	43	6	18		8	5	3		3
<i>Lazio</i>	29	3	11		8	7			
<i>Campania</i>	45	3	29	1	2		10		
<i>Basilicata</i>	2	1	1						
<i>Calabria</i>	15	1	6	2			2	3	1
<i>Sicilia</i>	85	3	42	3		2	33		2
<i>Sardegna</i>	77	11	34	1	2	4	25		
<i>Puglia</i>	47	2	27	2	1	8	7		
<i>Molise</i>	1		1						
<i>Abruzzo</i>	7	1	6						
<i>Marche</i>	11	3	5	1	2				
<i>Em.Rom</i>	22	6	1		10	3	2		
<i>Veneto</i>	46	7	5		2	26	6		
<i>Friuli V.G.</i>	42	10	11	4	3	6	8		
<i>Totali</i>	525	68	228	16	39	64	99	4	7

Fonte: Elaborazione propria dall' Osservatorio Nautico Nazionale, Rapporto sul turismo nautico 1, 2009

Sulla base della classificazione riportata nella tabella 8, l'Osservatorio Nautico Nazionale riferisce che l'Italia dispone di 525 infrastrutture, con circa di 147.000 posti barca, variamente distribuite nelle diverse tipologie.

La distribuzione dei porti risulta alquanto concentrata: limitandoci alle tipologie tipicamente vocate al diportismo nautico si può riscontrare come nel caso dei porti turistici le prime quattro regioni (Liguria, Sardegna, Friuli V.G. e Veneto) rappresentino il 57,4% delle strutture e nel caso della tipologia "Porto", Sicilia, Sardegna, Liguria e Campania sfiorino il 60%.

Tabella 9: andamento annuale della distribuzione dei porti, anno 2009

anni	n° infrastrutture	Porto turistico marina	Porto	Porto ind. o commerciale	Porto canale	Darsena	Approdo	Spiagge attrezzate	Rada
2007	502	61	223	16	38	63	91	3	7
2008	515	66	224	16	39	64	95	4	7
2009	525	68	228	16	39	64	99	4	2

Fonte: Elaborazione propria dall'Osservatorio Nautico Nazionale, Rapporto sul turismo nautico 1, 2009

Il trend indicato nella tabella 9 riporta una crescita dal 2007 al 2009 di 23 infrastrutture, ad aumentare sono stati soprattutto gli approdi i marina ed i porti mentre vi è una diminuzione delle rade al 2009.

La dotazione complessiva di infrastrutture per la ricettività, quindi dal porto turistico alla rada, è suddivisa per classi di numerosità ed è rappresentata tramite il colore attribuito alle singole regioni (le regioni in cui non è presente il grafico “a torta” sono evidentemente quelle prive di accesso al mare). La suddivisione percentuale fra le diverse categorie di infrastruttura è, invece, rappresentata dai grafici “a torta”: l’attenta lettura della carta permette quindi di capire con immediatezza la quantità e la qualità dei porti presenti (Osservatorio Nautico Nazionale, 2009).

4.3.1 I posti barca

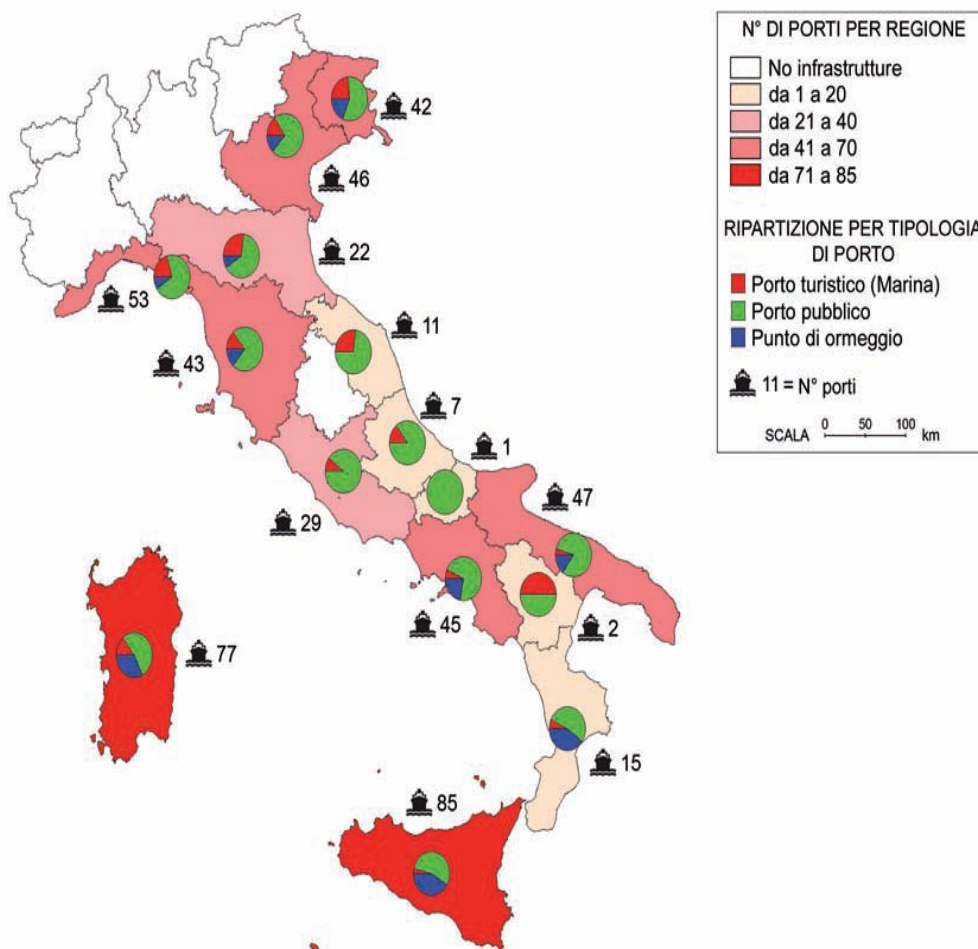
Un altro aspetto rilevante circa la ricettività si riferisce alla capacità delle strutture portuali di accogliere le unità da diporto; si parla dei posti barca che nel 2009 risultano oltre 147000 attualmente disponibili in Italia, con un aumento del 4,6% negli ultimi 3 anni (Osservatorio Nautico Nazionale, 2009).

La maggior parte dei posti barca è al momento concentrata nelle strutture portuali (porti turistici e porti polifunzionali) che nel complesso rendono disponibile oltre l’80% dei posti barca.

Figura 4: Numero e tipologia dei porti in Italia anno 2008

Contini Maria Vittoria - *Nautica da diporto e portualità come elementi di qualificazione del turismo nautico nelle aree marine protette: il caso dell’A.M.P. di Tavolara - Punta Coda Cavallo*

Tesi di dottorato in Scienze dei Sistemi Culturali XIII ciclo - Università degli Studi di Sassari.



(Fonte: Osservatorio Nautico Nazionale, Rapporto sul turismo nautico I, 2009)

La Liguria è la regione italiana con il maggior numero di posti barca (20923), seguita dalla Sardegna (18843), dalla Toscana (17167), dal Friuli Venezia Giulia (15359) e dalla Sicilia (15109).

Il Nord è la ripartizione geografica che presenta una migliore offerta, con 70,1 posti barca per ogni km di litorale, contro un valore nazionale pari a 20 in Francia la disponibilità è ben superiore, con oltre 40 posti ogni km; le Isole, invece, presentano la peggiore dotazione con 9,6 posti barca per km di litorale. In Liguria, rispetto alla Sardegna, i posti barca, oltre ad essere più numerosi, risultano anche meglio distribuiti: sono presenti, infatti, 60 posti barca ogni chilometro di costa, mentre in Sardegna appena 10. (Madau, Contini, 2009)

Tabella 10: Numero posti barca anno 2009

Contini Maria Vittoria - *Nautica da diporto e portualità come elementi di qualificazione del turismo nautico nelle aree marine protette: il caso dell'A.M.P. di Tavolara - Punta Coda Cavallo*
Tesi di dottorato in Scienze dei Sistemi Culturali XIII ciclo - Università degli Studi di Sassari.

Regioni	n° posti barca	n° infrastrutture	Porto Turistico marina	Porto	Porto industriale	Porto Canale	Darsena	Approdo	Spiagge attrezzate	Rada
Liguria	20923	53	6048	11561	742	2000	305	147	60	60
Toscana	17167	43	3647	6063		4847	1174	266		1170
Lazio	8099	29	2828	2370		1645	1256			
Campania	10449	45	1506	6545	1175	300		923		
Basilicata	835	2	235	600						
Calabria	4461	15	205	2797	137			200	922	200
Sicilia	15109	85	1206	8477	1150		430	3696		150
Sardegna	18843	77	4989	9730	2	380	730	3012		
Puglia	10073	47	948	6630	448	100	919	1020		
Molise	40	1		40						
Abruzzo	2821	7	1250	1571						
Marche	5763	11	2210	2510	3	1040				
Em.Rom.	5154	22	2610	124		1287	385	748		
Veneto	12157	46	2881	605		2170	4631	1870		
Friuli V.G.	15359	42	4801	2583	733	4380	1437	1425		
Totali	147253	525	35364	62206	4390	18149	11267	13315	982	1580

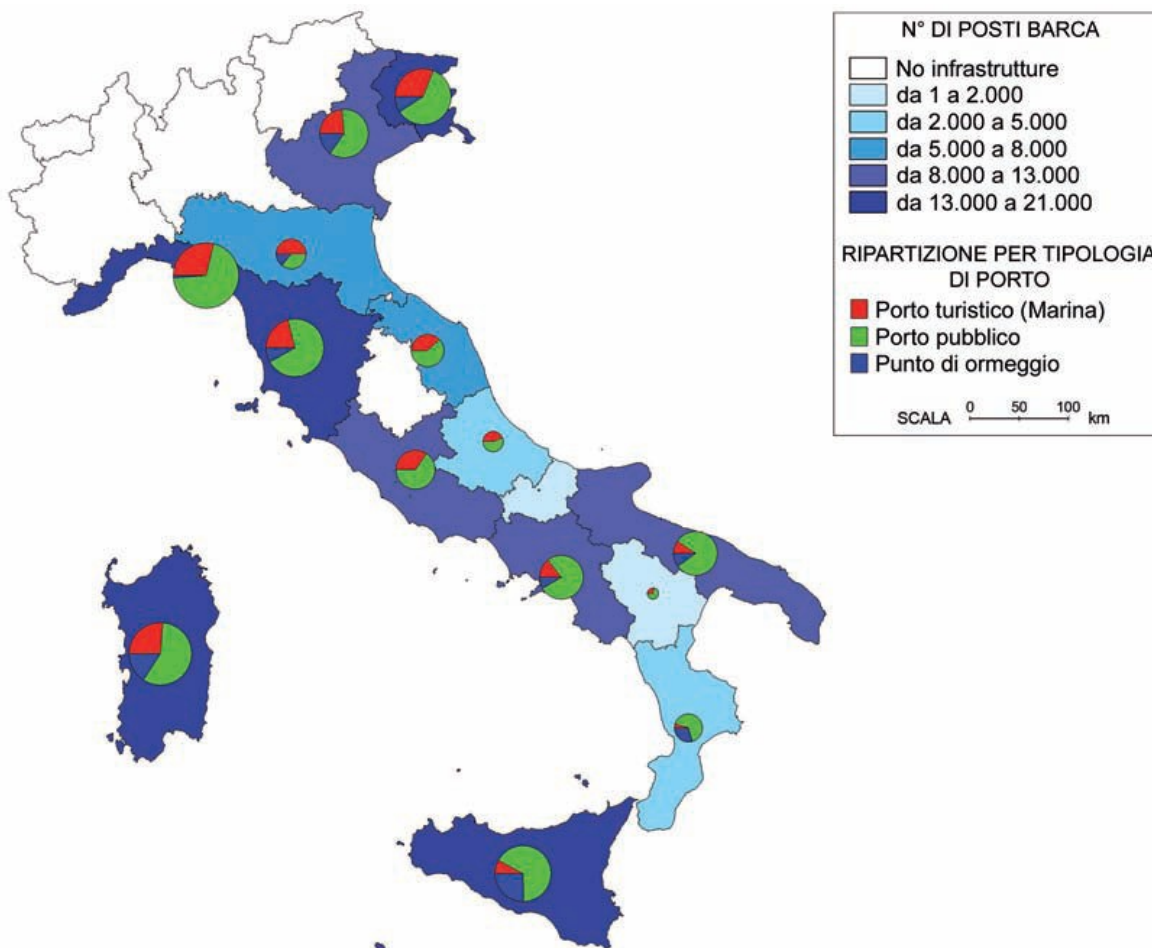
Fonte: Elaborazione propria dall'Osservatorio Nautico Nazionale, Rapporto sul turismo nautico 1, 2009

È bene evidenziare che, per ottenere importanti ricadute economiche sui territori interessati dal fenomeno della nautica da diporto, la sola presenza di posti barca non è sufficiente per attrarre la domanda del diportista, soprattutto in contesti dove i territori vicini fanno sì che l'offerta nautica sia fortemente concorrenziale.

La possibilità di un porto di operare come punto di scalo dipende in primo luogo dal suo inserimento in un itinerario nautico attrezzato, infatti un porto isolato difficilmente può diventare punto di approdo anche se situato in una località di grande richiamo. In secondo luogo oltre la disponibilità di posti barca è necessaria la presenza di una serie di servizi di supporto al settore e di servizi turistici più in generale, quali: possibilità di attracco; disponibilità di acqua; fornitura di luce; possibilità di rifornimento di carburante; presenza di vigilanza;

disponibilità di informazioni turistiche; presenza di servizi igienici; disponibilità di parcheggio; attrezzatura per l'alaggio; adeguata gestione dei rifiuti.

Figura 5: Distribuzione geografica posti barca anno 2009



(Fonte: Osservatorio Nautico Nazionale, Rapporto sul turismo nautico I, 2009)

4.4 La domanda e l'offerta di posti barca a confronto

Per avere una sintesi sull'attuale relazione tra domanda e offerta di posti barca, è stato costruito un "indice di ricettività" delle strutture diportistiche riferito a ciascuna provincia, esso rappresenta il rapporto tra il valore dell'offerta (numero di posti barca disponibili nella provincia) e quello della domanda (parco nautico provinciale) con il valore nazionale di 100. A livello nazionale, si riscontra un indicatore di ricettività delle strutture portuali diportistiche decisamente basso: la

domanda di posti barca risulta infatti oltre 4 volte superiore all'effettiva dotazione esistente (Unione Trasporti, ISNART 2009).

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

Dall'indagine condotta dall'unione trasporti sull'imprese portuali emerge che tra le maggiori criticità che attualmente ruotano intorno al turismo nautico e che, inevitabilmente, hanno ricadute anche sull'attività imprenditoriale annessa risultano essere il costo degli ormeggi e l'offerta di infrastrutture (48%). In Italia il costo di un posto barca è infatti decisamente più elevato che negli altri paesi europei, con una maggiorazione che oscilla tra il 30% e il 150%.

Secondo le imprese portuali e turistiche intervistate, il successo per il turismo nautico è riconducibile a quattro fattori chiave (Unione Trasporti, ISNART, 2009):

1. un'offerta di qualità, specializzata e dotata di un'ampia gamma di servizi differenziati e diversificati;
2. una gestione imprenditoriale da attuarsi anche attraverso una formazione specializzata del personale e un'innovazione continua dei servizi offerti alla clientela;
3. un contesto territoriale dotato di infrastrutture e strutture dedicate al turismo nautico;

4. un'organizzazione settoriale e territoriale semplificata (burocrazia e normative di settore).

4.5 I servizi dei porti turistici

In qualsiasi tipologia di porto turistico, sia esso stanziale o di transito, è fondamentale fornire servizi adeguati al tipo di utenza, destinati sia alle barche che alle persone, tali da coinvolgere il più possibile le intere risorse dell'area, comprese quelle ambientali, storiche e sociali presenti nell'entroterra. La specificità del settore della portualità turistica viene individuata nel fatto che ogni porto contemporaneamente offre più servizi, tra loro complementari. (Fortezza, 2008)

Esistono molteplici categorie di servizi che devono integrare l'offerta turistica di ciascun porto (Osservatorio Nautico Nazionale, 2008, 2009, 2010)

- ≡ servizi portuali primari, approdi, scali di alaggio attrezzati³¹, officine, ecc.;
- ≡ servizi di rifornimento, di carburante, di lubrificanti, di acqua (potabile e non) ed energia elettrica, approvvigionamento alimentare;
- ≡ servizi radiotelegrafici, impianti radio, servizio radio costiero, servizio meteo e avvisi ai naviganti, telefonia fissa, fax, posta elettronica;
- ≡ assistenza tecnica all'ormeggio e assistenza in mare;
- ≡ servizi portuali complementari, moli attrezzati, boe luminose, allacciamenti telefonici, elettrici, TV, carri gru, carri ponte;
- ≡ servizi tecnici secondari, stazione servizi imbarcazioni, officine di riparazioni apparecchiature di bordo, magazzini parti di ricambio, riparazione attrezzature ausiliarie, rifornimento gas liquido, cantieri di riparazione e rimessaggio;
- ≡ servizi di assistenza a terra, autorità portuali, doganali e di polizia, servizi di vigilanza diurna e notturna, servizi anti-incendio, pronto soccorso,

³¹ Per alaggio si intende la messa in acqua o in secco dell'imbarcazione. L'alaggio può avvenire tramite sollevamento della barca, con gru o *travel-lift* capace di sollevare imbarcazioni più pesanti rispetto alla gru -, oppure immergendo direttamente in acqua il carrello da trasporto, utilizzando gli appositi scivoli. Per scivolo si intende l'insieme delle attrezzature leggere, degli impianti e dei servizi essenziali atti a garantire l'accesso al mare delle piccole imbarcazioni da diporto, ovvero le operazioni necessarie al varo e alaggio dei natanti, nonché alla corretta gestione ambientale dei rifiuti solidi e liquidi.

- impianti igienici (bagni, docce, lavanderie), smaltimento di rifiuti solidi e liquidi, aree di parcheggio sorvegliate;
- ≡ servizi turistico - alberghieri, alberghi, motel, residence, ristoranti e pizzerie, bar e pub, impianti sportivi vari;
- ≡ servizi commerciali, supermarket, negozi di materiale nautico e abbigliamento in genere, trasporti privati (auto, moto, bici a noleggio), trasporti pubblici (autobus e taxi), banche, ufficio postale, agenzie di viaggi, edicole e librerie, artigianato e gastronomia locale;
- ≡ accesso a beni territoriali, culturali, ambientali e storici (musei, monumenti, spettacoli, folclore).

Accanto a queste categorie di servizi, necessari o comunque utili a ciascuna tipologia di utenza, troviamo ulteriori servizi richiesti principalmente da utenti che utilizzano imbarcazioni più grandi e di lusso, come ad esempio: la rete wireless in porto, negozi di oggettistica di lusso, boutique, vicinanza di campi da golf, case da gioco, possibilità di noleggiare auto di lusso, tutti quei servizi insomma non di primaria o secondaria importanza, ma sempre più richiesti dalla “grande” utenza nautica moderna.

Appare evidente che gli utenti del mare non usufruiscono solamente di ciò che viene fornito all'interno delle strutture portuali, ma anche di tutto ciò che viene offerto da altre realtà connesse o non alla nautica del territorio circostante. È pertanto sicuramente fondamentale che i porti turistici garantiscano una organizzazione infrastrutturale e gestionale che ne assicuri la massima funzionalità, ma è altrettanto importante che essi siano quanto più possibile integrati con i retroterra territoriali ed urbani.

L'analisi qualitativa delle strutture portuali si può basare sulla presenza di una serie di servizi rivolti sia all'imbarcazione sia al diportista. I dati analizzati nel rapporto della nautica del 2009 sono quelli serviti dai dati ufficiali del Ministero Infrastrutture e dei Trasporti.

I risultati illustrati nella tabella 12 mostrano come esattamente la metà dei porti abbia un livello qualitativo definibile ottimo, mentre sarebbe solo il 16,3% la percentuale di infrastrutture con livello qualitativo non sufficiente: si tratta di dati che necessiterebbero ovviamente di un'analisi puntuale a livello di singola regione

se non di singolo porto. Il risultato infatti appare in parte in contraddizione con il giudizio non occasionale che il diportista dà in relazione proprio alla qualità dei servizi portuali: forse è da presumere che non basti la presenza di un servizio per assicurare la qualità complessiva di un porto ma si debba verificare la qualità dell'erogazione del medesimo (Osservatorio Nautico Nazionale, 2008).

Tabella 11: numero di posti barca per dotazione di servizi e per regione al 31/12/2007

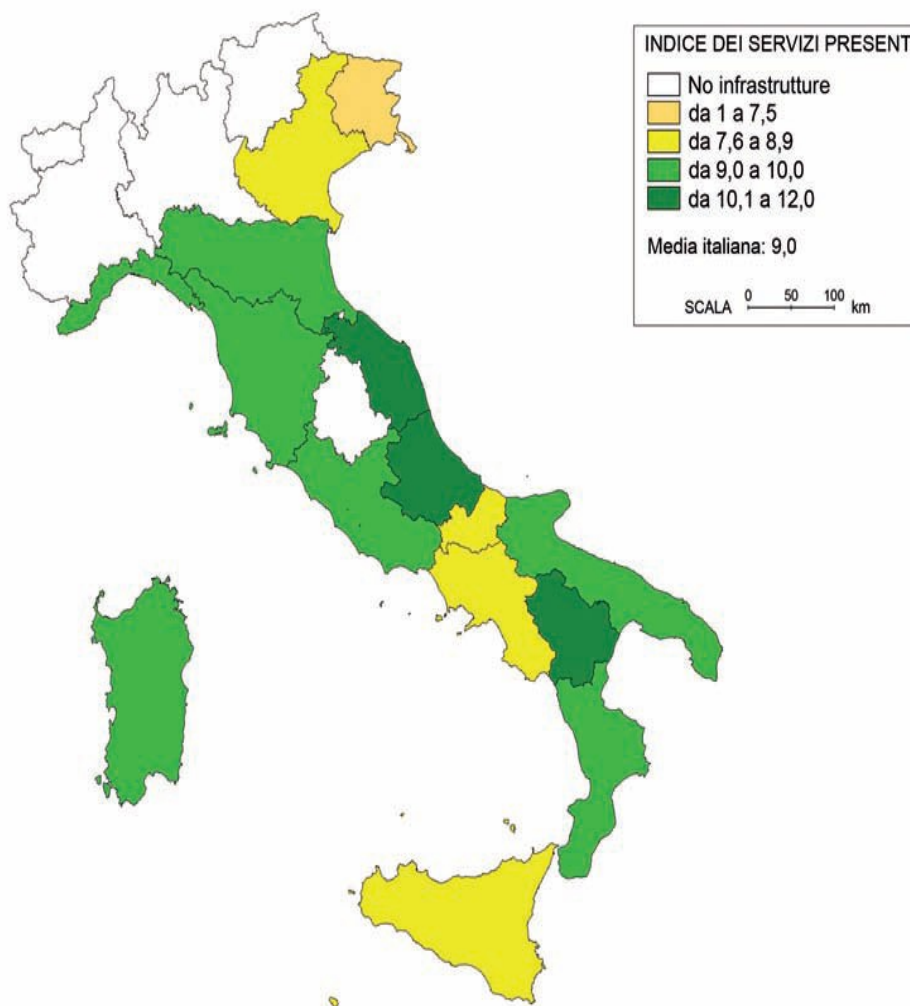
Regioni	Attracco	Acqua	Luce	Carburante	Vigilanza	Infoturistici	Servizi igienici	Parcheggio	Alaggio	Rifiniti	Totale posti barca
Liguria	12366	21004	20770	12400	14838	10715	20334	15673	20765	16812	23514
Toscana	15953	15171	12206	11237	8767	8289	10815	11930	12890	14304	17125
Lazio	6573	7655	6345	3835	6293	4029	5544	5323	5909	7773	7665
Campania	16460	15467	14144	7922	14477	6117	10922	7651	11366	12863	17160
Calabria	3050	3900	2808	2291	2437	1628	3500	3088	3579	3614	4120
Puglia	11178	7939	6545	4157	8596	7358	8123	4607	5909	9425	11509
Molise	288	288	288	163	288	163	288	125	288	288	288
Abruzzo	2390	2695	2600	1941	2495	2391	2004	2400	2204	2695	2695
Marche	5558	5414	5414	4825	4659	2347	5025	4889	4889	5558	288
Em.Rom.	5215	4981	4981	2541	4304	3876	4525	3484	3749	4795	5283
Veneto	3639	3639	3380	2913	3432	3429	3380	3417	3639	3639	3639
Friuli V.G.	12608	11622	11101	7007	7007	7007	8066	9998	8227	7007	13031
Sardegna	15511	15368	14856	10555	13947	11109	14592	13045	13507	13861	15517
Sicilia	13900	13561	13874	7441	13010	6625	9586	7620	10158	8399	14263
Totale	133689	128641	118649	79228	104577	74483	107065	93744	106493	108506	141476

Fonte: Osservatorio Nautico Nazionale, Rapporto sul turismo nautico 1, 2009

Figura 6: Distribuzione geografica, indice dei servizi presenti anno 2009

Contini Maria Vittoria - *Nautica da diporto e portualità come elementi di qualificazione del turismo nautico nelle aree marine protette: il caso dell'A.M.P. di Tavolara - Punta Coda Cavallo*

Tesi di dottorato in Scienze dei Sistemi Culturali XIII ciclo - Università degli Studi di Sassari.



(Fonte: Osservatorio Nautico Nazionale, *Rapporto sul turismo nautico 1*, 2009)

Le valutazioni fatte dal CENSIS permettono di cogliere a pieno il valore di volano per l'economia locale delle produzioni collegate alla nautica da diporto, introducendo però una visione integrata di tutta la filiera produttiva (a “monte” e a “valle”).

Per la valutazione dell'impatto è infatti necessario tenere in considerazione sia i produttori e i loro fornitori relativamente alla fase di “progettazione e produzione”, ma anche quanto è connesso con la fase di “utilizzo” dell'imbarcazione, sia in termini di servizi di stazionamento e manutenzione (manutenzione motori, verniciatura, rimessaggio, ecc.) che di utilizzo (patenti nautiche, assicurazioni, ecc.) e soggiorno (alberghi, ristoranti, agenzie viaggio, ecc.). La seguente figura sintetizza tutte le attività che a diverso titolo possono rientrare nella nautica da diporto intesa nel suo complesso.

Contini Maria Vittoria - *Nautica da diporto e portualità come elementi di qualificazione del turismo nautico nelle aree marine protette: il caso dell'A.M.P. di Tavolara - Punta Coda Cavallo*

Tesi di dottorato in Scienze dei Sistemi Culturali XIII ciclo - Università degli Studi di Sassari.

Tabella 12: Livello dei servizi per Regione, anno 2008

Regioni	N° infrastr.	Valori assoluti			Valori percentuali %		
		Ottimo 9-12	Discreto 5-8	Non suff. 0-4	Ottimo 9-12	Discreto 5-8	Non suff. 0-4
Liguria	49	27	15	7	55,1	30,6	14,3
Toscana	41	25	12	4	61	29,3	9,8
Lazio	28	14	12	2	50	42,9	7,1
Campania	46	18	21	7	39,1	45,7	15,2
Basilicata	1	1	100	0	0	0	0
Calabria	14	7	6	1	50	42,9	7,1
Sicilia	79	32	30	17	40,5	38	21,5
Sardegna	74	42	19	13	56,8	25,7	17,6
Puglia	44	21	12	11	47,7	27,3	25
Molise	1	1	0	100	0	0	0
Abruzzo	6	4	2	66,7	33,3	0	0
Marche	11	10	1	90,9	9,1	0	0
Emilia Rom.	22	13	6	3	59,1	27,3	13,6
Veneto	43	19	20	4	44,2	46,5	9,3
Friuli V.G.	43	19	11	13	44,2	25,6	30,2
Totale Italia	502	252	168	82	50,2	33,5	16,3

Fonte: Osservatorio Nautico Nazionale, Rapporto sul turismo nautico 0, 2008

È opportuno anche citare l'esistenza di servizi più recenti e "ricercati" con un alto valore aggiunto riservati a una clientela di elite particolarmente esigente e abituata a usare tecnologie e servizi avanzati, come internet e distribuzione televisiva a banda larga, tali servizi devono essere considerati *commodity* in una infrastruttura pubblica come un marina o un villaggio turistico di nuova costruzione.

Alcuni servizi possibili sono:

- a) Connettività Internet a banda larga³²
- b) IP Telephony (Telefonia su IP)³³

³² Sia nel posto barca, che all'interno degli alloggi e negli appartamenti nelle aree pubbliche del Marina è possibile fornire servizi di connettività a Banda Larga con accesso a Internet. Il servizio viene offerto tramite un PC o Terminale con apposita interfaccia di comunicazione (ad es. WiFi). Sono gestite chiavi di accesso e profili utente. La tariffazione è di solito *Flat Rate* o *Pay per Use*.

³³ Servizi come *Skype* o di altri operatori possono essere offerti tramite terminale o telefono IP. Le telefonate in particolare quelle internazionali hanno costi particolarmente vantaggiosi. Tariffazione *Pay-per-Use*.

Contini Maria Vittoria - *Nautica da diporto e portualità come elementi di qualificazione del turismo nautico nelle aree marine protette: il caso dell'A.M.P. di Tavolara - Punta Coda Cavallo*

Tesi di dottorato in Scienze dei Sistemi Culturali XIII ciclo - Università degli Studi di Sassari.

- c) Televisione su IP (canali SAT/DTT , Video On Demand, Canale TV del Marina)³⁴
- d) Videosorveglianza al posto barca e di area³⁵
- e) Videoconferenza IP
- f) Portale servizi interni al marina (cambusa, fornitori, ecc...)

I servizi sopra elencati possono essere offerti con diversi *business model* e modalità di tariffazione: *Free of Charge* ad esempio per il Canale Business TV e il Portale Servizi dove la raccolta pubblicitaria paga il costo, *Flat Rate*, *Pay Per Use*.

³⁴ Sulla rete wireless possono viaggiare flussi di canali televisivi, ritrasmessi da un insieme di encoder. La distribuzione su rete IP senza fili è particolarmente vantaggiosa in quanto si evitano complicati sistemi di cablaggio e di connessione. Il Terminale una volta alimentato offre immediatamente il menù con i canali televisivi disponibili e altri servizi tra cui *Video-On-Demand* e informazioni.

³⁵ Occorre distinguere tra il sistema di videosorveglianza del Marina e i servizi di videosorveglianza ai Clienti. Il primo è a protezione delle aree e della infrastrutture comuni, il secondo è sottoscrivibile dai clienti ed è a loro dedicato “ad hoc”. In particolare il servizio è rivolto ai mega-yacht il cui costo giustifica un occhio continuo sulla proprietà da parte dell’armatore. Il servizio semplice di videosorveglianza può venire integrato con servizi di monitoraggio presidiato erogati dal gestore della sicurezza. Telecamere fisse o dome mobili possono essere installate in modo discreto, facendo quasi parte dell’arredo delle banchine, in prossimità di ogni posto barca a controllare il natante. Un sistema di allarmi legato a *motion-detection* può avvisare il proprietario di attività indesiderate sulla propria imbarcazione. Il collegamento con un provider per la registrazione remota delle immagini garantisce affidabilità e sicurezza.

5. I possibili modelli di portualità turistica

Per poter delineare in maniera più approfondite le diverse tipologie portuali è possibile effettuare un'ulteriore suddivisione dei porti combinando la funzione d'uso dell'infrastruttura, con la tipologia di utilizzatore.

Dall'incrocio della tipologia portuale con gli utilizzatori scaturiscono tre possibili modelli di portualità turistica chiamate: parcheggio di barche, piazza sul mare e villaggio della nautica (Betti, Forlani, Fortezza e Pencarelli, 2007).

La suddivisione permette di comprendere che, ad ogni modello corrisponde un sistema d'offerta e un diverso portafoglio di prodotti, comportando un grado differente di coinvolgimento del fruitore.

Il coinvolgimento va inteso in termini temporali riguardo il lasso di tempo trascorso dal fruitore nella struttura portuale (diporto di transito e diporto stanziale) e in termini qualitativi ovvero la capacità di offrire servizi in grado di soddisfare e trattenere il fruitore.

5.1 Il parcheggio di barche

Il “*parccheggio di barche*” è un modello che offre l'attracco per le imbarcazioni e le “utilità” o servizi di base limitati. Questa tipologia di porto non è capace di trattenere il diportista al suo interno. Non ha fattori di attrattiva per i turisti presenti a terra. Le ricadute sul territorio di questo modello di portualità sono essenzialmente due:

1. è una porta a mare al servizio delle attività presenti sul territorio, non ha autonomia e vitalità propria.
2. Non crea grosso valore aggiunto e posti di lavoro in banchina.

La sostenibilità economica dei porti turistici col solo ormeggio (se gestiti bene) vanno a pareggio non creando perciò un indotto, i parcheggi di barche sono per cui strutture solitamente pubbliche al servizio del territorio e da questo devono essere finanziati (Betti, Forlani, Fortezza e Pencarelli, 2007).

5.2 La piazza su mare

La “*piazza sul mare*” offre una grande varietà di prodotti, dalle utilità base per i diportisti ai servizi di ristorazione e per il tempo libero, caratterizzandosi per la “vivacità” sociale.

Questa tipologia di porti è attrattiva sia per i diportisti, che per i residenti ed i turisti (es. balneari) che la apprezzano per trascorrervi parte della propria giornata dedicata alle attività ricreative e del tempo libero (sociali, sportive, commerciali, ecc.)

L’importanza della vita sociale che si verifica in questa tipologia di porto e lo stretto collegamento fisico ed emotivo con il territorio lo rende una delle “piazze della città”.

La vivacità, il “traffico” e a volte la rumorosità del porto non lo rendono però attrattivo per i diportisti che cercano un luogo di riposo dedicato alla privacy, tranquillità e relax.

Le ricadute su territorio sono molteplici, anzitutto rappresenta una porta a mare al servizio delle attività presenti sul territorio, è un luogo d’incontro con molte attività economiche e sociali.

In secondo luogo diviene un fattore di attrattività turistica per il territorio.

Infine le attività commerciali e turistiche presenti nel porto creano valore aggiunto e posti di lavoro.

La sostenibilità economica de i porti turistici con il solo ormeggio (se gestiti bene) vanno a pareggio mentre le piazze sul mare, se concepite come luoghi al servizio del territorio, devono essere finanziate con intervento pubblico, possono però essere concepite anche come luoghi privati; in questo caso la redditività generata dalle attività dei servizi a terra deve contribuire al finanziamento dell’intero sistema porto (Betti, Forlani, Fortezza e Pencarelli, 2007).

5.3 Il villaggio della nautica

Il “*villaggio della nautica*” rappresenta un vero e proprio villaggio, solitamente immerso in un contesto ambientale fortemente attrattivo ed avvolgente, costruito

su misura per il diportista. È quindi il palcoscenico ideale per vivere la passione per la nautica e per l'esperienza della vacanza in barca. Offre una grande varietà di servizi sia per la persona (ristorante, bar, impianti sportivi, centro benessere, ecc.) sia per le imbarcazioni (manutenzione, assistenza, ecc.).

È rivolto ad un segmento di diportisti di livello medio - alto (Con imbarcazioni superiori ai 12 metri), che ricerca soluzioni esclusive ed è disposto a pagare un surplus per ottenerle.

È una realtà abbastanza chiusa rispetto ai turisti e ai residenti che non hanno una barca o un appartamento nella prossimità del porto.

Le ricadute sul territorio del villaggio del mare indicano il modello come un fattore di attrattività per il territorio (capace di richiamare diportisti con imbarcazioni di medie e grandi dimensioni); creando un valore aggiunto e posti di lavoro diretti (all'interno del porto) ed indiretti (per i servizi alla persona e alle imbarcazioni).

La sostenibilità economica di questo sistema porto può essere un'iniziativa imprenditoriale in quanto la redditività delle attività commerciali e di servizio permette di ottenere una redditività congrua alla tipologia d'investimento (Betti, Forlani, Fortezza e Pencarelli, 2007).

6. Confronto tra la portualità turistica italiana ed europea

L'Italia occupa il secondo posto nel bacino del Mediterraneo per estensione costiera, dietro solo alla Grecia (con 14 mila km). Nonostante il primato, però, la penisola Ellenica detiene solo l'11,3% dei porti contro il 40% dell'Italia (il numero più alto del Mediterraneo) con oltre 140 mila posti barca mentre al secondo posto abbiamo la Croazia (28%). La concorrenza per numero di approdi per i diportisti giunge dai 123 mila posti barca offerti dalla Spagna. (Unione Trasporti, ISNART, 2009)

Pur tenendo conto della possibile diversità di computo delle imbarcazioni e dei posti barca, in Italia i posti barca, se vengono rapportati al parco nautico, sono decisamente inferiori a quelli presenti negli altri Stati europei considerati. Infatti, a fronte di un parco nautico di circa 618 mila imbarcazioni, sono disponibili poco più di 147 mila posti barca, pari a un posto barca ogni 4 imbarcazioni. In Grecia e Croazia il rapporto è decisamente superiore, mentre Francia, Gran Bretagna e Svezia dispongono di una dotazione infrastrutturale più completa (Unione Trasporti, ISNART, 2009).

Le potenzialità di sviluppo del turismo nautico del nostro Paese nonostante le caratteristiche climatiche e morfologiche che senza dubbio lo avvantaggiano, mostra un numero d'imbarcazioni e di posti barca per abitante inferiore rispetto a quello dei paesi oggetto del confronto.

Il numero medio di posti barca per km di costa conferma il ritardo della penisola, ogni km di costa infatti dispone in media meno di 20 posti barca, mentre in Francia la disponibilità è di gran lunga superiore, con oltre 40 posti ogni km. Proprio la Francia rappresenta un utile punto di riferimento per riflettere sugli effetti economici e non solo derivanti dalla concentrazione di un elevato numero di porti turistici in una porzione di costa tutto sommato limitata (Unione Trasporti, ISNART, 2009).

Il caso particolare della Costa Azzurra indica la presenza di numerosi scali localizzati quasi uno accanto all'altro che offrono servizi tecnici, sicurezza ed ormeggi al centro delle principali località turistiche, creando così un forte polo d'attrazione sia per i diportisti, sia per i turisti attratti dal fascino di una regione

Contini Maria Vittoria - *Nautica da diporto e portualità come elementi di qualificazione del turismo nautico nelle aree marine protette: il caso dell'A.M.P. di Tavolara - Punta Coda Cavallo*

Tesi di dottorato in Scienze dei Sistemi Culturali XIII ciclo - Università degli Studi di Sassari.

molto nota. Da Mentone a Saint Tropez, infatti, in circa 130 chilometri di litorale, si trovano circa 23 porti turistici attrezzati, oltre ad un'altra dozzina di approdi minori e vari bacini pubblici con banchine riservate al diporto. Inoltre, sempre sul Mediterraneo sono presenti un'altra ventina di Marina fino alla foce del Rodano e circa altri 30 lungo le coste del Languedoc – Roussillon, fino al confine con la Spagna. In Francia la vicinanza dei porti rappresenta per i diportisti una forte attrazione dovuta alla sicurezza nella navigazione e alla varietà di offerta garantita (Unione Trasporti, ISNART, 2009).

Dal punto di vista strutturale, si tratta, per la maggior parte, di infrastrutture inserite nel centro abitato, animate tutto l'anno perciò non si tratta di porti stagionali come la maggior parte dei porti italiani.

I porti francesi, infatti, si configurano come veri e propri villaggi sul mare, offrendo tutto ciò di cui il diportista necessita: supermercati, lavanderie, ristoranti di vario genere, bar, gelaterie, rivendite di giornali e tabacchi, negozi di ogni genere. In molti casi le marine sono in grado di ospitare imbarcazioni oltre i 30 metri e megayacht oltre i 100 metri di lunghezza. Inoltre, ogni porto è differente dagli altri, offrendo, così, motivi peculiari di interesse.

Nonostante il caso della Costa Azzurra rappresenti un contesto particolare a causa della forte attrattiva ambientale e paesaggistica, questa breve analisi mostra che, in un territorio vocato al turismo, l'aumento delle strutture turistiche qualificate ha un effetto positivo sulle potenzialità del territorio, creando l'aumento dell'offerta e della domanda di posti barca.

In questa direzione, l'aumento del numero di porti turistici porta al miglioramento dell'offerta di servizi, ad un contenimento dei prezzi e alla crescita del sistema territoriale nel suo insieme, alimentando un ricco indotto e quindi portando lavoro e benessere. (Osservatorio Nautico Nazionale, 2009).

7. Il turismo nautico

Esistono svariate definizioni di turismo³⁶, ma, come noto, quella oggi universalmente accettata è stata proposta nel 1994 *dal World Tourism Organization (WTO)* e dalla Commissione statistica delle Nazioni Unite (UNSTAT). Essa considera il turismo come: “Le attività delle persone che viaggiano verso, e si trovano in, luoghi diversi dal proprio ambiente abituale, per un periodo complessivo non superiore a un anno consecutivo a scopo di svago, affari o per motivi diversi dall’esercizio di un’attività remunerata all’interno dell’ambiente visitato”. Da questa definizione derivano tre criteri che caratterizzano il turismo: lo spostamento al di fuori del luogo di residenza; la permanenza nel luogo visitato inferiore a una specifica durata, al di là della quale lo spostamento si configura come mutamento di residenza; lo scopo del viaggio, che può comprendere qualsiasi motivazione al di fuori di un’attività remunerata. Alcuni autori ritengono che il turismo possa considerarsi come un complesso sistema in cui interagiscono: il turista, colui che esercita sul mercato una domanda di esperienze turistiche; le imprese che producono beni e servizi destinati a soddisfarne la domanda; il sistema politico amministrativo che può influire sullo sviluppo e sull’organizzazione della domanda e dell’offerta; la comunità ospitante, inclusa la parte non direttamente coinvolta nell’attività turistica (McIntosh e Goeldner, 1995).

Il turismo nautico, definito come turismo marino, ovvero legato alle località marittime, rappresenta una tipologia particolare di turismo. Come più volte sottolineato nelle analisi di settore, il diporto nautico risulta poco analizzato e le sue caratteristiche poco conosciute: spesso ci si è fermati a rilevare il “semplice” acquisto dell’imbarcazione, dando per scontato che la pratica successiva della

³⁶ A titolo di esempio riportiamo quella di Herman Von Schullard, 1910: “S’intende per turismo l’insieme di tutte le attività, principalmente di natura economica, che hanno direttamente a che fare con l’ingresso, il soggiorno e il movimento di stranieri verso l’interno e verso l’esterno di un Paese, una città, una regione”; quella della Lega delle Nazioni, 1937: “È considerato turista un soggetto che trascorre un periodo di almeno 24 ore in un paese diverso da quello abituale di residenza”; quella del World Tourism Organization (WTO), 1968): “Si definisce visitatore una persona che viaggia in un Paese diverso da quello in cui ha abituale residenza, per qualunque ragione diversa da quella di un lavoro pagato”. Si veda Candela, Figini, 2003, p. 12 e segg.

navigazione fosse un fatto del tutto personale e la forma di pratica conseguente una sorta di “turismo fai da te”.

Ciò premesso, il turismo nautico è considerato un indotto della nautica da diporto (Cazzaniga Francesetti, 2005) e, si suddivide in tipologie spesso molto diverse tra loro (Viola, 2001)

- ≡ *turismo praticato da chi ha altre mete o solo il piacere di navigare, che cerca un approdo al solo scopo di fare tappa o magari di fare una superficiale conoscenza del luogo; questo tipo di turista cerca porti ben attrezzati, con i servizi essenziali, magari un buon ristorante, ma non si allontana dal porto e rappresenta soprattutto un cliente potenziale per il futuro se sarà stato soddisfatto ma anche attratto da qualche cosa che lo invogli a tornare con altri intendimenti (tipologia di turismo assimilabile al cosiddetto turismo d'affari);*
- ≡ *turismo costituito dai diportisti che decidono di passare le loro vacanze in crociera in una determinata area, arrivandovi con la propria barca o prendendola in affitto in zona, spesso lasciandola per lunghi periodi allo scopo di tornare più volte per meglio conoscere la regione; questo tipo di turista è quello che più di ogni altro è attratto dalla bellezza dei luoghi, dalle risorse ambientali, storiche e culturali, dall'insieme di servizi offerti nell'area, dal clima complessivo che vi regna, dall'ospitalità che caratterizza i grandi poli turistici (tipologia di turismo assimilabile a quello tradizionale delle città d'arte);*
- ≡ *turismo che considera la navigazione non come elemento principale della vacanza, ma come un complemento essenziale; si tratta di coloro, in numero sempre crescente, che scelgono di fare le proprie vacanze al mare in casa o in albergo, ma desiderano avere a disposizione una barca con la quale muoversi per mare ed esplorare la costa. La barca in genere è più piccola, normalmente non cabinata, di proprietà o presa in affitto, può arrivare di volta in volta su carrello o può stazionare in luogo per anni – a terra o in acqua – affidata ad operatori locali. La presenza di un porto in questi casi è determinante per attrarre il turista sul territorio;*

≡ *turismo stanziale*; colui che utilizza l'imbarcazione abita già nel territorio o a una distanza ragionevole da esso, ama possedere e godere una barca nel luogo di residenza. Nel momento in cui usa la barca è anch'egli un turista, nel senso che cerca anche lui quei servizi e quelle situazioni che attraggono il turismo.

Oltre a queste forme di classificazione più tradizionali, la letteratura sull'argomento suddivide il fenomeno secondo ulteriori tendenze, come quelle legate al turismo semistanziante, a quello delle *house boats* e ai *livreur de yacht* (Ucina, 2008).

Con "turismo semistanziante" o diportismo "escursionistico" si intende quel turismo nautico praticato durante la giornata per poi rientrare in serata nel medesimo porto. Si può parlare invece di "diportismo itinerante" quando la navigazione, generalmente durante un periodo di vacanza, si pratica per più giorni toccando vari porti o punti di approdo.

Le *house boats*, fenomeno particolarmente diffuso all'estero soprattutto negli Stati Uniti, sono vere e proprie abitazioni galleggianti, condotte senza patente nautica, adatte anche alle lunghe navigazioni.

Il *livreur de yacht* è invece colui al quale il diportista affida la propria imbarcazione, al termine della propria vacanza, al fine di riportarla al porto di ormeggio stabile.

7.1 Categorie di diporto: stanziale e di transito

Un'altra classificazione importante sia ai fini del turismo nautico, sia per l'individuazione del tipo di portualità turistica è la distinzione tra diporto stanziale e il diporto di transito. (Unione trasporti, ISNART, 2009)

Il diporto stanziale è quello praticato dai residenti della comunità locale, comune e/o regione di riferimento a seconda del livello dei collegamenti e di accessibilità del porto. Esso si concretizza in primo luogo nella decisione di dove ormeggiare la propria imbarcazione, tale decisione può variare a seconda della presenza di altre aree portuali diportistiche concorrenti vicino alla propria residenza, della tipologia di servizi offerti, della localizzazione rispetto alle aree di maggior interesse turistico e della tipologia di contesto geografico ed economico in cui è

Contini Maria Vittoria - *Nautica da diporto e portualità come elementi di qualificazione del turismo nautico nelle aree marine protette: il caso dell'A.M.P. di Tavolara - Punta Coda Cavallo*

Tesi di dottorato in Scienze dei Sistemi Culturali XIII ciclo - Università degli Studi di Sassari.

inserita. Tale forma di diporto presenta una stagionalità ridotta e, in relazione all'indotto economico, le ripercussioni sul territorio in questione sono più considerevoli sia dal punto di vista quantitativo che temporale.

Il diporto in transito, invece, si caratterizza per il fatto di stazionare per periodi limitati (1, 3 giorni in media) in un porto per poi ripartire alla volta di un altro ancora. Questa forma di diportismo avviene principalmente durante i periodi estivi e primaverili. Ciò che in questo caso attira i diportisti è la presenza di attrazioni in termini di patrimonio eco-ambientale e la possibilità di balneazione, oltre che le strutture di supporto adeguate.

Soffermandoci su queste differenti categorie di diporto, si comprende facilmente come siano diverse le strutture, le politiche gestionali e l'offerta di servizi adatte a ciascuna di esse. Possiamo pertanto affermare che non si può pensare ad un porto turistico come ad una costruzione edilizia quasi standardizzata, ma piuttosto ad una realtà da considerare in modo distinto dalle altre, con una storia a sé, un suo particolare mercato di riferimento, un ambiente circostante e un entroterra in grado di condizionare fortemente la gestione e le scelte strategiche e operative.

8. I frequentatori attuali e potenziali dei porti turistici: il diportista

Una recente definizione di “diportista” propone che si possa ritenere tale colui che mette in moto tutte le attività appartenenti alla filiera nautica: compra l'imbarcazione, affitta o acquista un posto barca, compra gli accessori, esegue e fa eseguire i lavori di manutenzione e migliorie, compra beni alimentari per creare la cambusa (Cacciapuoti, 2007). La categoria del diportista è anche suddivisa in velisti e in coloro che prediligono la navigazione a motore. Si tratta di due macro suddivisioni molto diverse tra loro, ma che sotto determinati aspetti trovano alcuni punti di incontro. È Talvolta possibile, infatti, conoscere qualcuno che si è avvicinato al diporto nautico con un mezzo a vela per poi passare a un'imbarcazione a motore, oppure qualcuno che dopo anni di navigazione a motore alla fine ha scelto la vela. A questo punto è evidente che la condizione di diportista non è qualcosa di stabile nel tempo, ma può variare in funzione del momento in cui si decide di appartenere a questa grande famiglia del mare, momento che porta con sé condizioni economiche, familiari, lavorative, abitative e condizioni particolari per il tempo libero.

Per quanto riguarda le imbarcazioni a vela, l'avvicinamento al diporto nautico può avvenire in seguito ad una vacanza trascorsa a bordo di un'imbarcazione presa a noleggio. In questo caso la scoperta del piacere di navigare a vela si traduce nel desiderio di possedere una barca propria.

Da un'indagine condotta da Assonat nel 2007 è emerso che la navigazione attraverso il mezzo velico rappresenta libertà assoluta, contatto con la natura e con se stessi, avventura, pace, una seconda casa: è, in definitiva, il viaggio³⁷.

I diportisti classificati come velisti, possono essere ulteriormente suddivisi in due categorie (Colombo, 2006).

- ≡ i “derivisti”, ossia coloro che si caratterizzano principalmente per la loro sportività e praticità e che scelgono le piccole unità a vela;
- ≡ gli amanti dei cabinati.

³⁷ Questo è quanto emerge da una indagine ASSONAT (Associazione nazionale approdi e porti turistici) dal titolo: Il diportista in Italia ed i servizi. Studio diagnostico fondamentale sui bisogni dell'utente.

I “derivisti” per andare in mare utilizzano le cosiddette derive; , tali unità non implicano l’esigenza di un posto barca, sono facilmente trasportabili, alabili e varabili, sono veloci in quanto riescono a planare, non richiedono investimenti esosi e sanno regalare molte emozioni a chi le utilizza senza troppe limitazioni di stagione. Coloro che scelgono questo tipo di barche, sono in generale i diportisti che a prescindere dalle condizioni economiche e dall’età, per scelta continuano a preferire le derive a qualsiasi altro tipo di mezzo. Si tratta di amanti del diporto nautico che tengono in modo particolare alle sensazioni fisiche che si riescono ad avvertire navigando solo con le derive; queste barche infatti, per la loro scarsa stabilità di forma, di peso e rapidità nelle variazioni di rotta, fanno sì che ogni minimo cambiamento del vento, delle regolazioni delle vele e dello spostamento del peso a bordo si traduca in una percezione fisica immediata. , Infatti, dal punto di vista tecnico, in queste categorie di natanti così “nervose e reattive” è più facile capire l’errore nella navigazione a vela. Spesso le derive vengono utilizzate per divertirsi e per avere un contatto più diretto con il mare, anche da chi naviga abitualmente su mezzi di dimensioni molto più grandi.

Fra coloro che prediligono i cabinati figurano i cosiddetti velisti convinti, cioè quelli che usano la barca tutto l’anno per uscite anche giornaliere e che amano prendere parte alle regate costiere e ai campionati invernali, e coloro invece che utilizzano la barca solo durante la stagione estiva per il periodo di vacanza (Colombo, 2006)³⁸.

Per quanto riguarda gli appassionati delle imbarcazioni a motore, l’avvicinamento al diporto nautico può avvenire per questioni culturali, come per esempio gli abitanti dei paesi e delle città costiere che con il mare hanno sempre avuto un contatto diretto, oppure, come nel caso della vela, per ragioni legate alla scoperta per esperienza di quanto sia piacevole navigare o ancora, per ragioni sociali (Colombo, 2006)³⁹.

³⁸ Spesso questi diportisti dopo qualche anno decidono di vendere la propria barca per noleggiarla nei periodi a loro più confacenti, oppure, nei periodi in cui l’imbarcazione non viene da loro utilizzata, la noleggiano ad altri operatori (Colombo, 2006).

³⁹ In quest’ultimo caso si potrebbe essere spinti ad avvicinarsi al diporto dall’acquisto di una barca da parte di un amico con il quale magari si trascorrono le vacanze, oppure dalla frequentazione di contesti in cui la maggior parte delle persone con cui abbiamo a che fare possiede una barca (Colombo, 2006).

Dalla già citata indagine condotta da Assonat è emerso che la scelta della barca a motore significa: condivisione, libertà, divertimento, velocità, svago ed arrivare alla meta⁴⁰.

Le tipologie di diportisti che utilizzano le imbarcazioni a motore sono numerose così come numerose sono le tipologie di imbarcazioni, le quali, dalle più piccole alle più grandi, spesso rappresentano quello che potremmo definire “il percorso del diportista” (Colombo, 2006).

Spesso si comincia con l’acquisto di un gommone⁴¹ mezzo facile da gestire e da condurre che permette, con costi abbastanza contenuti, di affrontare in sicurezza il mare, per poi passare ad una barca di dimensioni medio - piccole, la più idonea a rappresentare l’avvicinamento della popolazione alle attività nautiche, fino ad arrivare ad una imbarcazione grande e fornita di qualsiasi comodità e servizio.

Tra i diportisti in possesso di yacht⁴² a motore cabinati di dimensioni medie e grandi (di lunghezza solitamente superiore ai 10 metri senza distinzione di misura massima), troviamo sia gli appassionati e sia coloro che vedono la barca come uno *status symbol*. I primi fanno della barca la loro seconda casa sul mare, con il vantaggio di poterla spostare in ogni momento in località diverse; i secondi vedono la barca come elemento distintivo della loro posizione sociale. In quest’ultimo caso si tratta spesso di imbarcazioni possedute da armatori che le tengono in banchina come punti di ritrovo occasionali o per incontri di rappresentanza e che le impiegano di rado per uscite giornaliere quando il tempo lo permette.

⁴⁰ Questo è quanto emerge da una indagine ASSONAT (Associazione nazionale approdi e porti turistici) dal titolo: Il diportista in Italia ed i servizi. Studio diagnostico fondamentale sui bisogni dell’utente.

⁴¹ Battello pneumatico.

⁴² Anticamente la parola Panfilo (o panfano) designava un veliero da guerra; ai giorni nostri il panfilo o yacht è invece una nave da diporto a vela o a motore. Può avere diverse lunghezze, da circa 6 metri fino superare i 100. Ciò nonostante, la maggior parte degli yacht privati ricadono tra i 7 e i 14 metri di lunghezza.

Contini Maria Vittoria - *Nautica da diporto e portualità come elementi di qualificazione del turismo nautico nelle aree marine protette: il caso dell’A.M.P. di Tavolara - Punta Coda Cavallo*

Tesi di dottorato in Scienze dei Sistemi Culturali XIII ciclo - Università degli Studi di Sassari.

Grazie ad un'indagine nazionale svolta per l'osservatorio della nautica nazionale⁴³ da Assonat ed Assomarinas⁴⁴ finalizzata ad indagare il profilo del diportista possiamo avere alcune importanti informazioni riguardanti i tratti caratteristici del diportista: età, sesso, livello d'istruzione e posizione professionale.

In primo luogo dalla ricerca si evince che più della metà del campione indagato (circa il 66%) ha un'età compresa tra i 41 e i 65 anni, mentre soltanto il 15% rientra nella fascia inferiore ai 30 anni. L'età media rilevata è di 52 anni, suddivisa in 42 per le donne e 53 per gli uomini

La nautica da diporto è maggiormente praticata dagli uomini (84,9%); le donne, infatti, rappresentano appena il 15% , anche se, come visto in precedenza, queste ultime tendono a essere in media più giovani dei diportisti maschi.

Sempre secondo l'analisi del campione osservato i diportisti hanno un titolo di studio elevato: l'88% ha almeno il diploma e più del 40% è laureato, mentre la sola licenza media appartiene a un 5% del campione.

Il 30% circa del campione indagato ha dichiarato di essere imprenditore, il 26.9% libero professionista, il 22,9% dipendente e il 19% pensionati.

La maggioranza dei diportisti naviga in compagnia dei propri familiari (più del 65 per cento) o con amici (circa il 40 per cento degli intervistati). Meno del 6 per cento, invece, dichiara di essere solo. Per quanto concerne le giornate di fruizione

⁴³ L'Osservatorio Nautico Nazionale è stato costituito nel luglio 2008 con la firma della Convenzione fra la Provincia di Genova, Ucina - Unione Costruttori Industrie Nautiche e Affini, l'Accademia Italiana della Marina Mercantile, Cerist - Centro di Ricerca per l'Innovazione e lo Sviluppo del Turismo – e Diem - Dipartimento di Economia e Metodi Quantitative - dell'Università di Genova. L'Osservatorio nasce su proposta di UCINA per rispondere alle esigenze degli operatori della nautica con l'obiettivo di analizzare e approfondire le tematiche relative alla domanda turistica legata all'acqua - dagli aspetti territoriali, produttivi, economici, di mercato, legislativi – e dare vita ad un insieme coerente di informazioni utilizzabili per lo studio e lo sviluppo di questo importante comparto generato dalla nautica.

⁴⁴In cinquantadue porti individuati dall'indagine è stato somministrato ad un campione di diportisti presenti – sia abitualmente ormeggiati nella località sia in transito – un questionario volto (su base volontaria) ad approfondire le seguenti aree di indagine:

- Profilo del diportista: residenza, sesso, età, titolo di studio, professione, composizione dell'equipaggio.
- Caratteristiche dell'imbarcazione: lunghezza, propulsione, titolo d'uso.
- Utilizzo dell'imbarcazione: porto di ormeggio abituale, titolo d'uso del posto barca, frequenza d'uso, giornate in transito fuori dal porto di ormeggio abituale.
- Spese per l'uso del mezzo: servizi portuali, carburante, manutenzione, accessori/componenti, provviste e livello di soddisfazione generale.
- Tipologia di pernottamento ed eventuale spesa pro capite e pro die.
- Spesa complessiva e per sottocategoria merceologiche, ovvero per servizi di trasporto, ristorazione, shopping ed attività culturali - ricreative.
- Permanenza nel porto (per i diportisti in transito).

media annua, l'analisi ha evidenziato come, all'aumentare dell'età, cresca in maniera proporzionale la frequenza di navigazione. Chi ha meno di 30 anni naviga poco più di un mese l'anno complessivamente, mentre a partire dai 41 anni, quindi più dell'80% del campione, segnala un uso medio della barca di quasi due mesi, che sfiora i tre mesi a partire dai 65 anni (Ucina, 2009).

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

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

8.1 La spesa media del diportista

Un aspetto rilevante riguarda l'impatto economico che il diportismo genera sul territorio.

Questo elemento è peculiare quando si tratta di comprendere perché si è scelto di consentire la navigazione dei diportisti all'interno di aree marine protette, nonostante la tecnologia applicata ai nuovi propulsori consente minore impatto ambientale, un'imbarcazione dotata di motore inquina ugualmente l'ambiente. La risposta ha ciò è semplice: ciò che spende il diportista all'interno di un'area è fonte di ricchezza per il territorio in termini di reddito.

Fatta questa premessa occorre distinguere Le spese che il diportista sostiene in due macrocategorie:

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

Le spese per l'imbarcazione variano in funzione della dimensione dell'imbarcazione, della frequenza d'uso, delle caratteristiche del porto di approdo e dei servizi offerti a terra. È stato calcolato (Osservatorio Nautico Nazionale,

Contini Maria Vittoria - Nautica da diporto e portualità come elementi di qualificazione del turismo nautico nelle aree marine protette: il caso dell'A.M.P. di Tavolara - Punta Coda Cavallo

Tesi di dottorato in Scienze dei Sistemi Culturali XIII ciclo - Università degli Studi di Sassari.

2009) che il settore dei servizi portuali per l'imbarcazione genera al diportista una spesa annua che varia da un minimo di euro 5780 per le imbarcazioni di lunghezza inferiore ai 10 metri (natanti) a un tetto massimo di euro 73419 per le imbarcazioni di lunghezza superiore ai 24 metri (navi da diporto). Ad incidere maggiormente sono i servizi portuali (costo dell'ormeggio e relative utenze), il carburante e la manutenzione, con percentuali medie rispettivamente del 30%, 28% e 25%. La spesa minore è riconducibile alle provviste, che incidono mediamente per il 5%, mentre le spese per gli accessori hanno un peso medio dell'11%.

Il rapporto dell'Osservatorio nautico nazionale fa inoltre una distinzione tra le spese sostenute dai diportisti stanziali e quelle affrontate dai diportisti in transito; le spese – naturalmente – variano in relazione alle dimensioni delle unità da diporto.

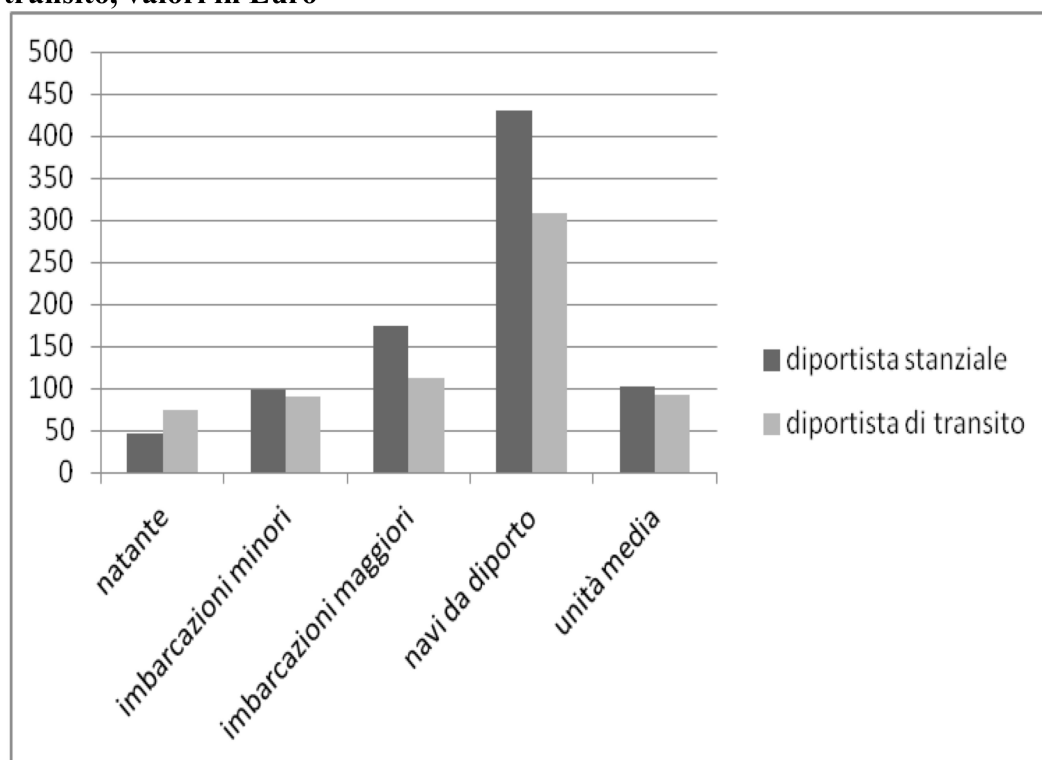
Mediamente i primi, per ogni giorno di permanenza, spendono complessivamente circa 100 euro: considerate tutte le voci di spesa (ristorazione, shopping, intrattenimento e cultura), i natanti (lunghezza inferiore a 10 metri) effettuano spese giornaliere per circa 45 euro; le “imbarcazioni minori” (fra i 10 e i 16,9 metri) spendono più del doppio e le “imbarcazioni maggiori” (fra i 17 e i 24 metri) più di 170 euro al giorno; le navi da diporto, infine, oltre 400 euro. I diportisti in transito sostengono, considerate tutte le voci di spesa, mediamente costi superiori ai 90 euro giornalieri. Anche in questo caso la spesa varia in relazione alla lunghezza dell'imbarcazione: i possessori di natanti, per esempio, superano di poco i 74 euro, mentre coloro che navigano su imbarcazioni, siano esse classificabili come minori o maggiori, spendono da 90 a 113 euro al giorno; la spesa quotidiana di una nave da diporto è superiore ai 300 euro.

Nei 534 porti attivi oggi in Italia, con un totale di 153.161 posti barca,(valori al 2010) di cui il 25,3% in porti turistici, il 63,4% in porti polifunzionali e l' 11,3 in punti d' ormeggio, ogni anno i diportisti spendono 1,1 miliardi di euro (Osservatorio Nautico Nazionale, 2010).

In media i porti turistici italiani hanno 531 posti barca, quelli polifunzionali 279, mentre i punti di ormeggio sono 154. La spesa totale dei diportisti stanziali in un marina italiana divisa per aree geografiche varia dai 553,43 milioni di euro nell'

Alto Tirreno, a 256,1 milioni nel Tirreno centrale, 179,45 milioni nell' Alto Adriatico e 111,06 milioni di euro nel Sud della Penisola. Il totale nazionale annuo (oltre 1,1 miliardi di euro), è ripartito al 44% per le spese portuali e la gestione della barca e per il 56% per spese sul territorio.

Figura 7: Spesa media giornaliera del diportista stanziale e del diportista in transito, valori in Euro



(Fonte: Elaborazione propria dall'Osservatorio Nautico Nazionale, *Rapporto sul turismo nautico 1*, 2009)

Secondo Ucina si tratta di un settore trainante per l' economia costiera e l' entroterra sebbene la crisi economica abbia portato a un diminuzione del 26% le spese sul territorio nel 2010. Il diportista medio italiano, è stato calcolato, spende 128 euro al giorno, di cui 102 euro per trasporti, ristorazione, shopping e cultura, 26 euro per il pernottamento e le spese portuali, contro i 46 euro al giorno di un escursionista, gli 88 euro di un turista rurale e i 157 di un *city tourism*.⁴⁵

⁴⁵ I dati del Rapporto sul turismo nautico 2010 dell' Osservatorio Nautico Nazionale, presentati al 50/mo Salone Nautico di Genova dal responsabile scientifico Gian Marco Ugolini e dal presidente di Ucina, Anton Francesco Albertoni, per evidenziare il peso economico del settore.

Contini Maria Vittoria - *Nautica da diporto e portualità come elementi di qualificazione del turismo nautico nelle aree marine protette: il caso dell'A.M.P. di Tavolara - Punta Coda Cavallo*

Tesi di dottorato in Scienze dei Sistemi Culturali XIII ciclo - Università degli Studi di Sassari.

PARTE SECONDA

I LUOGHI DEL NAVIGARE

9. Le Aree marine protette e il Turismo Sostenibile

Esiste un delicato equilibrio tra turismo, ambiente naturale, identità e tradizioni culturali, che è stato sistematicamente perturbato da decenni di turismo di massa, con scarsa attenzione alla qualità dello sviluppo e alle conseguenze del degrado ambientale e alle perturbazioni in seno alla comunità ospitante (Zerbi, 1998). Come noto, per rispondere alla necessità di costruire di un modello di sviluppo adattabile a tutte le realtà ambientali, l'UN⁴⁶, attraverso il Centro Priority Actions Programme/Regional Activity Centre (PAP/RAC), ha elaborato nel 1997 una metodologia per la Valutazione della Capacità di Carico Turistica ([*Tourism Carrying Capacity Assessment - TCCA*](#)). Si tratta di uno strumento di analisi flessibile, ottimale per ogni località considerata, che può divenire parte integrante del processo di pianificazione e gestione del turismo. La capacità di carico turistica è definita dal WTO come “il numero massimo di persone che visitano, nello stesso periodo, una località turistica senza comprometterne l'ambiente fisico, economico e socio-culturale, e senza ridurre la soddisfazione dei turisti”. Questo processo di valutazione tiene in considerazione tre principali gruppi di parametri: fisici e ambientali, socio-demografici e politico-economici, strettamente legati ad un determinato territorio e alla gestione politica locale; inoltre si basa su un attento studio dello stato dell'ambiente e di tutti i possibili

⁴⁶ Lo United Nations Environment Programme (UNEP) è stato istituito nel 1972 come organismo istituzionale, cui è attribuito il fine generale della tutela ambientale e dell'utilizzo sostenibile delle risorse naturali, nel quadro del complesso sistema organizzativo delle Nazioni Unite. Il suo quartier generale è a Nairobi, in Kenya.

UNEP opera in coordinamento con gli altri Programmi e Agenzie delle Nazioni Unite, con le altre Organizzazioni internazionali, con gli Stati nazionali, con le ONG e con gli esponenti del settore privato e della società civile.

Le funzioni principali di UNEP riguardano:

la realizzazione di studi volti a monitorare le condizioni ambientali a livello nazionale, regionale (su scala continentale) e globale;

- ≡ lo sviluppo di strumenti per la tutela delle risorse naturali e paesaggistiche;
- ≡ il rafforzamento delle istituzioni per una corretta gestione delle fonti energetiche;
- ≡ il trasferimento di conoscenze e tecnologie nell'ambito del c.d. sviluppo sostenibile;
- ≡ l'attivazione di partenariati tra le autorità pubbliche, il settore privato e la società civile.

scenari di sviluppo⁴⁷. La capacità di carico consiste quindi nel numero di turisti che può essere compatibile con il mantenimento degli standard ambientali e di qualità del servizio offerto, tenendo presente non solo i limiti ambientali “oggettivi”, ma anche gli indirizzi della normativa e della pianificazione preesistente e, non ultimo, le volontà della comunità locale (Satta, 2005)⁴⁸. Lo studio delle capacità di carico ha quindi l’obiettivo di definire la “sostenibilità” turistica di una località, e, una condizione che non può, e non deve essere dimenticata, è la dimensione economica che caratterizza lo stesso concetto di sostenibilità: il turismo, cioè, deve portare sviluppo economico e per rappresentare una risorsa di lungo termine deve essere programmato.

La consapevolezza della necessità di dover affrontare i problemi legati all'equilibrio tra aspetti ambientali, sociali ed economici del turismo, si è tradotta in impegni, presi sia a livello nazionale e comunitario sia a livello internazionale, enunciati in documenti che raccolgono principi e azioni da attuare in un’ottica di sostenibilità del turismo⁴⁹. Ai fini del presente lavoro val la pena ricordare la Carta

⁴⁷ Molte di queste esperienze, tra cui studi condotti anche in Italia (Rimini, Elba, Oristano, Cilento) sono riportate e analizzate nella “*Guide to Good Practice in Tourism Carrying Capacity Assessment*” (PAR/RAC 2003).

⁴⁸ Alessio Satta, Consulente Internazionale UNEP, PAP/RAC Priority Actions Program/Regional Activity Centre.

⁴⁹ Tra i documenti principali si evidenzia la Carta del Turismo Sostenibile, redatta in occasione della Conferenza Mondiale sul Turismo Sostenibile di Lanzarote nel 1995, in cui vengono definiti 18 principi per una pianificazione dell’offerta turistica che miri a salvaguardare risorse naturali e patrimonio per le generazioni future.

Un altro importante documento è Agenda 21, il quale pone l’accento su alcune tematiche legate al turismo, tra cui: gli impatti su ambiente e società, il contributo per parchi e aree protette, il sostegno alla crescita economica, la preservazione dell’identità locale, il coinvolgimento delle comunità locali, l’integrazione con gli altri settori economici. L’Agenda 21 propone per il turismo sostenibile alcune azioni rivolte ai governi, tra cui la gestione integrata delle aree costiere, l’applicazione del principio “ chi inquina paga ”, il divieto di attività turistica in aree ecologicamente o culturalmente sensibili, il trasferimento dei benefici alle comunità locali, il monitoraggio della performance di settore.

Anche l’Unione Europea ha mostrato un forte interesse allo sviluppo del turismo sostenibile infatti nel V Programma d’azione della Comunità europea a favore dell’ambiente vengono delineati i principi di una strategia di interazione tra turismo ed ambiente, tra cui: il controllo della pianificazione territoriale; una politica di destagionalizzazione dei flussi turistici; la gestione del traffico privato da e verso le zone turistiche; la diversificazione dell’offerta turistica; l’attuazione e il controllo severo delle norme ambientali riguardanti il rumore, l’acqua potabile e le acque di balneazione, le acque reflue e le emissioni atmosferiche. Anche nel VI Programma d’azione dell’UE “Ambiente 2010: il nostro futuro, la nostra scelta”, si definisce la nuova e ambiziosa strategia ambientale fondata su alcuni aspetti fondamentali, tra cui il cambiamento climatico, l’ambiente e la salute, la natura e la biodiversità, la gestione delle risorse umane, e si ribadisce la necessità di fruire in maniera sostenibile delle zone vulnerabili; garantire una maggiore informazione ai turisti; promuovere l’applicazione di buone pratiche innovative nel settore dello sviluppo sostenibile del turismo.

Europea per il Turismo Sostenibile nelle Aree Protette, elaborata da un gruppo di lavoro europeo con rappresentanti delle aree protette, del settore turistico e dei loro partner, sotto l'egida di EUROPARC; prende spunto dalle raccomandazioni stilate in un precedente studio di EUROPARC⁵⁰. La Carta Europea, facendo proprie le acquisizioni maturate a livello internazionale, definisce il turismo sostenibile nelle aree protette come “qualsiasi forma di sviluppo, pianificazione o attività turistica che rispetti e preservi nel lungo periodo le risorse naturali, culturali e sociali e contribuisca in modo equo e positivo allo sviluppo economico e alla piena realizzazione delle persone che vivono, lavorano o soggiornano nelle aree protette”. Al di là delle definizioni di principio, è importante sottolineare che la Carta favorisce la concreta applicazione del concetto di sviluppo sostenibile, poiché impegna i firmatari ad attuare una strategia a livello locale in favore di un “turismo sostenibile”, e prevede il coinvolgimento di tutti i soggetti interessati dal turismo nell'area e nelle vicinanze nello sviluppo e nella gestione. La procedura di conferimento della Carta è gestita da *Europark Federation*, la quale coordina anche la rete delle aree certificate. La certificazione può essere rinnovata ogni 5 anni⁵¹. La procedura per il conferimento della certificazione è suddivisa in tre fasi che coinvolgono in primo luogo l'area protetta, ma anche le imprese turistiche e i *tour operator*. Ad oggi (settembre 2010), secondo quanto riportato dall'Ansa, sono 73 le aree protette certificate in otto paesi d'Europa secondo i criteri della Carta europea per il turismo sostenibile e circa 250 le imprese partner. In Italia sono sette i parchi certificati (Parco nazionale dei Monti Sibillini, Parco regionale delle Alpi Marittime, Parco naturale Adamello Brenta, Parco naturale dell'alto Garda bresciano, Riserve dell'Oltrepò mantovano, Riserva naturale del Lago di

⁵⁰ Lo studio pubblicato nel 1993 è *Loving Them to Death? Sustainable Tourism in Europe's Nature and National Parks*, fu poi ristampato nel 2001.

⁵¹ Per ottenere la Carta, l'area protetta, deve presentare la candidatura ad Europarc Federation ed intraprendere un processo di formazione sulla Carta al personale dell'area protetta coinvolto; dovrà poi organizzare dei tavoli di lavoro con i diversi attori dell'area coinvolti a vario titolo nel settore turistico, dalle imprese agli amministratori locali alle associazioni di categoria, e realizzare un'analisi partecipativa e una diagnosi del mercato turistico dell'area protetta, delle strategie già in atto, delle opportunità e dell'impatto dal punto di vista ambientale, economico e sociale. Successivamente dovrà elaborare un documento finale di Strategia e del Piano d'Azione che dovrà essere valutato positivamente da Europarc Federation al fine di ottenere la Carta, cioè la certificazione. Quest'ultima ha validità per cinque anni rinnovabili. Dopo avere ottenuto il riconoscimento, l'area protetta deve mettere in pratica il Piano d'Azione. Le aree protette che hanno ottenuto la Carta possono, a loro volta, decidere di implementare la fase II e III della Carta, andando al di là del semplice coinvolgimento delle imprese turistiche, ma permettendo loro di ricevere riconoscimenti individuali come firmatari della Carta.

Piano e Parco regionale dell'Adamello) e quattro quelli candidati (Parco nazionale d'Abruzzo, Lazio e Molise, Parco nazionale della Sila, Riserva di Monte Rufeno, Parco regionale delle Madonne). Non può non sottolinearsi la mancanza di aree protette ricadenti in Sardegna, così come non deve trascurarsi l'assenza di aree marine protette, cioè quella tipologia di area individuata dalla legge quadro del 1991⁵², la quale ha avuto, sia il compito principale di organizzare e standardizzare le aree protette terrestri e programmare il completamento del sistema individuando le aree da sottoporre ai criteri di tutela delle diverse tipologie individuate, sia il compito fondamentale di avviare definitivamente nel nostro Paese l'istituzione di aree protette marine. Infatti, nel 1991, anno di emanazione della Legge quadro, l'Italia pur disponendo di circa 8000 km di coste aveva istituito soltanto due aree protette marine. Questo a causa di una cultura più che altro terrestre e montanara delle aree protette in Italia, ma anche della difficoltà di istituire parchi e riserve in aree costiere interessate da fortissimi interessi economici e, non ultimo, a causa di una minore consapevolezza e conoscenza delle problematiche ecologiche del mare. La Legge quadro per le aree marine protette ha dovuto affrontare quindi una situazione ben più complessa di quella esistente per le aree protette terrestri, le quali potevano giovare di maggiori esperienze positive. La "Sfida del 10%" prevedeva che entro l'anno 2000 venisse garantita la protezione del 10% delle coste perché le aree protette marine rappresentano lo strumento più efficace per conservare la biodiversità, per tutelare le coste e per promuovere lo sviluppo sostenibile nelle comunità locali attraverso il sostegno all'economia e la valorizzazione turistica e commerciale del territorio e delle sue produzioni tipiche.

⁵² Con riferimento all'ambiente marino la legge (all'art. 2 comma 4) distingue le aree protette come definite ai sensi del Protocollo di Ginevra relativo alle aree del Mediterraneo particolarmente protette di cui alla legge n. 127/1985 e quelle definite ai sensi della legge n. 979/1982. Le altre tipologie di aree individuate dalla legge quadro sono: Parchi Nazionali; Parchi Naturali Regionali; Riserve Naturali statali o regionali. Se queste sono le tipologie di aree, la classificazione attuale è stabilita come segue: Parco Nazionale; Parchi Naturali Regionali ed interregionali; Riserve naturali; Zone umide di interesse internazionale; Altre aree naturali protette; Aree di reperimento terrestri e marine: le Aree di reperimento, sia marine che terrestri, e che vengono indicate dalle leggi 394/91 e 979/82, costituiscono le zone la cui conservazione attraverso le aree protette è considerata in modo prioritario. Tale classificazione è stata integrata dal ministero dell'ambiente in conformità alle previsioni di tipologie previste della normativa comunitaria e precisamente: Zona di protezione speciale (ZPS), ai sensi della direttiva 79/409/CEE concernente la conservazione degli uccelli selvatici; Zona speciale di conservazione (ZSC), ai sensi della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche.

10. Le aree marine protette

Il mare costituisce per l'Italia un patrimonio inestimabile che trova fondamento nella notevole varietà e diversità di specie animali e vegetali, nelle molteplici presenze di testimonianze archeologiche, storiche e architettoniche, nell'offerta di paesaggi unici e nella diffusa influenza sugli usi e costumi della sua popolazione. Questo prezioso serbatoio di risorse, purtroppo, è costantemente minacciato e necessita, pertanto, di una tutela adeguata ed efficace. Tra le strategie adottate quella che si è rivelata più efficiente, per la tutela degli ecosistemi marini e costieri, è l'istituzione delle Aree Marine Protette.

Negli anni le funzioni di tutela attribuite alle AMP si sono sempre più ampliate e integrate allo sviluppo del territorio: si è passati dalla sola gestione e regolamentazione delle attività legate al mare, alla creazione di piccole aree marine protette soggette a vincoli che le isolavano dalle zone circostanti, fino ai più recenti orientamenti che attribuiscono alle AMP la protezione di determinati siti coordinandola a una gestione più ampia dell'area costiera marina. Sostanzialmente, le AMP devono contrastare la riduzione delle risorse ittiche, assicurare il mantenimento e la conservazione della biodiversità e garantire la protezione del territorio senza però escludere le attività umane.

Le AMP sono state introdotte dalla Legge di Difesa del Mare n. 979 del 1982 dove sono definite come quegli “ambienti marini costituiti da acque, fondali e tratti di costa che presentano un rilevante interesse per le loro caratteristiche naturali, geomorfologiche fisiche e biochimiche” (art. 25). L'Italia si dota, per la prima volta, di uno strumento giuridico che prevede l'istituzione di aree marine (definite nel testo non molto propriamente “Riserve Marine”) in cui proteggere e salvaguardare l'ambiente naturale in quanto tale, e non per finalità di gestione delle risorse ittiche di interesse economico. Tale disposizione è importante, anche perché contiene le caratteristiche per la loro individuazione. Agli inizi, la Legge di Difesa del Mare aveva individuato 21 Aree Marine di riferimento, sulle quali si doveva intervenire; successivamente, prima con la Legge quadro 394/91 sulle Aree Protette e successivamente con altri strumenti legislativi sono state identificate ulteriori aree di riferimento, per un totale complessivo, alla data

Contini Maria Vittoria - *Nautica da diporto e portualità come elementi di qualificazione del turismo nautico nelle aree marine protette: il caso dell'A.M.P. di Tavolara - Punta Coda Cavallo*

Tesi di dottorato in Scienze dei Sistemi Culturali XIII ciclo - Università degli Studi di Sassari.

attuale, di 49 zone da tutelare. Di queste, 30 sono state istituite, 17 sono di prossima istituzione, mentre 5 sono ancora nello status di “area di reperimento”, poiché non è iniziato alcun iter amministrativo⁵³.

Con la Legge quadro sulle aree naturali protette (394/91) si arricchisce il quadro normativo di riferimento e vengono stabilite anche le finalità delle AMP nelle seguenti attività:

- a) conservazione di specie animali o vegetali, di associazioni vegetali o forestali, di singolarità geologiche, di formazioni paleontologiche, di comunità biologiche, di biotipi, di valori scenici o panoramici, di processi naturali, di equilibri idraulici, idrogeologici, ed ecologici;
- b) applicazione di metodi di gestione o di restauro ambientale idonei a realizzare un'integrazione tra uomo e ambiente naturale, anche mediante la salvaguardia dei valori antropologici, archeologici, storici e architettonici e tradizionali;
- c) promozione di attività di educazione, formazione e ricerca scientifica, anche interdisciplinare, nonché di attività ricreative compatibili;
- d) difesa e ricostruzione degli equilibri idraulici e idrogeologici.

In ogni area marina protetta esistono diversi livelli di protezione a cui sono associati differenti possibilità di fruizione. La normativa vigente, infatti, prevede che l'area sia sottoposta a zonizzazione, cioè a suddivisione del territorio-mare in tre zone a diverso grado di tutela che, pur non prevedendo un limite assoluto alle tradizionali attività legate al mare (turismo e pesca), ne regolano lo svolgimento in base alle diverse necessità di conservazione. Esse si classificano in:

- ≡ Zona A di riserva integrale: area integra che è considerata come meritevole di conservazione assoluta con divieto di effettuare qualsiasi alterazione dell'ambiente salvo alcuni limitati interventi. Essa garantisce la tutela della biodiversità e il ripopolamento delle specie animali e vegetali, e pertanto prescrive, quasi sempre, il divieto di balneazione e di navigazione, escluse solo le attività di ricerca scientifica. Alcune zone all'interno della riserva

⁵³ Delle 30 AMP istituite, 2 sono parchi sommersi (Parco sommerso di Baia e Parco sommerso di Gaiola entrambi in Campania) e uno è il Santuario per i mammiferi marini, creato ai sensi di un Accordo internazionale tra Francia, Italia e Principato di Monaco. Le cinque aree di reperimento sono: di Capo Spartivento, nell'estremità meridionale della Sardegna, Promontorio di Monte Cofano, Stagnone di Marsala nella Sicilia occidentale e Grotte di Acicastello e Capo Passero nella Sicilia Orientale.

possono essere destinate alla protezione completa (no entry-no take). Rientrano in tale categoria le zone di nursery o quelle dove sono presenti specie animali e vegetali protetti o in estinzione.

- ≡ Zona B di riserva generale : area ai confini con la zona A dove i vincoli sebbene restrittivi cercano di garantire una parziale utilizzazione dell'ambiente marino a visitatori e turisti. Sono consentite la balneazione, le visite guidate anche subacquee, l'ormeggio nei campi predisposti. Le attività di pesca si limitano generalmente alle attività professionali dei residenti, mentre la pesca sportiva, quando permessa, è severamente disciplinata. La pesca subacquea è rigorosamente vietata.
- ≡ Zona C di riserva parziale : rappresenta la fascia cuscinetto (buffer zone) tra le zone a più alto valore naturalistico e le aree esterne alla AMP. Oltre quanto già consentito nelle altre zone sono realizzabili tutte le attività di fruizione del mare con modesto impatto ambientale. E' la zona che racchiude il maggior territorio delle AMP. In sintesi, mentre la zona A è da considerarsi di riserva integrale, con le zone B e C si vuole assicurare una gradualità di protezione attuando, attraverso i Decreti Istitutivi, delle deroghe a tali vincoli nel tentativo di coniugare la conservazione dei valori ambientali con la fruizione ed uso sostenibile dell'ambiente marino.

11. La nautica sostenibile: un incontro tra comparto nautico e aree marine protette

L'Area Marina Protetta (AMP) assume un ruolo centrale per lo sviluppo del territorio non solo in relazione alla protezione dell'ambiente marino, degli ecosistemi e degli habitat maggiormente vulnerabili, ma anche perché favorisce la progettazione di iniziative in grado di sostenere lo sviluppo delle attività economiche locali, secondo stretti requisiti di sostenibilità ambientale.

In particolare, la ricchezza e l'eterogeneità dei valori naturali e socio-culturali di un'Area Marina Protetta possono essere considerati come una risorsa integrata fortemente attrattiva per il settore turistico ed in grado di rispondere positivamente ad una particolare tipologia di domanda turistica, sempre più sensibile e ricettiva alle tematiche dello sviluppo sostenibile ed orientata verso un'offerta turistica ambientale e culturale, oltre che balneare.

Le attività di turismo sostenibile e di fruizione dell'ambiente marino a scopo ricreativo riconducibili ad un Area Marina Protetta sono numerose. Le Aree Marine Protette, infatti, rappresentano laboratori ideali per la sperimentazione e la verifica di nuove modalità di fruizione sostenibile. Analizzando alcuni programmi sulle attività turistiche svolte all'interno delle AMP italiane si può stilare un sintetico elenco di esse:

- ≡ Le attività subacquee ricreative (diving), effettuate a scopo turistico e gestite in maniera professionale con l'ausilio di guide specializzate, vengono attuate secondo alcuni principi comportamentali volti alla conservazione delle risorse ambientali dell'Area Marina Protetta e sono finalizzate all'osservazione dell'ambiente marino sommerso.
- ≡ Il Pescaturismo consiste in un'attività integrativa alla pesca artigianale che offre la possibilità agli operatori del settore di ospitare a bordo delle proprie imbarcazioni un certo numero di persone diverse dall'equipaggio per lo svolgimento di attività turistiche ricreative.
- ≡ Le escursioni attraverso itinerari naturalistici culturali enogastronomici dove i territori interessati dalle AMP offrono percorsi a carattere

naturalistico, storico-archeologico ed enogastronomico finalizzati a promuovere in maniera integrata ed esaltare l'identità di tali territori, le radici culturali delle comunità che vi risiedono e le tipicità che ad essi appartengono : risorse storiche e paesaggistiche, prodotti agricoli tipici e tradizionali (DOP e IGP), vini di qualità (DOCG, DOC, IGT), gastronomia, artigianato, ecc.

≡ La pesca sportiva a discrezione dell'ente gestore la regolamentazione e la zona di AMP destinata a questo sport

≡ Balneazione nelle zone ove è consentito

Oltre a queste attività richiamate, non bisogna trascurare che la maggior parte delle AMP sono un campo ideale per la vela e la nautica da diporto in generale, proprio perché esse rappresentano per il diportista aree di navigazione di assoluto fascino. Tuttavia la pressione che il turismo nautico esercita sull'ecosistema comporta la necessità di esercitare tale pratica con la stretta osservanza di poche e chiare norme di salvaguardia a cominciare dall'ancoraggio che è regolato per non permettere un danneggiamento delle praterie di posidonia, vera ricchezza dell'AMP. In ragione dell'attrattività che le AMP esercitano e della pressione che subiscono, negli ultimi anni, il mondo della nautica e delle aree marine protette, hanno compiuto un percorso comune, grazie anche al tavolo di confronto istituito presso il Ministero dell'ambiente, con la partecipazione del Ministero dei trasporti, delle Capitanerie di porto, degli Enti gestori delle aree marine protette, delle associazioni di categoria della nautica e delle associazioni ambientaliste. La firma del "protocollo tecnico per la nautica sostenibile nelle aree marine protette" ha portato all'individuazione di nuove regole per la fruizione delle aree marine protette da parte della nautica da diporto e all'avvio di una revisione complessiva dei regolamenti delle aree marine protette. Si è passati in questo modo a definire misure di tutela in funzione dei reali impatti ambientali delle unità da diporto e del possesso di requisiti di eco-compatibilità. Sul fronte del comparto produttivo si è assistito negli anni all'investimento e trasformazione di molte risorse in tecnologie di valenza ambientale. L'impresa italiana della nautica, che rappresenta uno dei settori di eccellenza del made in Italy, può vantare la realizzazione di imbarcazioni con standard di compatibilità ecologica che anticipano in molti casi

le normative comunitarie e soluzioni innovative che rendono la produzione sempre più in linea con le esigenze di tutela dei luoghi di maggior pregio ambientale.

Si parla, infatti, di nautica sostenibile come possibile terreno d'incontro tra esigenze del mondo produttivo ed esigenze di tutela delle AMP .

Il concetto di “nautica sostenibile” in Italia si fonda sulla comune valutazione di tre argomenti condivisi dagli operatori del settore e dalle istituzioni:

1. le coste ed il mare sono una risorsa primaria da valorizzare e tutelare per le generazioni future e lo stesso si può dire per le attività socio-economiche ad esso legate;
2. il rapido accrescimento del numero delle aree marine protette (AMP), che ormai interessano circa il 12% del mare italiano, è avvenuto in presenza di un quadro normativo frammentario ed impone interventi a diversi livelli;
3. la navigazione da diporto ha una normativa non sempre commisurata ai reali impatti da essa prodotti sul mare e sulle coste.

Sostenere la nautica sostenibile significa promuovere le tecnologie più idonee a garantire lo sfruttamento del mare e delle aree costiere da parte dell'uomo, sia per finalità turistiche che di trasporto.

L'attività di ricerca e di sviluppo si concentra dunque sul miglioramento delle tecnologie esistenti, spaziando dalle caratteristiche degli scafi e dei materiali utilizzati per realizzarli, fino ad arrivare alle motorizzazioni ed ai combustibili impiegati.

L'Unione cantieri e industrie nautiche e affini (Ucina) e Federparchi hanno firmato a febbraio 2007 un protocollo “per la promozione della fruizione ecocompatibile della nautica da diporto e la gestione sostenibile della fascia costiera” che è orientato a queste considerazioni. Inoltre Assonautica è impegnata nel sostenere tutte le attività di ricerca in ambito universitario ed industriale per il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità del trasporto nautico.

11.1 Il Protocollo per la nautica sostenibile

Una delle questioni principali focalizzate da Ucina in questi ultimi anni, è quella del rapporto tra nautica ed ambiente e della fruibilità, in particolare, delle aree marine protette.

Il tavolo tecnico per la nautica⁵⁴, istituito presso il Ministero dell'Ambiente ha portato, nel febbraio 2007, alla firma di un protocollo tecnico, sottoscritto da associazioni ambientaliste, Federparchi, comando generale della Guardia Costiera, Ministero dei Trasporti ed Ucina.

Il Tavolo ha individuato alcuni punti di debolezza del settore delle aree marine protette rispetto alla nautica, e suggerire raccomandazioni e soluzioni praticabili da adottarsi nel medio-lungo periodo mediante appositi piani e programmi.

I contenuti della proposta di regolamentazione per la nautica nelle aree marine protette - che dovrà essere inserita nei regolamenti delle AMP, e nelle direttive che il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare dovrà adottare per rendere cogenti le proposte elaborate dal Tavolo - riguardano: la classificazione degli scafi, l'accesso alle aree marine protette e la sosta, la velocità di navigazione, la segnalazione marittima. Le unità da diporto saranno principalmente classificate, in funzione del potenziale impatto sull'ambiente marino, in unità a impatto minimo, entità eco-compatibili, altre unità⁵⁵. La classificazione in funzione della dimensione (natante, imbarcazione, nave) permane nei casi in cui è funzionale alle ragioni di protezione. Solo per gli scafi classificati "a impatto minimo" o "eco-compatibili" saranno previste misure di premialità ambientale, quali ad esempio: preferenza nelle autorizzazioni, agevolazioni negli accessi, equiparazione ai residenti, tariffe scontate per i servizi e i canoni dell'AMP. Per quanto riguarda l'accesso e la sosta, consentite nelle sole zone B e C, si prevede che nel primo caso (zona B) siano consentite solo agli scafi

⁵⁴ Sottoscrizione protocollo della nautica 1 febbraio 2007

⁵⁵ Le unità a impatto minimo sono: a vela, a remi o a pedali; con motore elettrico. Sono da considerarsi unità eco-compatibili: le seguenti tipologie: natanti e imbarcazioni in linea con la Direttiva 2003/44/CE; navi da diporto in linea con la MARPOL; unità dotate di casse per la raccolta dei liquami di scolo; unità equipaggiate con motore in linea con la Direttiva 2003/44/CE (fuoribordo o entro bordo a 4 tempi benzina verde, fuoribordo a 2 tempi ad iniezione diretta, entro bordo diesel conforme alla Direttiva); unità equipaggiate con motore entro bordo o fuoribordo alimentato con biodiesel, etanolo, gas o altri carburanti "ecologici".

Contini Maria Vittoria - *Nautica da diporto e portualità come elementi di qualificazione del turismo nautico nelle aree marine protette: il caso dell'A.M.P. di Tavolara - Punta Coda Cavallo*

Tesi di dottorato in Scienze dei Sistemi Culturali XIII ciclo - Università degli Studi di Sassari.

a impatto minimo, ai natanti e alle imbarcazioni eco-compatibili. In Zona C, l'accesso è consentito alle navi da diporto eco-compatibili, agli scafi a impatto minimo, ai natanti, alle imbarcazioni.

Per quanto riguarda la velocità si prevede di stabilire un limite standard in funzione della distanza dalla costa. La navigazione nelle zone B e C, sarà quindi consentita a massimo 5 nodi entro 300 m dalla costa, e a massimo 10 nodi, nella fascia compresa tra i 300 m e i 600 m di distanza dalla costa.

Relativamente alla segnalazione marittima, le proposte elaborate sono finalizzate ad agevolare il diportista nella fruizione e nella comprensione delle regole.

I primi regolamenti di gestione delle aree marine protette riscritti secondo i criteri fissati dal protocollo hanno visto la luce nell'estate 2008. Essi prevedono la navigazione di scafi ad impatto minimo in linea con quanto riportato nella nota 58.

Da rilevare che il comparto produttivo nazionale della nautica da diporto, che rappresenta uno dei settori di eccellenza del *made in Italy*, si è trasformato velocemente, investendo molte risorse in tecnologie di valenza ambientale e posizionandosi al vertice del mercato mondiale con produzioni di altissima qualità. *Leader* assoluta nel settore dei maxiyacht e seconda solo agli Usa per fatturato complessivo, l'impresa italiana della nautica può vantare la realizzazione di imbarcazioni con *standard* di compatibilità ecologica che anticipano in molti casi le normative comunitarie e soluzioni innovative che rendono la produzione sempre più in linea con le esigenze di tutela dei luoghi di maggior pregio ambientale.

11.2 La direttiva “Bollino blu”

Una delle proposte di direttive ministeriali all'interno del protocollo della nautica è l'utilizzo del bollino blu sulle imbarcazioni. In questi ultimi anni, infatti, è aumentata sempre più l'attenzione e la sensibilità al tema del rapporto tra navigazione e ambiente, alla compatibilità del diporto a motore con la natura e con il rispetto dell'ambiente marino. Su questo argomento una ovvia considerazione riguarda il riconoscimento e la tutela delle aree marine protette, il cui numero e la cui estensione sono andati gradualmente crescendo.

Contini Maria Vittoria - *Nautica da diporto e portualità come elementi di qualificazione del turismo nautico nelle aree marine protette: il caso dell'A.M.P. di Tavolara - Punta Coda Cavallo*

Tesi di dottorato in Scienze dei Sistemi Culturali XIII ciclo - Università degli Studi di Sassari.

A regolamentare il rapporto tra nautica e area marina protetta si ha grossa difficoltà dovuta dal materiale frammentario a disposizione, con un problema di conoscenza e conoscibilità da parte dei diportisti che si trovano a incrociare nelle zone interessate, come si evince anche dalle modifiche apportate al sistema sanzionatorio già nel 2003⁵⁶. Il tema è attualmente al centro dei lavori di riforma⁵⁷ della legge quadro in materia di aree protette (legge 394/1991) e il presidente di Ucina, nella audizione in Senato (febbraio 2009), ha sottolineato l'esigenza di dettare "regole comuni a tutte le riserve". Si era già fatto un passo in avanti su questo percorso nel 2007, con la sottoscrizione del Protocollo della nautica che individuava un modello per la regolamentazione delle AMP, il quale deve comunque essere recepito dai singoli enti gestori delle aree, attraverso l'adozione di idonei regolamenti, vale a dire i testi che disciplinano in maniera specifica le attività consentite e non all'interno delle riserve.⁵⁸

Nell'ottica di una riforma della regolamentazione delle AMP, in direzione di una maggiore uniformità della disciplina e alla valutazione dell'effettiva compatibilità

⁵⁶ La legge 8 luglio 2003, n. 172 recante *Disposizioni per il riordino e il rilancio della nautica da diporto e del turismo nautico*.

⁵⁷ Il Presidente della XIII Commissione "Territorio e Ambiente al Senato", Sen. Antonio D'Alì, nel corso dell'audizione di UCINA che si è tenuta il 24 febbraio 2009 ha dichiarato maturi i tempi per una revisione della legge 394/1991, che a 18 anni dalla sua emanazione si rivela inadeguata e lacunosa, in particolare, per i modelli gestionali delle Aree Marine Protette.

⁵⁸ Sul sito internet di Ucina si trova un elenco delle aree marine protette, con l'indicazione dei link agli enti gestori di riferimento, dove è possibile reperire i regolamenti o disciplinari di ciascuna area. Le aree protette sono suddivise, al loro interno, in zone (A, B, C) nelle quali le restrizioni hanno diversa portata, ed è opportuno conoscere per non incorrere nelle sanzioni previste (articoli 29 e 30, legge 394/1991 e successive modificazioni). Su questo tema, la legge dice che l'ente gestore dell'area protetta può disporre l'immediata sospensione dell'attività compiuta in violazione del regolamento, ordinando "la riduzione in pristino o la ricostituzione di specie vegetali o animali a spese del trasgressore" o, qualora questi non ottemperi, provvedendo in via diretta all'esecuzione del ripristino, "recuperando le relative spese mediante ingiunzione" (art. 29). In merito alle sanzioni, l'art. 30 prevede che le violazioni delle disposizioni di cui agli articoli 11, comma 3, e 19, comma 3 (attività vietate nelle Amp) siano punite con le sanzioni penali dell'arresto fino a sei mesi o dell'ammenda da lire duecentomila a lire venticinquemilioni e che le pene siano raddoppiate in caso di recidiva. Tuttavia la norma dice che, qualora l'area protetta non sia segnalata con i mezzi e gli strumenti indicati dalla legge, chiunque, al comando o alla conduzione di un'unità da diporto, che comunque non sia a conoscenza dei vincoli relativi a tale zona, violi il divieto di navigazione a motore di cui all'articolo 19, comma 3, lettera e), è soggetto "solamente" alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da 200 a 1.000 euro. Più in generale, la violazione delle disposizioni emanate dagli enti gestori delle aree protette è punita con una sanzione amministrativa, che è compresa tra 25 e 500 euro, qualora la zona non sia segnalata e la persona al comando o alla conduzione dell'unità da diporto non sia comunque a conoscenza dei vincoli relativi a tale area. Nel caso di violazioni che integrino i reati previsti dagli articoli 733 (danneggiamento al patrimonio archeologico, storico o artistico) e 734 (distruzione o deturpamento di bellezze naturali) del codice penale, può essere disposto dal giudice o, in caso di flagranza, dagli addetti alla sorveglianza dell'area protetta, il sequestro di quanto adoperato per commettere gli illeciti.

della navigazione in queste zone, il lavoro che ha condotto alla sottoscrizione del Protocollo della nautica ha portato all'idea di istituire un "bollino blu" per le unità da diporto, mediante una classificazione del loro impatto ambientale. Sono state così individuate le unità a impatto minimo⁵⁹ (a vela, a remi o pedali, a propulsione elettrica) e quelle ecocompatibili (dotate di casse per la raccolta dei liquami di scolo, con alimentazione biodiesel, etanolo, gas o altri carburanti "ecologici"), alle quali viene rilasciato il "bollino blu" da parte degli enti gestori delle aree marine protette o dalle Capitanerie di porto, ciò al fine di introdurre una regolamentazione che esalti la premialità ambientale e incentivi gli utenti ad adeguare le unità circolanti agli standard degli scafi ecocompatibili, con riferimento particolare alla possibilità di accesso delle unità da diporto alle zone B e C delle aree protette.

11.3 La proposta ministeriale direttiva ancoraggio

Il turismo nautico, negli ultimi anni, si è sviluppato con ritmi frenetici. Oggi il Mediterraneo è, soprattutto in estate, un vero e proprio crocevia di navi e imbarcazioni. L'opportunità di favorire la crescita del turismo nautico e la necessità di proteggere le aree marine di maggior pregio, ed i loro fondali, sono due necessità che ormai devono trovare un comune denominatore.

La direttiva ministeriale sull'ancoraggio all'interno delle AMP è stata proposta anche essa durante il tavolo tecnico sul protocollo della nautica e dovrebbe porre rimedio alla distruzione dei fondali.

Prevede che ciascun ente gestore dovrà redigere una cartografia di sintesi dei fondali dell'area marina protetta, dovrà avviare gli interventi per la segnalazione delle "aree sensibili", ove l'ancoraggio non è consentito, da individuare prioritariamente in zona B, tenendo conto della vocazione alla fruizione diportistica della zona C. Ciascun ente gestore dovrà avviare la realizzazione di

⁵⁹ Il mondo della nautica si sta orientando sempre più verso la sostenibilità come dimostrano la sempre maggiore diffusione di battelli a propulsione elettrica, delle navi cargo "sospinte" da aquiloni o la prossima introduzione nei canali di Amsterdam del Nemo H2, un battello alimentato a idrogeno. A conferma delle tendenze è anche il Salone nautico internazionale di Venezia svoltosi nella città lagunare dal 18 al 21 marzo 2010 nel quale si è confermato quanto visto alla manifestazione di Genova dello scorso ottobre, dove tra gli altri era presente il motoscafo a celle a combustibile Riviera 600 dei cantieri Frauscher, e che emergono nei progetti per il futuro della nautica, come lo yacht Life Source dell'Istituto europeo del design o il trimarano a energia solare Planetsolar prossimo ad effettuare il giro del mondo.

campi ormeggio a basso impatto, prioritariamente in zona B e nelle “aree sensibili” ove l’ancoraggio non è consentito.

Inoltre dovrebbe essere già in corso dal 2007 il monitoraggio delle aree soggette all’ancoraggio libero e al divieto di ancoraggio, in un quadro di gestione dinamica e adattativa. infine dovrà avviare la realizzazione di una carta ecologica, della sensibilità dei fondali e dell’eventuale impatto acustico dell’area marina protetta, anche mediante studi e monitoraggi ad hoc, da aggiornare successivamente in un quadro di gestione dinamica ed adattativa.

Per tutelare i fondali marini occorre attuare delle regolamentazioni che possano stabilire fruizioni e presenze dei diportisti all’interno di una determinata area. Tale obiettivo è in genere raggiungibile con l’istituzione di un’area marina protetta, che mediante il regolamento e apposite discipline adottate dall’ente gestore, o anche con la semplice realizzazione di un campo ormeggio all’interno di una concessione demaniale marittima rilasciata per finalità di tutela ambientale, e riesce a contenere e monitorare il flusso dei diportisti. Tali discipline possono prevedere il divieto di ancoraggio, limiti della velocità di navigazione e delle agevolazioni ambientali per le unità da diporto con dispositivi ecologici nelle aree di maggior pregio naturalistico e maggiore vulnerabilità, come quelle caratterizzate dalla presenza di prateria di posidonia oceanica. Nei fondali con posidonieto, il fenomeno di aratura delle ancore dei mezzi nautici è responsabile in buona parte dell’erosione e della regressione della prateria; tale regressione si traduce in perdita di habitat, riduzione del ruolo ecologico di nursery e del numero di esemplari delle singole specie marine e, complessivamente, minore biodiversità: in termini squisitamente turistici, l’aratura dei fondali e l’erosione della posidonia si traducono in una deturpazione del paesaggio sommerso e in una minore presenza di pesci e organismi bentonici. Per questo, la semplice realizzazione di aree di sosta precostituite quali i campi ormeggio, dove è vietato l’ancoraggio, con gavitelli assicurati al fondale da sistemi a basso impatto ambientale e visivo, è capace di azzerare il fenomeno dell’erosione dei fondali e la conseguente perdita di biodiversità. L’opera di vigilanza e manutenzione, la sorveglianza degli specchi acquei, la possibilità di definire discipline per gli utenti, che possono limitare l’impatto sull’ambiente, adottando, ad esempio,

misure di premialità ambientale per i fruitori muniti di mezzi e dispositivi ecologici, costituiscono ulteriori strumenti di salvaguardia ambientale e promozione di una cultura diffusa di turismo sostenibile.

12. La geografia dei luoghi del navigare in Italia

In Italia le aree marine protette istituite sono trenta di cui: ventisette riserve marine, due parchi sommersi ed un santuario internazionale per la tutela dei cetacei. Inoltre esistono due parchi nazionali con perimetrazione a mare (Fig. 8). Prossimamente dovrebbero essere istituite altre 17 AMP ed i nuovi parchi raggiungeranno il numero di cinquantasei (Tab. 13). L'estensione totale dei fondali e delle acque tutelati, supera i 280.000 ettari, pari ad oltre il 12% delle coste, senza contare i 2.500.000 ettari di acque nazionali comprese nel santuario dei cetacei.

Nella tabella 14 è riportata una sintesi di quello che è il documento ufficiale del ministero dell'ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare che con il Decreto 27 aprile 2010 approva lo schema aggiornato relativo al VI elenco ufficiale delle aree protette.

In essa è riportato nel dettaglio l'elenco delle aree marine protette, con la rispettiva superficie a mare per un totale di 222.442,53 ha e 652,32 km di costa, al quale devono essere aggiunti due parchi nazionali di notevole importanza per la navigazione da diporto: il Parco Nazionale dell'arcipelago toscano e il Parco Nazionale dell'arcipelago di La Maddalena⁶⁰ per un totale di superficie a mare di 71.812,00 ha. Rientrano nella superficie a mare di particolare bellezza per i diportisti anche altre aree naturali protette nazionali rappresentate da due parchi sommersi e dal santuario dei mammiferi marini per un totale di 2.557.477,00 ed un totale di 5,70 km di costa.

⁶⁰ Il Parco Nazionale dell'Arcipelago di La Maddalena è il primo parco nazionale della Sardegna, l'unico in Italia costituito da tutto il territorio di un solo comune. È stato istituito con la legge n.10 del 4 gennaio 1994; il suo ente gestore e le relative norme di salvaguardia sono stati istituiti con Decreto del Presidente della Repubblica del 17 Maggio 1996. È un parco geomarino che si estende su una superficie - tra terra e mare - di 18.000 ettari (5.134 ettari di superficie terrestre e 13.000 ettari di superficie marina), e 180 chilometri di coste. Comprende tutte le isole e gli isolotti appartenenti al territorio del Comune di La Maddalena. Il Parco Nazionale dell'Arcipelago di La Maddalena rappresenta anche una parte significativa del territorio dello Stato italiano e della Sardegna nell'istituendo Parco marino internazionale delle Bocche di Bonifacio. Il Parco Nazionale è stato istituito - secondo quanto previsto per le regioni a statuto speciale dalla legge quadro sulle aree protette - sulla base di un'intesa Stato- Regione Sardegna che prevede interventi significativi di tutela e di valorizzazione che coinvolgono la popolazione interessata e che, allo stesso tempo, consentono la fruibilità delle risorse ambientali, storico-culturali e mantengono in vita le consuetudini, gli usi civici e il modello di vita della popolazione residente nell'Arcipelago.

Contini Maria Vittoria - *Nautica da diporto e portualità come elementi di qualificazione del turismo nautico nelle aree marine protette: il caso dell'A.M.P. di Tavolara - Punta Coda Cavallo*

Tesi di dottorato in Scienze dei Sistemi Culturali XIII ciclo - Università degli Studi di Sassari.

Figura 8: Distribuzione geografica delle aree protette con superficie a mare in Italia



(Fonte: Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, 2009)

In sintesi 2.851.731,53 ha è il risultato di tutte le superfici a mare comprendendo alle 30 aree marine protette (27 AMP e 3 AMP di interesse nazionale) e dei 2 Parchi Nazionali.

L'attuale distribuzione geografica delle AMP (Tab. 14) evidenzia una disomogeneità a livello regionale: la Sardegna, la Sicilia e la Campania ne contano un numero maggiore, altre regioni ne sono completamente prive. È

Contini Maria Vittoria - *Nautica da diporto e portualità come elementi di qualificazione del turismo nautico nelle aree marine protette: il caso dell'A.M.P. di Tavolara - Punta Coda Cavallo*

Tesi di dottorato in Scienze dei Sistemi Culturali XIII ciclo - Università degli Studi di Sassari.

evidente, inoltre, un disequilibrio tra le regioni in riferimento alla percentuale di tratti di costa protetti: la media della percentuale di costa protetta per Regione è ~ 8% mentre la Sardegna riporta valori più elevati (14,4%).

La gestione di queste aree protette vede le comunità locali protagoniste ed è a cura di vari soggetti in prevalenza enti locali, enti parco o consorzi misti (Tab. 15).

Tabella 13: AMP di prossima istituzione

<i>PROCEDIMENTI IN CORSO</i>	
AMP Costa del Piceno	(L. 394/91)
AMP Isola di Gallinara	(L. 394/91)
AMP Arcipelago Toscano	(L. 979/82)
AMP Costa del Monte Conero	(L. 394/91)
AMP Capo Testa - Punta Falcone	(L. 394/91)
AMP Golfo di Orosei - Capo Monte Santu	(L. 979/82)
AMP Isole Eolie	(L. 979/82)
AMP Isola di Pantelleria	(L. 394/91)
AMP Penisola Salentina	(L. 394/91)
AMP Pantani di Vindicari	(L. 394/91)
AMP Arcipelago della Maddalena	(L. 394/91)
<i>PROCEDIMENTI IN FASE DI AVVIO</i>	
AMP Monti dell'Uccellina - Formiche di Grosseto - Foce dell'Ombrone Talamone	(L. 394/91)
AMP Costa di Maratea	(L. 394/91)
AMP Isola di Capri	(L. 394/91)
AMP Isole Pontine	(L. 979/82)
AMP Monte di Scauri	(L. 394/91)
AMP Isola di San Pietro	(L. 394/91)

Fonte: Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

Tabella 14: Elenco delle aree marine protette distinte per tipologia, Regione e organismo di gestione

	<i>Denominazione</i>	<i>Tipologia</i>	<i>Regione</i>	<i>Organismo Di Gestione</i>
1	Torre Del Cerrano	Area Marina Protetta	Abruzzo	Cons. Co.Ges. AMP Torre Cerrano
2	Capo Rizzuto	Area Naturale Marina Protetta	Calabria	Provincia di Crotona Le Castella
3	Punta Campanella	Area Naturale Marina Protetta	Campania	Consorzio tra Comuni
4	Regno Di Nettuno	Area Marina Protetta	Campania	Consorzio tra Comuni
5	Santa Maria Di Castellabate	Area Marina Protetta	Campania	Ente Parco Nazionale
6	Costa Degli Infreschi e delle Masseta	Area Marina Protetta	Campania	Ente Parco Nazionale
7	Baia	Parco Sommerso	Campania	Gestione provvisoria
8	Gaiola	Parco Sommerso	Campania	Gestione provvisoria
9	Miramare Nel Golfo Di Trieste	Riserva Naturale Marina	Friuli V. G.	Associazione Italiana Onlus
10	Isole Del Ventotene E Santo Stefano	Area Naturale Marina Protetta	Lazio	Comune di Ventotene
11	Secche Di Tor Patemo	Area Naturale Marina Protetta	Lazio	Ente Regionale Roma Natura
12	Portofino	Area Naturale Marina Protetta	Liguria	Consorzio tra Comuni, Provincia, Università di Genova
13	Isola Di Bergeggi	Area Marina Protetta	Liguria	Comune
14	Cinque Terre	Area Marina Protetta	Liguria	Ente Parco Nazionale Cinque Terre
15	Santuario Dei Mammiferi Marini	Area Naturale Marina d'interesse Nazionale	Liguria Sardegna Toscana	Comitato di Pilotaggio
16	Isole Tremiti	Riserva Naturale Marina	Puglia	Ente Parco Nazionale del Gargano
17	Marina Torre Guaceto	Riserva Naturale Marina	Puglia	Consorzio Comuni e Wwf
18	Porto Cesareo	Area Naturale Marina Protetta	Puglia	Consorzio Comuni e Provincia
19	Arcipelago di La Maddalena	Parco Nazionale	Sardegna	Ente Parco
20	Capo Caccia Isola Piana	Area Marina Protetta	Sardegna	Comune di Alghero
21	Tavolara Punta Coda Cavallo	Area Naturale Marina Protetta	Sardegna	Consorzio tra Comuni Olbia, San Teodoro, Loiri Porto San Paolo
22	Capo Carbonara	Area Naturale Marina Protetta	Sardegna	Comune Villasimius
23	Isola Asinara	Area Marina Protetta	Sardegna	Ente Parco Nazionale
24	Penisola Sinis Isola Mal Di Ventre	Area Marina Protetta	Sardegna	Comune di Cabras
25	Isole Egadi	Riserva Naturale	Sicilia	Comune di Favignana

Contini Maria Vittoria - *Nautica da diporto e portualità come elementi di qualificazione del turismo nautico nelle aree marine protette: il caso dell'A.M.P. di Tavolara - Punta Coda Cavallo*

Tesi di dottorato in Scienze dei Sistemi Culturali XIII ciclo - Università degli Studi di Sassari.

		Marina		
26	Capo Gallo Isole Delle Femmine	Area Naturale Marina Protetta	Sicilia	Capitaneria
27	Isola Di Ustica	Area Marina Protetta	Sicilia	Capitaneria
28	Isole Ciclopi	Area Marina Protetta	Sicilia	Consorzio tra Comune e Università
29	Plemmirio	Area Marina Protetta	Sicilia	Consorzio tra Provincia e Comune
30	Isole Pelagie	Area Marina Protetta	Sicilia	Comune
31	Arcipelago Toscano	Parco Nazionale	Toscana	Ente Parco
32	Secche Della Meloria	Area Marina Protetta	Toscana	Ente Parco Regionale

Fonte: elaborazione propria da Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, 2010

Tabella 15: Elenco delle aree marine protette distinte per Regione e relativa superficie tutelata

	Denominazione	Region e	superficie (Ha)		costa (km)
			a terra	a mare	
1	Area Marina Protetta Torre Del Cerrano	Abruzzo	0	3431,00	0,01
2	Area Naturale Marina Protetta Capo Rizzuto	Calabria	0	14721,00	42,15
3	Area Naturale Marina Protetta Punta Campanella	Campania	0	1539,00	31,43
4	Area Marina Protetta Regno Di Nettuno	Campania	0	11256,00	52,39
5	Area Marina Protetta Santa Maria Di Castellabate	Campania	0	7095,00	0,02
6	Area Marina Protetta Costa Degli Infreschi E Delle Masseta	Campania	0	2332,00	0,01
7	Parco Sommerso Di Baia	Campania	0	177,00	3,72
8	Parco Sommerso Di Gaiola	Campania	0	42,00	1,99
9	Riserva Naturale Marina Di Miramare Nel Golfo Di Trieste	Friuli V.G.	0	30,00	1,10
10	Area Naturale Marina Protetta Isole Del Ventotene E S. Stefano	Lazio	0	2799,00	9,84
11	Area Naturale Marina Protetta Secche Di Tor Patemo	Lazio	0	1387,00	0
12	Area Naturale Marina Protetta Portofino	Liguria	0	346,00	13,89
13	Area Marina Protetta Isola Di Bergeggi	Liguria	0	901,53	2,06
14	Area Marina Protetta Cinque Terre	Liguria	0	4591,00	19,21
15	Santuario Dei Mammiferi Marini	Lig. Sard.	0	2557258,00	0
16	Riserva Marina Isole Tremiti	Tosc.	0	1466,00	20,41
17	Riserva Naturale Marina Torre Guaceto	Puglia	0	2227,00	8,41
18	Area Naturale Marina Protetta Porto Cesareo	Puglia	0	16654,00	32,71
19	Parco Nazionale dell'arcipelago Di La Maddalena	Sardegna	5100	15046,00	0
20	Area Marina Protetta Capo Caccia Isola Piana	Sardegna	0	2631,00	36,14
21	Area Naturale Marina Protetta Tavolara Punta Coda Cavallo	Sardegna	0	15357,00	76,09
22	Area Naturale Marina Protetta Capo Carbonara	Sardegna	0	8598,00	30,38
23	Area Marina Protetta Isola Asinara	Sardegna	0	10732,00	7964
24	Area Marina Protetta Penisola Del Sinis Isola Del Mal Di Ventre	Sardegna	0	25673,00	25,10
25	Riserva Naturale Marina Isole Egadi	Sicilia	0	53992,00	73,99
26	Area Naturale Marina Protetta Capo Gallo Isole Delle Femmine	Sicilia	0	2173,00	16,02
27	Area Marina Protetta Isola Di Ustica	Sicilia	0	15951,00	14,45
28	Area Marina Protetta Isole Ciclopi	Sicilia	0	623,00	6,24
29	Area Marina Protetta Plemmirio	Sicilia	0	2429,00	14,35

Contini Maria Vittoria - *Nautica da diporto e portualità come elementi di qualificazione del turismo nautico nelle aree marine protette: il caso dell'A.M.P. di Tavolara - Punta Coda Cavallo*

Tesi di dottorato in Scienze dei Sistemi Culturali XIII ciclo - Università degli Studi di Sassari.

30	Area Marina Protetta Isole Pelagie	Sicilia	0	4136,00	46,28
31	Parco Nazionale Dell'arcipelago Toscano	Toscana	16856	56766,00	0
32	Area Marina Protetta Secche Della Meloria	Toscana	0	9372,00	0
			21596	2851731,53	658,03

Fonte: elaborazione propria da Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

PARTE TERZA

L'AMP DI TAVOLARA - PUNTA CODA CAVALLO

13. Inquadramento geografico e zonizzazione

L'Area Marina Protetta di Tavolara - Punta Coda Cavallo (AMP TCCC), situata nel nord-est della Sardegna, è stata istituita il 12 Dicembre 1997 con decreto del Ministero dell'Ambiente. L'aria marina comprende le isole di Tavolara, Molara, Molarotto e la fascia costiera compresa tra Capo Ceraso e Cala Finocchio unitamente a tutte le piccole isole presenti in questo tratto di mare, come ad esempio l'Isolotto Rosso e l'Isola Piana (Fig 9); ha una superficie a mare di 15.357,00 ha e la fascia costiera misura circa 76 km⁶¹.

Figura 9: Area Marine Protetta Tavolara Punta Coda Cavallo



(Fonte: LS International Cartography)

⁶¹Dato ufficiale del ministero dell'ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare relativo al VI elenco ufficiale delle aree protette 2010.

L'area marina protetta possiede al proprio interno due "siti di interesse comunitario" (S.I.C.): l'isola di Tavolara, Molaro, Molarotto (376 ha) e lo stagno di S. Teodoro (816 ha), che, al termine del processo previsto dall'Unione europea, andranno a costituire la "Rete Natura 2000"⁶².

La gestione dell'area, inizialmente affidata alla Capitaneria di porto di Olbia, nel 2003 è stata assegnata ad un consorzio di tre Comuni: Olbia, Loiri Porto San Paolo e San Teodoro che vi partecipano rispettivamente con quote del 50%, del 25% e del 25% .

L'isola di Tavolara (l'Hermaea Insula degli antichi Romani, dal nome del Dio Ermete-Mercurio), domina con la sua imponente massa calcarea il Golfo di Olbia; ha una forma pressoché rettangolare con due appendici alle estremità ed è lunga circa 6 Km e larga circa 1 Km. Il suo asse principale, che coincide con la cresta della montagna, alta mediamente circa 500 m., è orientato a NE, con una superficie di circa 600 ettari. L'isola è costituita da un basamento granitico, che nell'estremità sud-occidentale s'innalza sino ad una quota di circa 250 m. s.l.m. e nell'estremità nord-orientale, dopo una depressione centrale, raggiunge una quota di circa 100 m. Il basamento è rivestito in tutta la sua estensione da una copertura calcareo-dolomitica mesozoica che, sul versante nord-occidentale, s'innalza sul mare raggiungendo una quota di 510-565 m s.l.m., mentre sul versante sud-orientale scende in buona parte a picco sul mare. La morfologia dell'isola rende possibile l'approdo (con imbarcazioni private, poiché non esistono, a tutt'oggi, servizi pubblici) elusivamente presso le due estremità: "Spalmatore di terra" a sud-ovest e "Spalmatore di fuori" a nord-est; qui però l'accesso è impedito per la presenza delle servitù militari. Dall'approdo di "Spalmatore di terra" parte una strada che si dirige verso la parte settentrionale dell'isola, sino a raggiungere l'ingresso di una lunga galleria che attraversa la montagna fino al punto in cui si congiunge alla zona militare, interdetta al pubblico. La parte a sud dell'isola è

⁶² La creazione della Rete Natura 2000 è prevista dalla direttiva europea n. 92/43/CEE, nota come direttiva "Habitat, ed è relativa alla "conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche". Con tre decreti il Ministero dell'Ambiente il 30 marzo 2009 ha aggiornato la lista dei SIC, individuando, a livello nazionale, 2.240 SIC. Attualmente sono in fase d'identificazione nuovi SIC, strettamente legati alla protezione degli habitat marini, tra i quali molto probabilmente verranno ricomprese tutte le AMP, sia quelle istituite che quelle di prossima istituzione. Si consideri che la presenza di tali siti accresce gli obiettivi di tutela, spesso vanificati o comunque insufficienti se "gestiti" dallo strumento area marina protetta (Ray, 1999; Sale *et al.*, 2005).

formata da una linea rocciosa quasi completamente pianeggiante con coste diverse nei due versanti: ad ovest è ricca di insenature ciottolose, delimitate da rocce granitiche, mentre ad est forma un ampio golfo sabbioso che termina sotto l'alta falesia calcarea, ricca di arenarie e conglomerati di spiaggia. Sempre a sud-ovest, nella parte estrema, un lembo sabbioso emerge durante la bassa mare e unisce l'isola ad una grossa zolla granitica da cui partono i bassi fondali che giungono sino alla costa gallurese. Questo tratto di mare è intervallato da isole e scogli affioranti; solo un tratto di mare di pochi metri presenta il fondale superiore a quello normale, e potrebbe rappresentare il punto di frattura che si è verificato quando, in seguito a bradisismo, Tavolara si è staccata dalla terraferma. La parte nord-orientale dell'isola, quella che volge verso il mare aperto; è formata da una collina alta circa 190m, denominata Punta Timone, la quale è unita all'isola di Tavolara da un istmo largo pochi metri dove si sono formate due piccole insenature, denominate Cala di Ponente e Cala di Levante. La restante parte dell'isola di Tavolara è caratterizzata dalle alte falesie di dolomie, sia nel lato che guarda Golfo Aranci che sul lato opposto. L'isola, per lungo tempo disabitata, fu sede, fra l'Ottocento e il 1960 circa, di una piccola comunità di pescatori-pastori corsi e della famiglia Bertoleoni, discendente da Paolo Bertoleoni, divenuto proprietario dell'isola ed insignito del titolo di "re di Tavolara" dal re Carlo Alberto (1836) (Papurello Ciabattini, 1973).

L'isola di Molara, che dista da Tavolara circa un miglio, invece, è in continuità geomorfologica con la costa gallurese, avendo natura granitica e abbondanti affioramenti rocciosi. Si eleva sul mare per 161 m. e dista dal promontorio di Punta Coda Cavallo 1,675 Km. Ha una superficie di 3.4 Km² con un perimetro assai irregolare ed accidentato di circa 8 Km.

L'isolotto di Molarotto, quasi interamente granitico, sorge nel golfo di Olbia al largo delle isole di Tavolara e Molara; si eleva per appena 50 metri sul livello del mare, ha una lunghezza massima di 300 metri ed una larghezza massima di 200 metri.

Il tratto di costa tra Capo Ceraso e S. Teodoro è ricco di insenature e scogli affioranti ma anche relitti, che oltre ad inserire fattori di variazione della geometria dei fondali, sono importanti punti di richiamo per la biodiversità

dell'ecosistema marino. Il litorale ha un andamento flessuoso, con numerose entroflessioni nella linea di costa, da Porto Istana a Porto Spurlatta, da Porto S. Paolo a Porto Taverna a Porto Brandinchi e numerose cale e calette. Alla partecipazione di piccole isole e scogli affioranti, come isola Piana, isola dei Cavalli, isolotto Rosso, isola Cana, isola Ruia e i numerosi scogli affioranti, si aggiunge la presenza lungo la costa di lagune e stagni costieri, come lo stagno di S. Teodoro, che arricchiscono il patrimonio naturalistico e rendono ancor più delicata l'azione di tutela.

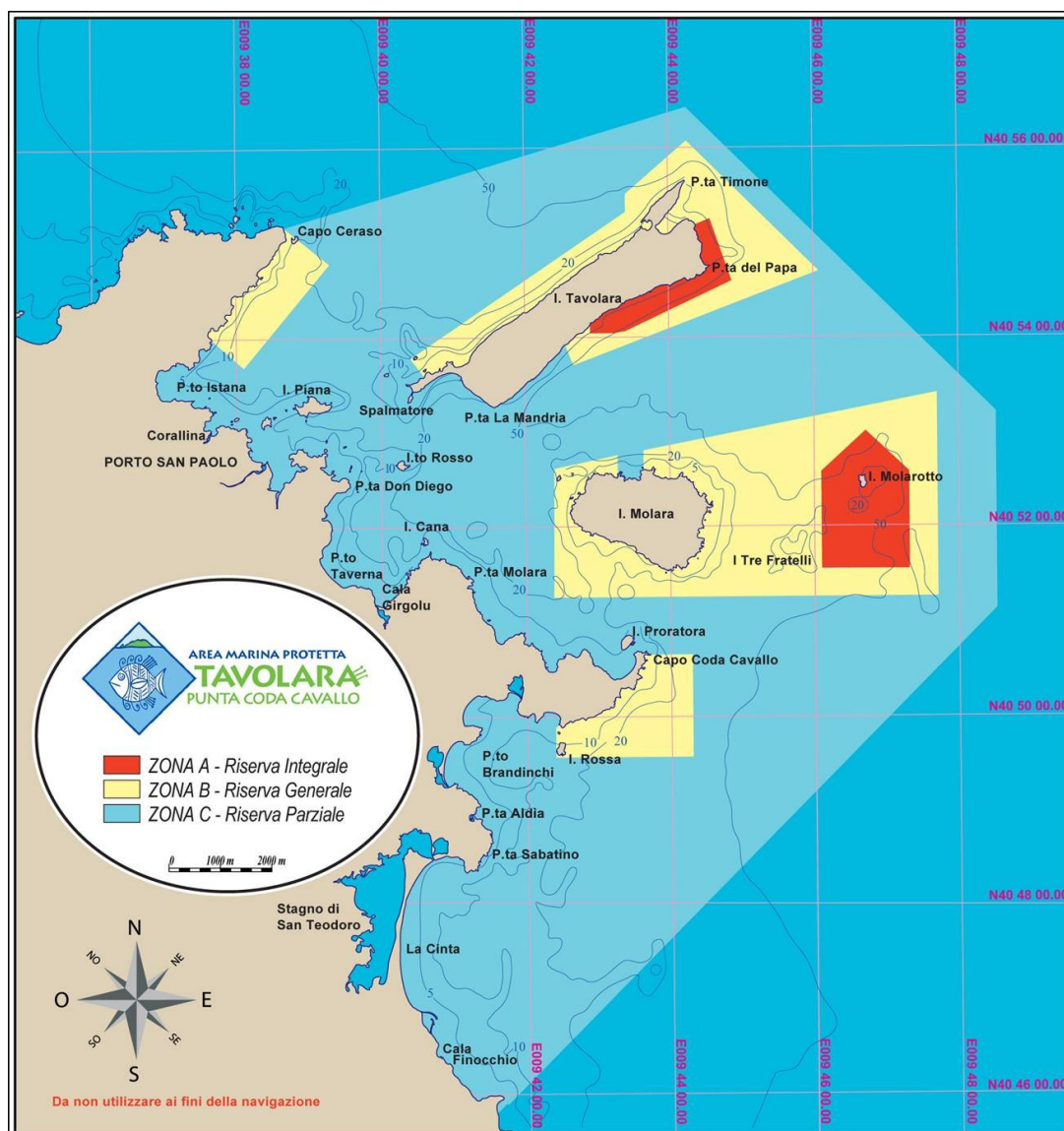
A fronte di tale patrimonio l'area marina protetta è stata suddivisa in tre diverse tipologie di zone con differenti destinazioni d'uso (Fig. 10). La zona A, di riserva integrale, comprende nell'isola di Tavolara la punta a sud di Cala di Levante, Punta del Papa e il punto in costa a sud-est della Punta del Passo Malo; nell'isola Molarotto l'area pentagonale circostante Molarotto per un'ampiezza di circa 750 metri ad est e ad ovest (lati), circa 1.000 metri a nord (vertice) e circa 1.500 metri a sud (lato).

Tale zona costituisce lo strumento principale per la conservazione della biodiversità (Rodrigues *et al.*, 2004): di norma è consentito l'accesso al personale dell'Ente gestore per attività di servizio e al personale scientifico per lo svolgimento di ricerche autorizzate; sono anche permesse visite guidate subacquee, regolate dall'Ente gestore, in aree limitate e secondo percorsi prefissati, tenendo conto delle esigenze di elevata tutela ambientale. Non sono invece consentite la balneazione e la pesca sia professionale che sportiva, nonché il transito di natanti ad esclusione di quelli appartenenti all'area marina protetta.

La zona B, di riserva generale, comprende il tratto di mare compreso tra Capo Ceraso e il limite sud della caletta Sa Enas Appara, per un'ampiezza di circa 700 metri; il tratto di mare compreso tra Coda dellu Furrù e Punta di Tamerigio (Capo Coda Cavallo); l'area di mare costiera del lato nord-occidentale, per un'ampiezza di circa 500 metri dalla costa, e dei lati nord-orientale e sud-orientale, per un'ampiezza di circa 300 metri dalla zona A; il tratto di mare circostante l'isola di Molaro e la zona A di Molarotto. In tale zona, fatto salvo quanto disposto dalla normativa vigente, sono consentite la navigazione a bassa velocità (non oltre 10 nodi) per i natanti e per le imbarcazioni; le visite, anche subacquee, regolate

dall'Ente Gestore; la balneazione; l'ormeggio nelle apposite strutture predisposte dall'Ente Gestore; la piccola pesca con attrezzi che non danneggino i fondali per i soli pescatori professionisti dei Comuni le cui coste sono comprese nell'area marina protetta, con un carico giornaliero regolato dall'Ente Gestore.

Figura 10: La zonizzazione nell'AMP Tavolara Capo Coda Cavallo



(Fonte: Dichiarazione Ambientale 2008 AMP Tavolara Punta Coda Cavallo)

Sono invece vietate: la pesca professionale con reti a strascico⁶³ e cianciuolo⁶⁴ nonché la pesca sportiva con qualunque mezzo esercitato.

La zona C è di riserva parziale poiché contiene il residuo tratto di mare, all'interno del perimetro dell'area naturale marina protetta. Qui sono consentite la navigazione per i natanti e le imbarcazioni; l'ormeggio, regolato dall'Ente Gestore; le immersioni subacquee, compatibili con la tutela dei fondali; la piccola pesca con attrezzi che non danneggino i fondali, per i pescatori professionisti dei Comuni le cui coste sono comprese nell'area naturale marina protetta; la pesca sportiva, se praticata con limitazioni⁶⁵. Le Zone B e C, in definitiva, sono utilizzate come zone cuscinetto, *buffer*, dove sono consentiti solo alcuni tipi di pesca e sono definite come zone a protezione minima in cui vengono vietate solo attività di prelievo particolarmente impattanti, (ad esempio la pesca a strascico) (Sanchez-Jerez e Ramos-Espla, 1996; Francour *et al.*, 2001).

In ogni caso in tutte le zone dell'Area Marina Protetta (sia nella zona A sia in quella B e in quella C) vi sono svariati divieti come l'ancoraggio, salvo che nelle zone appositamente individuate ed attrezzate, la pesca subacquea, le moto d'acqua⁶⁶, gli sport acquatici con l'uso di attrezzature a rimorchio e tutte le attività che possono compromettere la tutela delle caratteristiche dell'ambiente oggetto dalla protezione e le finalità istitutive dell'area naturale marina protetta medesima ai sensi dell'art. 19, terzo comma della L. 6 Dicembre 1991, n.394.

⁶³ La pesca a strascico è fonte di notevole impatto sull'ambiente marino. Le reti a strascico infatti distruggono o asportano qualunque cosa incontrino sul fondale: pesci, invertebrati, coralli, alghe ... e lasciano un ambiente devastato dove le comunità biotiche originarie si potranno reimpiantare solo dopo molto tempo. Questo è particolarmente grave nel caso di ecosistemi complessi e di fondamentale ruolo biologico. Proprio per evitare questo in alcuni paesi, ad esempio in Italia, si è deciso di vietare la pesca a strascico sottocosta (entro le 3 miglia marine o al di sopra della batimetrica dei 50 metri), dove queste comunità complesse si sviluppano, ma ciò nonostante è frequente leggere sui quotidiani di pescherecci che strascicano impunemente nelle zone vietate facendo danni irreparabili e minando le loro stesse possibilità di pesca future.

⁶⁴ Rete circolare del tipo della lampara che si impiega di notte per la pesca del pesce azzurro.

⁶⁵ Lenze e canne da fermo, lenze morte, bolentini, lenze per cefalopodi: non più di una per persona e con massimo tre ami; correntine per non più di una a persona e con massimo di sei ami; traina, per non più di una per imbarcazione.

⁶⁶ La navigazione con le moto d'acqua e con i natanti e le imbarcazioni a motore che esercitano sport acquatici con attrezzature a rimorchio, è consentita in zona C esclusivamente nei tratti di mare verso il largo, posti lungo i margini Nord e Sud dell'Area Marina Protetta in corrispondenza rispettivamente di: Capo Ceraso a Nord e ad una distanza minima dalla costa di 1000 metri; Punta Isuledda a Sud e ad una distanza minima dalla stessa di 1000 metri e di 2000 metri dalla congiungente Punta Sabatino Punta Coda Cavallo.

14. L' area marina protetta tra azioni di salvaguardia e fruizione sostenibile della nautica da diporto

L'AMP di Tavolara Punta Coda Cavallo in conformità con quanto previsto dalla Legge Quadro sulle Aree Protette, si prefigge l'obiettivo di conservare e valorizzare il proprio patrimonio naturale e culturale. Tuttavia, la conservazione di aree protette ricadenti in ambienti antropizzati, quale l'AMP di Tavolara Punta Coda Cavallo, deve essere concepita in senso dinamico, rendendo partecipe l'uomo e le sue attività, così come sancito dalla stessa Unione Internazionale per la Conservazione della Natura e ripreso dalla vasta letteratura scientifica che fa propri i dettami sullo sviluppo sostenibile. Se la conservazione e la valorizzazione del patrimonio naturale e culturale passano, inevitabilmente, attraverso lo sviluppo socio-economico della collettività locale, occorre tenere in debito conto che l'area protetta oggetto d'interesse gravita in un territorio, quello della Gallura costiera, sicuramente fra i più produttivi dell'intera Sardegna, ma comunque dipendente, in ragione della sua attrattività paesaggistica, da attività economiche legate al turismo⁶⁷, e quindi, in analogia con molti sistemi turistici balneari mediterranei, è fortemente dinamica soprattutto nel periodo estivo. Non è certo obiettivo di questa tesi valutare i benefici economici che l'attività turistica può portare all'AMP, ma – più modestamente – prendere atto del peso rilevante che il turismo detiene e, nell'ambito del settore turismo, valutare, come il diporto nautico, in quanto attività praticata nell'AMP, possa conciliarsi con le esigenze di tutela dell'ecosistema, soprattutto considerando che – l'ecosistema in questione – è stato identificato come “sito di importanza comunitaria” e “zona di protezione speciale” e che quindi detiene la missione di proteggere particolari habitat. Proprio in ragione di ciò lo stesso Ente gestore, chiamato a redigere il Piano di Gestione, in assenza di puntuali ed appropriati schemi collaudati per le Aree Marine Protette Italiane⁶⁸, ha tenuto conto nell'impostazione metodologica, di

⁶⁷ Su un totale di 6.297 imprese presenti sull'intero territorio, il 58,5% opera nel settore terziario, il 32% in quello secondario (all'interno di questo settore il comparto dell'edilizia esercita un ruolo predominante) e, soltanto il 9,5% nel settore primario. Si consideri che mentre per Olbia il terziario si declina in molteplici attività, nel caso degli altri due comuni significa turismo.

⁶⁸ La normativa nazionale sulle aree marine protette, non prevede la redazione di un Piano di Gestione, come definito dalla Direttiva Habitat, ma un regolamento. Il Piano di gestione, invece, è

Contini Maria Vittoria - *Nautica da diporto e portualità come elementi di qualificazione del turismo nautico nelle aree marine protette: il caso dell'A.M.P. di Tavolara - Punta Coda Cavallo*

Tesi di dottorato in Scienze dei Sistemi Culturali XIII ciclo - Università degli Studi di Sassari.

quanto previsto dalla Direttiva Habitat - nello specifico delle linee guida del Ministero dell'Ambiente e della Regione Sardegna rese esecutive dal D.P.R. 8 Settembre 1997 n. 357 - puntando ad individuare misure di conservazione e tipologie di interventi ammissibili.⁶⁹

È evidente che la nautica da diporto, a causa dell'impatto meccanico degli ancoraggi, o per le emissioni di agenti inquinanti può avere effetti negativi sullo stato di conservazione della componente biotica che popola i fondali: dalla *posidonia oceanica*⁷⁰ a particolari tipi di specie di uccelli, di mammiferi e di rettili presenti nell'AMP (la Berta maggiore, la Berta minore mediterranea, l'Uccello delle tempeste, il Marangone dal ciuffo, il Gabbiano corso, il Tursiope, la Tartaruga marina). Per questo motivo, la gestione della nautica da diporto è oggetto di particolare attenzione nell'area marina protetta, per assicurarne sia le finalità di conservazione che di fruizione turistica.

Tale attenzione deriva dall'elevato numero di imbarcazioni che frequentano, seppur limitatamente al periodo estivo, l'area marina protetta, compromettendone la stessa di "capacità di carico". Infatti, da uno studio commissione dall'Ente gestore, nell'estate del 2009, è emerso che nel periodo di alta stagione (luglio-settembre) nell'area insistono 1.577 imbarcazioni "stanziali" – cioè appartenenti a residenti – a cui occorre aggiungere quelle "fluttuanti" – cioè di passaggio – rilevate in numero di 812. Tra queste, circa il 46,2 % erano di lunghezza inferiore ai 6 metri, ed a motore, mentre solo il 6,9 % circa delle unità da diporto erano a vela. I natanti e le imbarcazioni sono in numero nettamente superiore rispetto ai posti barca autorizzati. Lo studio ha rilevato, inoltre, che tali imbarcazioni sostano in campi boa (in parte non autorizzati), i quali hanno un pesante impatto sui fondali marini, sulla fruibilità dei litorali da parte dei bagnati e sull'aspetto visivo ed estetico⁷¹.

Per mitigare questi impatti dovuti alla massiccia presenza di diportisti, l'Area Marina Protetta Tavolara – Punta Coda Cavallo, ha provveduto a realizzare una

previsto dalla Direttiva Habitat.

⁶⁹ Consultare la metodologia IUCN.

⁷⁰ La *posidonia oceanica* è una pianta endemica del Mediterraneo la cui fondamentale importanza deriva dal fatto che è uno dei principali produttori di ossigeno e di sostanze organiche.

⁷¹ Per la rilevazione di tali dati sono state predisposte 24 stazioni di rilevamento collocate strategicamente lungo tutto il perimetro dell'AMP di Tavolara. Le 24 stazioni sono state suddivise in stazioni a terra e stazioni sul mare e sulle isole.

Contini Maria Vittoria - *Nautica da diporto e portualità come elementi di qualificazione del turismo nautico nelle aree marine protette: il caso dell'A.M.P. di Tavolara - Punta Coda Cavallo*

Tesi di dottorato in Scienze dei Sistemi Culturali XIII ciclo - Università degli Studi di Sassari.

serie di interventi da inquadrare all'interno di una strategia per la sostenibilità ecologica.

In relazione all'ancoraggio, il Regolamento vigente, emanato dalla Capitaneria di Porto di Olbia nel 2005⁷², ha previsto che sia consentito, nella zona "B", e nel solo tratto compreso tra Cala Spagnola e Punta l'Aia (piscine di Molara), unicamente entro due specchi acquei appositamente delimitati con boe sferiche gialle. È consentito inoltre in alcune località caratterizzate dalla presenza di fondali sabbiosi o ciottolosi e dall'assenza di alcun tipo di vegetazione marina. Nella zona C, e limitatamente al tratto della spiaggia denominata "La Cinta" (S. Teodoro), l'ancoraggio è consentito unicamente entro lo specchio acqueo appositamente delimitato con boe sferiche gialle in prossimità della zona Nord della spiaggia. Nelle rimanenti aree della zona C è consentito l'ancoraggio negli specchi acquei caratterizzati da fondali sabbiosi o ciottolosi e privi di vegetazione.

Di rilievo un'iniziativa che rientra nell'ambito del progetto "Ecomotori" finanziato dal Ministero dell'Ambiente, la quale ha consentito, al momento attuale, la sostituzione in 125 imbarcazioni dei vecchi motori con motori fuoribordo a basso impatto ambientale⁷³.

Inoltre, per ridurre i fenomeni di scarico abusivo di rifiuti liquidi ed abbandono di rifiuti pericolosi (oli, batterie, ecc.) prodotti dalle imbarcazioni, si è provveduto, nell'ambito del progetto "Ecoporti", sempre finanziato dal Ministero dell'Ambiente all'installazione di tre impianti per la raccolta di acque di sentina⁷⁴ ed un impianto per la raccolta di acque nere⁷⁵ e cinque isole ecologiche per la raccolta dei rifiuti prodotti. Gli impianti e le installazioni sono state affidate alle amministrazioni dei porti per la gestione e manutenzione. Ulteriori interventi hanno riguardato l'installazione di sistemi di ormeggio ecosostenibili, pontili galleggianti, campi boe non impattanti, il miglioramento della segnaletica nella

⁷² L'AMP dovrà a breve emanare il nuovo Regolamento che – si auspica – contempli al proprio interno le indicazioni previste dal Protocollo per la nautica sostenibile (vedi paragrafo 11.1) ed in specie la indicazioni previste per l'ancoraggio, l'accesso e la sosta dei natanti come da classificazione riportata nella nota 58.

⁷³ Sono comunque previsti nei prossimi anni altri incentivi per la rottamazione dei vecchi motori.

⁷⁴ La sentina è la parte posta più in basso nello scafo di una imbarcazione dove si raccolgono i vari scoli e le infiltrazioni di acqua mista ad olio combusto.

⁷⁵ Sono acque usate provenienti da insediamenti civili (bagni, W.C., cucine, ecc.) Tali rifiuti contengono sostanze organiche ed inorganiche sovente assai nocive le quali, se immesse senza alcun trattamento di depurazione nell'ambiente naturale, lo contaminano gravemente con i conseguenze a carico degli esseri viventi nell'ambiente medesimo.

zona di riserva integrale e l'installazione di in sistema di telecamere digitali ad alta definizione, ed ad un controllo a distanza, tramite un sistema di trasmissione/ricezione wireless, per monitorare quelle zone di peculiare rilievo e fragilità ambientale, in modo da poter prevenire fenomeni di degrado ambientale.

15. Le infrastrutture e i servizi per il diporto nautico

Un importante elemento della fruizione turistica è rappresentato dai porti turistici dislocati sia all'interno dell'Area Marina Protetta sia nelle immediate vicinanze (Costa Smeralda e Porto Rotondo). Nell'area sono presenti numerose concessioni demaniali marittime relative a punti di ormeggio come gavitelli, pontili in muratura permanenti, approdi turistici, pontili galleggianti stagionali e campi boe. Queste strutture, realizzate negli anni, sono state collocate sul territorio dell'Area Marina Protetta senza un piano generale di programmazione che potesse tener conto dei differenti impatti sull'ecosistema marino; inoltre, sono proliferate nel tempo anche situazioni di abuso totale o parziale rispetto alle concessioni originarie⁷⁶. Uno degli obiettivi dell'Ente Gestore è quello di effettuare un'identificazione e classificazione delle concessioni esistenti al fine di definire un *piano generale di assetto per il diporto nautico*, in cui le infrastrutture dovranno essere compatibili con l'ambiente.

Al momento attuale, nell'area dei comuni ricadenti all'interno dell'Area Marina Protetta Tavolara – Punta Coda Cavallo sono presenti diversi insediamenti portuali. Nella tabella 16 sono riportati i porti presenti e posti barca disponibili divisi per i Comuni consorziati (Olbia, San Teodoro, Loiri Porto San Paolo), suddividendoli per infrastrutture ricadenti all'interno del perimetro dell'Amp ed esterni. La suddivisione è necessaria per poter analizzare nel dettaglio i porti di San Teodoro, Corallina, Cala Finanza, Porto San Paolo e San Teodoro i quali interessano direttamente in territorio dell'AMP.

⁷⁶ Nel tentativo di arginare questo problema il Consorzio, di concerto con la Capitaneria di Porto di Olbia, ha adottato un disciplinare tecnico per l'erogazione di concessioni demaniali marittime per il quale occorre seguire la seguente prassi: il parere ambientale viene erogato alle concessioni demaniali marittime esistenti ed in fase di rinnovo, subordinando l'istruttoria all'effettuazione da parte del richiedente di uno studio ambientale sulle componenti biotiche e abiotiche del sito oggetto di concessione. Nel caso di nuove concessioni il parere ambientale viene erogato, previo studio sulle componenti biotiche e abiotiche del sito oggetto di concessione, solo a quelle iniziative promosse dagli enti locali facenti parte del Consorzio di Gestione con finalità pubbliche (Consorzio di Gestione AMP-TPCC, 2008).

Tabella 16: Porti e posti barca

<i>Posti barca ricadenti all'interno della perimetrazione dell'AMP TCCC</i>			<i>Posti barca ricadenti all'esterno della perimetrazione dell'AMP TCCC</i>		
<i>Comune</i>	<i>Porti</i>	<i>Posti barca</i>	<i>Comune</i>	<i>Porti</i>	<i>Posti barca</i>
		<i>a</i>			
San Teodoro	San Teodoro	60	Olbia	Marina di Portisco	589
Loiri Porto San Paolo	Corallina	139	Olbia	Porto Rotondo	655
Loiri Porto San Paolo	Cala finanza	100	Olbia	Asfodeli	120
Loiri Porto San Paolo	Porto San Paolo	150	Olbia	Marinelledda	30
San Teodoro	Puntaldia	400	Olbia	Marana	269
			Olbia	Marina di Olbia	270
			Olbia	Olbia Porto interno	250
			Olbia	Olbia Boat Service	12
			Olbia	Olbia Nausika	60
			Olbia	Nautica Olbia	80
Totale (A)		849	Totale (B)		2335
Tot. posti barca Consorzio (A+B): 3184					

Fonte: Elaborazione propria da Pagine Azzurre, 2010 e Dichiarazione Ambientale AMP TCCC, 2008

Il porto turistico di San Teodoro è in fase di costruzione; il primo lotto dei lavori si è concluso nel 1999 con la realizzazione dei moli di sopraflutto e sottoflutto. Il secondo lotto di lavori è in corso di approvazione e dovrebbe essere appaltato a breve al fine di realizzare il massiccio di sovraccarico e le banchine con gli annessi servizi accessori (luce, acqua). La realizzazione del porto è stata affidata all'Assessorato dei Lavori Pubblici-Servizio Infrastrutture della mobilità ed opere pubbliche di interesse locale-settore porti ed aeroporti della Regione Autonoma Sardegna che si avvale dell'opera dell'Ufficio del Genio civile per lo OO.MM. di Cagliari per la progettazione dei lavori e del Comune di San Teodoro per la gestione (Fig. 12). Il porto, a tutt'oggi, non è ancora operativo e pertanto non viene fornito alcun servizio agli utenti. Nella figura 11 si può osservare la situazione attuale del porto.

Tabella 17: Servizi nautica sostenibile

	<i>Porti turistici</i>	<i>Recupero oli e batterie</i>	<i>Recupero acque di sentina</i>	<i>Recupero reflui</i>
<i>Porti ricadenti all'interno della perimetrazione</i>	San Teodoro	no	no	no
	Corallina	no	no	no
	Cala finanza		si	si
	Porto San Paolo			
	Puntaldia	si	si	si
<i>Porti ricadenti all'interno della perimetrazione</i>	Marina di Portisco	si	si	da serbatoi
	Porto Rotondo	si	si	da serbatoi
	Asfodeli	no	no	no
	Marinelledda	no	no	no
	Marana	no	no	no
	Marina di Olbia			
	Olbia Porto interno			
	Olbia Boat Service Olbia Nausika Nautica Olbia			

Fonte: Elaborazione propria da Pagine Azzurre e Dichiarazione Ambientale AMP TCCC, 2008

Figura 11: Porto turistico di San Teodoro

(Fonte: AMP TCCC)

Figura 12: Rappresentazione del futuro porto turistico di San Teodoro



Figura 13 Porto turistico di Puntaldia



(Fonte: AMP TCCC)

Il Marina Puntaldia è nel comune di San Teodoro e si trova 2,4 miglia a sud di Capo Coda Cavallo nei pressi di Punta Sabbatino ed è formato da una darsena

Contini Maria Vittoria - Nautica da diporto e portualità come elementi di qualificazione del turismo nautico nelle aree marine protette: il caso dell'A.M.P. di Tavolara - Punta Coda Cavallo

Tesi di dottorato in Scienze dei Sistemi Culturali XIII ciclo - Università degli Studi di Sassari.

completa di pontili: è attrezzato completamente per il diporto. Presenta un fondale marino roccioso e la banchina ha una profondità che misura dai 2,5 a 5 m. Ha una capienza di 400 posti barca di cui 32 destinati per il transito.

Figura 14: Mappa dettagliata del porto turistico di Puntaldia



(Fonte: www.marinadipuntaldia.it)

Può ospitare imbarcazione di una lunghezza massima di 24 m. Non è consentito dar fondo all'ancora in porto. Le aree riservate al diporto sono nel molo "A" assegnato alle imbarcazioni in transito per circa 32 posti di varie categorie; tutti i moli e le banchine sono gestiti dal Marina di Puntaldia srl (Pagine azzurre, 2010). I principali servizi offerti sono: acqua, energia elettrica, servizi antincendio, servizi meteo, servizi igienici e docce, riparazioni motori e riparazioni elettriche. Inoltre possiede un distributore di benzina e gasolio in banchina, prese acqua ed energia, illuminazione banchine, gru fissa fino a 15 t, rimessaggio all'aperto, riparazione scafi in legno e vetroresina, guardianaggio, ormeggiatori, sommozzatori, rifornimento alimentare, rivendita ghiaccio, cabine telefoniche. Per quanto

riguarda i servizi a favore della nautica sostenibile, sono presenti un'area destinata al recupero di rifiuti solidi pericolosi, un impianto per il recupero delle acque di sentina⁷⁷, un impianto per il recupero delle acque nere ed, infine, un'isola ecologica per la raccolta dei rifiuti prodotti.

Il porto di Costa Corallina è situato tra Capo Ceraso e Porto S. Paolo; è un porto privato dotato di alcuni pontili in legno il cui fondo marino è sabbioso e in banchina ha una profondità da 1 a 0,50 m. Il porto è caratterizzato da banchine in legno e cemento, ospita massimo 140 posti barca di cui 14 riservati per il transito; la lunghezza massima delle imbarcazioni è di 11 m; possiede: scivolo di alaggio, gru mobile da 3,5 t, fontanella, energia elettrica e acqua, rimessaggio all'aperto/coperto, riparazioni motori, riparazioni elettriche ed elettroniche, riparazione scafi in legno ed vtr, ormeggiatori, servizio antincendio, ritiro rifiuti, servizi igienici e docce, parcheggio auto. Nell'area portuale non sono presenti servizi per la nautica sostenibile.

Figura 15: Porto turistico Costa Corallina



(Fonte: Google Maps)

Il porto San Paolo è un piccolo approdo a gestione privata, situato nel Golfo Spurlatta tra l'Isola Piana e Punta Don Diego di fronte l'estremità sud dell'Isola

⁷⁷ La sentina è la parte posta più in basso nello scafo di una imbarcazione dove si raccolgono i vari scoli e le infiltrazioni di acqua mista ad olio combusto.

Contini Maria Vittoria - *Nautica da diporto e portualità come elementi di qualificazione del turismo nautico nelle aree marine protette: il caso dell'A.M.P. di Tavolara - Punta Coda Cavallo*

Tesi di dottorato in Scienze dei Sistemi Culturali XIII ciclo - Università degli Studi di Sassari.

Tavolara; è costituito da un pontile in cemento lungo 100 metri con ad una estremità un pontile galleggiante stagionale di 60 m. Un secondo pontile galleggiante di 100 m è situato dalla spiaggia. Il fondale marino è sabbioso e la profondità ai pontili va da 1 a 3 m. Può contare su 150 posti barca di lunghezza massima di 8 m al pontile. I servizi offerti sono: un distributore stradale a 500 m con consegna del carburante, fontanella, 6 prese per manichetta, illuminazione banchine, gru mobile da 15 t, riparazione motori, riparazioni elettriche ed elettroniche, guardianaggio, ormeggiatori, ritiro rifiuti, rifornimento alimentare, parcheggio auto, cabina telefonica. Inoltre i 3 pontili galleggianti rispettivamente di 70-40-24 m e il pontile stabile di 70 m sono gestiti dalla Marine Assistance International località Porto San Paolo Vecchio Semaforo; un pontile comunale di 30 m presso pontile Nato gestito dalla Società Multiservice; un pontile comunale di 50 m presso Località Cala Finanza gestito dalla Società Multiservice. Nell'area portuale non sono presenti servizi per la nautica sostenibile.

Figura 16: Approdo turistico Porto San Paolo



(Fonte: AMP TCCC)

Cala Finanza è invece un caratteristico approdo turistico della rinomata località balneare di Porto San Paolo sita a solo 15 Km dall'aeroporto e dal porto di Olbia. Sorge in una insenatura naturale dove sono insediati diversi moli attrezzati con servizi portuali di attracco, acqua, luce, carburante, vigilanza, parcheggi e alaggio.

Contini Maria Vittoria - Nautica da diporto e portualità come elementi di qualificazione del turismo nautico nelle aree marine protette: il caso dell'A.M.P. di Tavolara - Punta Coda Cavallo

Tesi di dottorato in Scienze dei Sistemi Culturali XIII ciclo - Università degli Studi di Sassari.

Conta circa 100 posti barca. Nell'area portuale sono presenti gli impianti per il recupero delle acque di sentina e reflue.

Figura 17: Approdo Cala Finanza



(Fonte: AMP TCCC)

Nell'AMP sono inoltre presenti diverse imprese di noleggio e locazione di mezzi nautici, le quali devono ottenere specifica autorizzazione da parte del Consorzio di Gestione; attualmente si contano trentasei concessioni. Il consorzio di Tavolara al fine di poter studiare la capacità di carico dei vari siti turistici, obbliga le varie imprese a tenere dei registri nei quali giornalmente devono essere annotate tutte le uscite dei mezzi noleggiati e numero delle persone a bordo.

Gli ulteriori servizi ai diportisti sono indicati nell'elenco che segue:

- ≡ Videosorveglianza nella zona A
- ≡ Info Point dell'AMP nell'Isola di Tavolara
- ≡ Trasporto passeggeri
- ≡ Vendita alimenti e bevande con natante
- ≡ Punti d'immersione segnalati da boe
- ≡ Cinema Tavolara (manifestazione che attrae la presenza di numerosi diportisti)
- ≡ Boe segnalazione confini perimetrali
- ≡ Cantiere navale presso Costa Corallina
- ≡ Ristoranti e bar lungo il perimetro dell'AMP
- ≡ Rifornitore carburante per le unità di diporto nel porto di Puntaldia
- ≡ Scivoli d'alaggio a cala finanza, porto San Paolo, Puntaldia

- ≡ Negozi
- ≡ Supermercati
- ≡ Pesca turismo
- ≡ Diving

In considerazione dell'esiguità dei posti barca presenti, almeno in relazione alle richieste che si manifestano soprattutto durante la stagione estiva, è tipico assistere al fenomeno dello stazionamento in rada, con tutte le problematiche connesse all'ancoraggio e all'effetto di trascinamento sui posidonieti. Per ovviare, parzialmente, a questo problema sono stati predisposti una serie di campi ormeggio situati in diverse località all'interno dell'AMP (Tab. 19).

Tabella 18: Distribuzione dei campi ormeggio nell'AMP

<i>LOCALITÀ</i>	<i>COMUNE</i>	<i>CAMPI ORMEGGIO</i>
Porto San Paolo	Loiri Porto San Paolo	2
Cala Finanza	Loiri Porto San Paolo	2
Punta la Greca	Loiri Porto San Paolo	1
Porto Taverna	Loiri Porto San Paolo	3
Porto Istana	Olbia	4
Spalmatore di Terra	Olbia	1
Cala Girgolu	San Teodoro	2
Cala Pipara	San Teodoro	2
Cala Purgatorio	San Teodoro	1
Cala suaraccia	San Teodoro	1
Salina Bamba	San Teodoro	1
Lu Impostu	San Teodoro	1
<i>TOTALE CAMPI ORMEGGIO</i>		21

Fonte: Elaborazione propria da Piano di gestione AMP Tavolara Capo Punta Coda Cavallo

Tuttavia anche gli stessi campi ormeggio rappresentano un'insidia per la *posidonia oceanica*⁷⁸, sia per quanto attiene la circolazione delle naturali dinamiche di trasporto (Ceccherelli, Campo e Milazzo, 2007), sia a causa degli stress subiti da occasionali sversamenti di carburante in mare dalle imbarcazioni,

⁷⁸ L'importanza della *posidonia oceanica* è legata alla presenza dell'elevata biodiversità che essa ospita (specie ittiche e specie d'invertebrati, dai più semplici come spugne e celenterati, a forme più complesse ed evolute come crostacei, molluschi, echinodermi, briozoi e Tunicati (Guidetti, 2000). La *posidonia oceanica*, inoltre, svolge un ruolo fondamentale anche nella protezione della linea di costa dall'erosione sia attraverso lo spiaggiamento delle foglie cadute che va a costituire quel particolarissimo habitat chiamato "banquette", sia perché la sua presenza in mare riduce il moto ondoso e quindi l'impatto delle onde sui litorali (Peterson et alii, 2004).

al momento del rifornimento, che avviene sempre tramite bidoni. Per limitare tali perturbazioni l'Ente gestore prevede di abbandonare progressivamente questa modalità d'ormeggio in favore di piccoli pontili galleggianti, periferici rispetto alle spiagge, dotati di un minimo di servizi a terra.

Figura 18 Piscine di Molara



(Fonte: AMP TCCC)

16. La certificazione ambientale dell' area marina protetta

L'Ente Gestore, in questi anni di attività, ha messo in atto significative azioni di tutela guidate da una nuova filosofia che affianca alla cura e alla difesa del territorio, l'idea di una fruizione sostenibile nel lungo periodo. Tale politica di conciliazione ha comportato la conquista della certificazione EMAS (Eco Management and Audit Scheme), nel 2004, e del premio EMAS AWARD 2006, un prestigioso riconoscimento del Comitato per l'ECOLABEL e per l'ECOAUDIT del Ministero dell'Ambiente, per "il particolare impegno al miglioramento dell'ambiente".

Per ottenere la certificazione EMAS l'Area Marina Protetta si è sottoposta ad un iter di verifica e certificazione del proprio sistema di gestione ambientale e di convalida della dichiarazione ambientale da parte di un organismo indipendente ed accreditato, sia presso il Sincert, sia presso l'organismo nazionale EMAS, al Ministero dell'Ambiente.

Il sistema di gestione ambientale è stato sviluppato, previa definizione della politica ambientale dell'AMP, in coerenza con i requisiti della norma UNI EN ISO 14001 e del regolamento EMAS. L'obiettivo è realizzare un sistema di gestione ottimale degli aspetti ambientali e delle attività praticate sul territorio dell'AMP. Il sistema di gestione ambientale si applica a tutte le attività svolte nell'AMP che possono interagire con l'ambiente; in particolare si applica a quegli aspetti ambientali sui quali si può esercitare un controllo. Le azioni da mettere in atto per raggiungere gli obiettivi e i target ambientali sono specificati nel Programma di Gestione Ambientale, a cui si rimanda.

Conclusioni

La nautica da diporto è oggetto di particolare attenzione da parte dell'AMP TPCC la cui finalità principale, in ragione della presenza di siti che andranno a costituire la RETE NATURA 2000, è la conservazione e la gestione sostenibile di particolari habitat e di specie.

In questi ultimi anni l'AMP ha, infatti, provveduto a realizzare una serie d'interventi inquadrabili all'interno di una strategia per la sostenibilità ecologica: dal progetto "ecomotori", dal progetto "ecoporti", entrambi finanziati dal ministero dell'ambiente, dall'installazione di impianti per la raccolta delle acque di sentine e acque nere, a "isole ecologiche" per la raccolta dei rifiuti, dall'installazione di sistemi di ormeggio ecosostenibili all'installazione di un sistema di videosorveglianza.

Di rilievo anche la campagna informativa tesa ad educare il diportista ad una fruizione in linea con gli obiettivi di conservazione dell'AMP.

L'ente gestore, quindi, in questi anni di attività ha messo in atto importanti azioni di tutela, senza per questo trascurare gli obiettivi di sviluppo socio economico i quali trovano nel turismo nautico un importante punto di riferimento.

Certo, sono ancora molte le misure che l'ente gestore dovrà adottare, in primo luogo l'emanazione di un regolamento aggiornato ed in linea con le indicazioni emerse nel protocollo della nautica sostenibile, elaborato in seno ad un tavolo tecnico che ha visto la partecipazione di rappresentanti del settore nautico, rappresentanti del governo e dell'aree marine protette.

A testimonianza, comunque, delle positive *performance* ambientali vi è la conquista della certificazione EMAS, la quale pur necessitando di una costante revisione, è da ritenersi un elemento di eccellenza per l'AMP.

Bibliografia

- ADAMO F., *Turismo e territori in Italia I*, Bologna, Patron editore, 2004.
- AGNESI S., DI NORA T., MO G. e TUNESI L., *Esperienza metodologica di analisi dei dati per lo studio della nautica da diporto nell'Area Marina Protetta di Capo Carbonara*. *Biologia Marina Mediterranea* 13, 2006, pp. 672-676.
- AINUD, *Charter Nautico e Portualità Turistica – Relazione annuale di andamento del Settore Turistico-Nautico relativo alle compagnie di noleggio e locazione*, Roma, 2009.
- ANGELONE C., *La nuova problematica giuridica ei porti turistici*, Milano, Giuffrè, 2004.
- ANTONINI A. e MORANDI A. (a cura di), *La navigazione da diporto. Le infrastrutture, l'organizzazione, i contratti e le responsabilità*, in *Atti del Convegno*, Milano, Giuffrè, 1999.
- ASSILEA, *Tracciare una nuova rotta, vademecum del leasing nautico*, Roma, 2010.
- ASSONAT, *Il diportista in Italia ed i servizi. Studio diagnostico fondamentale sui bisogni dell'utente*. 2007.
- ASSONAUTICA SASSARI, CCIAA DI SASSARI, ICE - ISTITUTO NAZIONALE PER IL COMMERCIO ESTERO, MINISTERO DELLO SVILUPPO ECONOMICO, UNIONCAMERE e FORUM INTERNAZIONALE, *Potenzialità e sviluppo del settore della nautica nell'Europa mediterranea*, 2009, Castelsardo (SS)
- BATTINO S., *Tourist perspectives for Sardinia: the case of the stazzi in Gallura*, in JELEN I., CROCI C. (a cura di) *Snapshots from the Globalizing World. Working Papers from the International Summer School Borders3 in Political and Economic Geography-3rd Edition Tarvisio August 28th-September 2nd 2006*, Trieste, EUT, 2007, pp. 73-88.
- BENCARDINO F. e PREZIOSO M., *Geografia del turismo*, Milano, McGrawHill, 2007.
- BENCARDINO F. e PREZIOSO M., *Coesione territoriale e sviluppo sostenibile del territorio Europeo: convergenza e competitività*, Milano, Franco Angeli, 2007.
- BENCARDINO F. e PREZIOSO M., *la pianificazione turistica regionale: valorizzazione delle risorse endogene e sviluppo di potenzialità alternative per la competitività in sostenibilità*, in SCANU G. (a cura di) *Paesaggi e sviluppo turistico, Sardegna e altre realtà geografiche a confronto. Atti di convegno di studi, Olbia 15 – 17 Ottobre 2008*, Roma, Carocci editore, 2009, pp. 107-118.
- BIANCHI C. N., CATRA M., GIACCONE G., MORRI C.,. *Il paesaggio marino costiero: ambienti e diversità*. In: *Mediterraneo: ambienti, paesaggio, diversità* (a cura di) COSENTINO A., LA POSTA A., MAGGIORE A. M e TARTAGLINI N., *Ministero dell'Ambiente e della tutela del Territorio, Direzione per la Protezione della Natura*, Roma, e Téchne Editore, 2005, pp. 30-61.

BORRUSO G., BRADASCHIA C. e VENUDO A., *Sostenibilità turistica e trasporti*, in SCANU G. (a cura di) *Paesaggi e sviluppo turistico, Sardegna e altre realtà geografiche a confronto. Atti di convegno di studi, Olbia 15 – 17 Ottobre 2008*, Roma, Carocci Editore, 2009, pp. 139-154.

BRESSO M., *Per un'economia ecologica*, Roma, Carocci, 2002.

BRUNI M. e CARCANO L., *La nautica italiana. Modelli di business e fattori di competitività*, Milano, Egea, 2009.

BRUNI M. e GARZONI M., *Le risorse e le competenze aziendali nella sostenibilità del vantaggio competitivo*, in INVERNIZZI G. (a cura di), *Strategia e politica aziendale*, Milano, McGraw-Hill, 2004.

BUCHET S. J. e RAIOLA A., *Andar per mare. La disciplina della nautica da diporto*, supplemento alla Rivista Marittima, 2006.

CACCIAPUOTI A., *Il diportista*, n. 3, 2007.

CAMPOBASSO G. F., *Diritto Commerciale - I. Diritto dell'impresa*, Utet, Torino, 2006.

CANDELA G. e FIGINI P., *Economia del turismo. Principi micro e macro economici*, Milano, Mc Graw-Hill, 2003.

CAPARVI R., *L'impresa bancaria. Economia e tecniche di gestione*, Milano, Franco Angeli, 2006.

CAPOCCHI A., *Elementi di management per l'azienda turistica. Volume 1: Principi e dinamiche a supporto del governo dell'azienda*, Pisa, Plus, 2005.

CARAMIELLO C., *Sull'economia di aziende di porti turistici (Marina)*, Tipografia Porziuncola, Assisi, 1973.

CAROLI M. G., *Il marketing territoriale*, Milano, Franco Angeli, 1999.

CARTEI G.F., (a cura di) *Convenzione europea del paesaggio e governo del territorio*, Bologna, il Mulino, 2007.

CASTOLDI G., *Marketing per il turismo. Dai bisogni dei turisti al prodotto turistico*, Milano, Ulrico Hoepli, 2005.

CAZZANIGA FRANCESETTI D., *Struttura e problemi dei cantieri commerciali e da diporto*, Milano, Franco Angeli, 2005.

CECCHERELLI, G., CAMPO, D. e MILAZZO M., *Short-term response of the slow growing seagrass Posidonia oceanica to simulated anchor impact*, in Marine Environmental Research, 63, 2007, pp. 341–349. CENSIS, *Il valore dell'industria marittima italiana*, Roma, 1996.

CENSIS, *42° Rapporto sulla situazione sociale del paese/2008*, Roma, 2008.

CENSIS, *L'impatto economico ed occupazionale del cluster marittimo italiano*, Franco Angeli, Milano, 2002.

CENSIS, *La Portualità come fattore di sviluppo e modernizzazione*, Roma, 2008.

CENSIS, *Terzo rapporto sull'economia del mare 2006. Crescita economica capitale umano dell'ambiente del cluster marittimo italiano*, Milano, Franco Angeli, 2006.

CHERUBINI S. e NASTASI T., *Il marketing della nautica da diporto Dal prodotto al sistema nautico integrato*, Nautica, 2005.

CLARONI A., *Il contratto di ormeggio nella portualità turistica*, Bologna, Libreria Bonomo Editrice, 2004.

COLLIS D. e MONTGOMERY C., *Competing on Resources: Strategy in the 1990s*, Harvard, Business Review, 1995.

COLOMBO A., *Il dipostista chi è*, in Notiziario della Guardia Costiera, Anno VII - n. 4, 2006.

CONSORZIO DI GESTIONE AMP TPCC, *Dichiarazione ambientale 2004*, Olbia, 2004.

CONSORZIO DI GESTIONE AMP TPCC, *Revisione e manutenzione certificazione Emas, Rapporto finale 2008*, Olbia, 2008.

CONSORZIO DI GESTIONE AMP TPCC, *Piano di gestione, Volume A, quadro di riferimento ambientale*, Olbia, 2006.

CONSORZIO DI GESTIONE AMP TPCC, *Piano di gestione, Volume B, quadro di riferimento socioeconomico*, Olbia, 2006.

CONSORZIO DI GESTIONE AMP TPCC, *Piano di gestione, Volume C, interventi di gestione*, Olbia, 2006.

CORRIAS B. E DIANA S., *Isola di Tavolara. In : Biotopi di Sardegna*, (a cura di) CAMARADA I. e COSSU A., Sassari, Delfino Editore, 1998.

DI CESARE F., *L'Italia investe nel turismo nautico*, in *decimo rapporto sul turismo nautico 2001*, Firenze, Mercuri, 2001.

DONATO C. e S. BATTINO, *Il peso del turismo che non appare e la pressione turistica sugli ambiti di paesaggio costieri del Nord Sardegna*, in SCANU G. (a cura di), *Paesaggi e sviluppo turistico. Sardegna ed altre realtà geografiche a confronto. Atti di convegno di studi, Olbia 15 – 17 Ottobre 2008*, Roma, Carocci Editore, 2009, pp. 539-554.

DONATO C., *Temi di geografia del turismo*, Pubblicazioni dell'istituto di Geografia Università degli Studi Sassari dirette dal Prof. Pasquale Brandis, Sassari, 2000.

DONATO C., *Turismo rurale, agriturismo ed ecoturismo quali esperienze di un percorso ecosostenibile*, Trieste, EUT, 2007.

EMANUEL C., *Patrimoni paesaggistici, riforme amministrative e governo del territorio*, in "Bollettino della Società Geografica Italiana", s. XII, vol. IV, n.2, 1999, pp. 295-318.

FEDERAZIONE DEL MARE, RINA, *L'economia del mare per l'ambiente best practice nel sistema marittimo nella tutela ambientale 2004*, Milano, Franco Angeli, 2004.

FERRO G., *Diario di bordo: libro della prima navigazione e scoperta delle Indie/Cristoforo Colombo; introduzione, traduzione e commento di Gaetano Ferro*, Milano, Mursia, 1985.

FORLANI F., BETTI D., FORLANI F., FORTEZZA F. e PENCARELLI T., *Turismo nautico e porti turistici. Quali prospettive nelle Marche?* Urbino, Quattro venti, 2007.

FORTEZZA F., *Processi strategici e di marketing nel settore della nautica da diporto*, Milano, Franco Angeli, 2008.

FRANCOUR, P., HARMELIN, G.J., POLLARD, D. e SARTORETTO, S., *A review of marine protected areas in the northwestern Mediterranean region: siting, usage, zonation and management. Aquatic Conservation: Marine and Freshwater Ecosystems* 11, 2001, pp. 155-188.

GAMBINO R., *Conservare innovare: paesaggio, ambiente, territorio*, Torino, UTET, 1997.

GAMBINO R., TALAMO D. e THOMASSET F., (a cura di) *Parchi d'Europa*, Pisa, ETS, 2008.

GASPARINI M.L., *Turismo e diporto nautico: il ruolo dei porti per la gestione integrata*, in F. Adamo (a cura di, *Turismo e territori in Italia I*), Bologna, Patron editore, 2004, pp. 161-179.

GILLES D., *Porti turistici nel Mediterraneo*, Milano, Mursia, 1990.

GRIGOLI M., *Diporto e turismo nautico*, Milano, Franco Angeli, 2004.

GRIGOLI M., *La disciplina del turismo nautico*, Milano, Franco Angeli, 2005.

GRIGOLI M., *La navigazione da turismo*, Bari, Cacucci, 2007.

GUAITA S., *Teoria e pratica dell'andar per mare*, Verona, Il Frangente, 2010.

INNOCENTI P., *Geografia del turismo*, Roma, Carocci, 2007.

INTESA SAN PAOLO, *Servizio studi e ricerche, Infrastrutture di sistema e offerta turistica*, Torino, 2009.

ISNART, *Impresa Turismo 2008*, Roma, 2008.

ISNART, *Impresa Turismo 2009*, Roma, 2009.

MADAU C. e CONTINI M.V., *Portualità turistica e paesaggio in Sardegna*, in SCANU G. (a cura di) *Paesaggi e sviluppo turistico, Sardegna e altre realtà geografiche a confronto. Atti di convegno di studi, Olbia 15 – 17 Ottobre 2008*, Roma, Carocci editore, 2009, pp. 555-568.

MADAU C., *Paesaggio e turismo in Sardegna, tra politica e prassi*, in SCANU G. (a cura di) *Paesaggi e sviluppo turistico, Sardegna e altre realtà geografiche a confronto. Atti di convegno di studi, Olbia 15 – 17 Ottobre 2008*, Roma, Carocci editore, 2009, pp. 499-520.

MARCHESE U., *Aspetti evolutivi sull'economia marittima e portuale*, Genova, Bozzi, 1984.

MARCHMENT J., *Corsica e nord Sardegna. Coste, porti e approdi*, Verona, Il Frangente, 2008.

Contini Maria Vittoria - *Nautica da diporto e portualità come elementi di qualificazione del turismo nautico nelle aree marine protette: il caso dell'A.M.P. di Tavolara - Punta Coda Cavallo*

Tesi di dottorato in Scienze dei Sistemi Culturali XIII ciclo - Università degli Studi di Sassari.

- MARIANI A., *Il diporto sostenibile. Ovvero: conserviamo il piacere di andare in mare*, Lega Navale, 2004.
- MAZZETTI E., *L'impatto del turismo sui paesaggi e le identità: il caso degli spazi costieri Italiani*, in SCANU G. (a cura di) *Paesaggi e sviluppo turistico, Sardegna e altre realtà geografiche a confronto. Atti di convegno di studi, Olbia 15 – 17 Ottobre 2008*, Roma, Carocci Editore, 2009, pp. 127-138.
- MAZZOLA P., *L'analisi della struttura del settore*, in G. Invernizzi (a cura di), *Strategia e politica aziendale*, Milano, McGraw-Hill, 2004.
- MCINTOSH R., GOELDNER C., *Tourism: Principles, Practices, Philosophies*, New York, Wiley, 1990.
- MERCURY, *Decimo rapporto sul turismo italiano*, Milano, Touring Club Italiano, 2001.
- MERCURY, *XVI Rapporto sul turismo italiano*, Milano, Franco Angeli, 2008.
- MINISTERO DEI TRASPORTI, *Quaderni Della Nautica, 2006-2007*, Roma, 2006.
- MINISTERO DEI TRASPORTI, *Relazione sull'attività delle Autorità Portuali*, Roma, 2007.
- MINISTERO DELL'AMBIENTE, *Il manuale del buon diportista*, Genova, Algraphy snc, 2008.
- MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI, *Il diporto nautico in Italia anno 2008*, Roma, 2008.
- MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI, *Il diporto nautico in Italia anno 2009*, Roma, 2009.
- MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI, *Il Diporto Nautico in Italia anno 2007*, Roma, 2009.
- NEUMANN A., *Guida pratica per chi va in barca*, Milano, Hoepli, 2008.
- NEUMANN A., *Motori marini*, Milano, Hoepli, 1991.
- OSSERVATORIO NAUTICO NAZIONALE, *Rapporto sul turismo Nautico 0*, Genova, studio grafico Andrea Musso, 2008.
- OSSERVATORIO NAUTICO NAZIONALE, *Rapporto sul turismo nautico n.1*, 2009.
- OSSERVATORIO NAUTICO NAZIONALE, *Rapporto sul turismo nautico n.2*, 2010.
- PAGINE AZZURRE, *Il portolano dei mari d'Italia*, Pagine azzurre editore, 2010.
- PAGINE AZZURRE, *Il portolano dei mari d'Italia*, Pagine azzurre editore, 2007.
- PANIZZA V. e SECHI NUVOLE M., *I paesaggi geografici come opportunità per il turismo alternativo: l'esempio della Gallura costiera nord-orientale (Sardegna)*, in SCANU G. (a cura di) *Paesaggi e sviluppo turistico, Sardegna e altre realtà geografiche a confronto. Atti di convegno di studi, Olbia 15 – 17 Ottobre 2008*, Carocci editore, Roma, 2009, pp. 579-602.

PAPURELLO CIABATTINI A., *Il profilo geografico di Tavolara, Sardegna*, Cagliari, Editrice Sarda Fossataro, 1973.

PETERAF M. A., The cornerstones of competitive advantage: a Resourced- Based View, in *Strategic Management Journal*, 14, 1993.

PETRICCIONE S., CARLUCCI F., *Economia dei trasporti*, Padova Cedam, , 2006.

PREZIOSO M., *Pianificare la sostenibilità. Natura e finalità di una nuova politica per il governo del territorio*, Roma, Adnkronos Libri, 2003.

QUAGLI A., *Analisi gestionale dei porti turistici nella nautica da diporto di Imperia*, Milano, Franco Angeli, 2009.

RESSMANN C., *Normativa essenziale per la navigazione da diporto*, supplemento alla Rivista Marittima n°5, maggio 2000.

RIZZO G., *Diporto nautico e fascia costiera*, in CNR, *L'umanizzazione del mare*, Roma, 1986.

RODRIGUES, A.S.L., et al., *Effectiveness of the global protected area network in representing species diversity*. *Nature*, 428, 2004, pp. 640-643.

SALVUCCI G., *Dall'approdo naturale al turismo nautico globale di massa. L'evoluzione del sistema portuale e i suoi impatti sul territorio: il caso di Rapallo*, in SCANU G. (a cura di) *Paesaggi e sviluppo turistico, Sardegna e altre realtà geografiche a confronto. Atti di convegno di studi, Olbia 15 – 17 Ottobre 2008*, Carocci editore, Roma, 2009, pp. 451-460.

SANCHEZ JEREZ P. e RAMOS-ESPLA, A.A., *Detection of environmental impacts of bottom trawling on Posidonia oceanic. Delile meadows: sensitivity of fish and macroinvertebrate communities*. *Journal of Aquatic Ecosystem Health*, 5, 1996, pp. 239-253.

SATTA A., *Guida alle buone pratiche del turismo sostenibile*, Rimini, 2005.

SCANU G., *Piani territoriali paesistici, produzione di cartografia tematica, conoscenza e fruizione dell'ambiente della fascia costiera della Sardegna. Esempio un non definito rapporto tra geografia, paesaggio, pianificazione*, in *Bollettino dell'A.I.C.*, 90-91, 1994, pp. 7-25.

SCANU G. e MADAU C., *Risorse culturali, degrado e conflittualità ambientale: aspetti determinati ed esigenze emergenti di riconversione turistica in un'area di crisi nella Sardegna Sud-Occidentale*, in SCANU G. (a cura di) *La Sardegna nel mondo mediterraneo. Quinto convegno internazionale di studi turismo e ambiente, 14, La sostenibilità ambientale dello sviluppo turistico*, Bologna, Patron, 2001.

SCANU G. e MADAU C., *Prospettive di tutela dell'ambiente in Sardegna nel quadro delle nuove politiche di valorizzazione e gestione delle risorse naturali. Il caso del Monte Arci*, in BRANDIS P. (a cura di), *L'importanza sociale ed economica di un'efficiente gestione del sistema dei parchi e delle aree protette*, Atti della Conferenza internazionale, Genova, Brigati, 2001, pp. 241-280.

SCANU G., MADAU C. e MARIOTTI G., *Cartografia e nuovi orientamenti delle politiche del turismo in Sardegna*, in *Bollettino dell'A.I.C.*, 126-127-128, 2006, pp. 249-268.

- SORICILLO M., *Turismo e diporto nautico nel mezzogiorno. Una ipotesi di sviluppo*, Napoli, Industria Tipografica Artistica, 1979.
- TRACOGNA A., *I cluster del mare. Nautica da diporto e cantieristica navale in Friuli Venezia Giulia*, Milano, Franco Angeli, 2007.
- UCINA, *La nautica in cifre analisi di mercato per l'anno 2006*, Genova, 2007.
- UCINA, *La nautica in cifre, analisi di mercato per l'anno 2008*, Genova, 2009.
- UCINA, *La nautica in cifre, analisi di mercato per l'anno 2007*, Genova, 2008.
- UGOLINI G.M., *Analisi del territorio e delle risorse per l'individuazione di itinerari turistici* in TERRANOVA R. et al., *La valorizzazione turistica dello spazio fisico come via alla salvaguardia ambientale*, Pàtron, Bologna, 2005.
- UGOLINI G.M., *Waterfront portuali urbani: paesaggi in evoluzione accelerata fra identità e pressioni*, in SCANU G. (a cura di) *Paesaggi e sviluppo turistico, Sardegna e altre realtà geografiche a confronto. Atti di convegno di studi, Olbia 15 – 17 Ottobre 2008*, Carocci editore, Roma, 2009, pp. 273-282.
- UNIONE TRASPORTI, ISNART, *Portualità turistica e commerciale: fruizione e qualità dei servizi nello sviluppo del sistema portuale*, Roma, 2009.
- VALLERI M. A., *L'industria portuale: per uno sviluppo sostenibile dei porti*, Cacucci, Bari, 1996.
- VARDABASSO S., *Aspetti fisici delle coste della Gallura. Rendiconti della Facoltà di Scienze Università di Cagliari*, Cagliari, 1957.
- VARDABASSO S., *I lineamenti geologici della Sardegna*. Opera postuma a cura di VARDABASSO Silvana., Cagliari, Ed. Sarda Fossataro, 1976.
- VARDABASSO S., *Il Mesozoico della Sardegna Orientale. Rendiconti del Seminario della Facoltà di Scienze Università di Cagliari*, Cagliari, 1946.
- VELLEGA A., *Per una geografia del mare, trasporti marittimi e rivoluzioni economiche*, Mursia, Milano, 1980.
- VILLA F., TUNESI L. e AGARDY T., *Zoning marine protected areas through spatial multiple-criteria analysis: the case of the Asinara Island national marine reserve of Italy. Conservation Biology*, 2002.
- VILLAMIRA M.A., (a cura di) *Psicologia del viaggio e del turismo*, UTET, Torino, 2008.
- VIOLA P., *Tipologie dei porti turistici in relazione al mercato e al territorio*, Roma, 2001.
- WATSON W., *Il libro del vento*, Milano, Frassinelli, 1985.
- ZERBI M. C., *Turismo sostenibile in ambienti fragili*, Milano, Cisalpino, 1998.