

**ANALISI GESTIONALE
DEI PORTI TURISTICI
NELLA NAUTICA
DA DIPORTO**

Il caso di Imperia

**a cura di
Alberto Quagli**

FrancoAngeli

**ANALISI GESTIONALE
DEI PORTI TURISTICI
NELLA NAUTICA
DA DIPORTO**

Il caso di Imperia

**a cura di
Alberto Quagli**

FrancoAngeli

Copyright © 2008 by FrancoAngeli s.r.l., Milano, Italy.

L'opera, comprese tutte le sue parti, è tutelata dalla legge sul diritto d'autore. L'Utente nel momento in cui effettua il download dell'opera accetta tutte le condizioni qui sotto previste e comunicate sul sito www.francoangeli.it.

INDICE

Introduzione	pag. 9
1. La nautica da diporto in Liguria	
<i>di Roberta Scarsi</i>	» 13
1.1. Premessa	» 13
1.2. Analisi della domanda	» 15
1.2.1. Il mercato della nautica da diporto	» 15
1.2.2. La domanda di turismo nautico	» 19
1.3. Analisi dell'offerta	» 20
1.3.1. La filiera della nautica	» 20
1.3.2. I cantieri	» 22
1.3.3. Il comparto dei motori	» 30
1.3.4. Il comparto degli accessori nautici	» 31
1.3.5. Le strutture ricettive e il loro livello di adeguatezza rispetto alla domanda	» 32
Bibliografia »	39
2. I due “nuclei focali” della nautica da diporto: conte- nuti e modelli di rappresentazione <i>di Lara Penco</i>	» 40
2.1. L'esistenza di due nuclei di attività: la cantieristica e la portualità	» 40
2.2. I modelli rappresentativi del sistema nautico: un'analisi comparativa	» 43
2.2.1. I modelli rappresentativi di sistemi produttivi complessi	» 43
2.2.2. Una rivisitazione delle applicazioni dei modelli alla nautica da diporto	» 49
2.3. La rappresentazione del sistema della nautica in termini di rete del valore: due reti interconnesse di attività e attori	» 54
Bibliografia »	62

3. La portualità turistica: definizione del business e dei fattori di competitività <i>di Lara Penco</i>	pag.	64
3.1. La definizione del business della portualità da diporto	»	64
3.2. Una classificazione “strategica” delle strutture portuali da diporto	»	68
3.3. I fattori di competitività di un porto turistico	»	76
3.3.1. I fattori portuali	»	77
3.3.2. I fattori extraportuali	»	81
3.4. Ipotesi di strategie di valorizzazione dei fattori di competitività dei porti turistici	»	85
3.4.1. Le strategie di collaborazione verticale porto-territorio	»	85
3.4.2. Le strategie di collaborazione orizzontale tra porti	»	86
Bibliografia »		91
4. I porti turistici. Un confronto spaziale e temporale mediante l’analisi di bilancio <i>di Alberto Quagli</i>	»	92
4.1. Il campione analizzato	»	92
4.2. Analisi del fatturato	»	95
4.3. Analisi della redditività	»	97
4.4. Produttività ed efficienza dei porti turistici	»	104
4.5. Situazione patrimoniale e finanziaria	»	111
5. La portualità turistica in provincia di Imperia: fattori di competitività e profili strategici <i>di Lara Penco</i>	»	121
5.1. Alcune premesse	»	121
5.2. La qualificazione delle infrastrutture per la nautica in Provincia di Imperia. Un quadro complessivo	»	122
5.3. Le caratteristiche dei principali porti imperiesi rispetto ai fattori di competitività	»	130
5.3.1. I fattori portuali	»	130
5.3.2. I fattori extraportuali	»	138
5.4. I nuovi progetti di investimento nella Provincia di Imperia	»	141
5.5. Una caratterizzazione e una valutazione del sistema dei porti dell’imperiese	»	145
5.6. Alcuni punti critici per lo sviluppo del turismo nautico nella Provincia di Imperia	»	148
5.6.1. La dialettica tra la funzione di transito e la funzione stanziale	»	149

5.6.2. Il rapporto conflittuale con il charter	pag.	151
5.6.3. L'investimento in un sistema integrato	»	152
Bibliografia »		154
6. Analisi dei porti turistici della provincia di Imperia		
<i>di Maurizio Ricciardi</i>	»	155
6.1. Analisi della redditività	»	156
6.2. Produttività ed efficienza dei porti turistici dell'imperiese	»	163
6.3. Profilo patrimoniale e finanziario	»	168
6.4. Confronto grafico	»	173
7. Servizi portuali e soddisfazione del diportista: risultati di una indagine pilota		
<i>di Nicoletta Buratti e Luca Persico</i>	»	179
7.1. Introduzione	»	179
7.2. Il mercato dei servizi portuali in Italia: offerta carente, domanda insoddisfatta	»	182
7.2.1. Il contesto di riferimento	»	182
7.2.2. Motivazioni di scelta del diportista e progettazione del sistema di offerta	»	184
7.3. La soddisfazione del diportista nei porti turistici dell'imperiese	»	186
7.3.1. Il diportismo nautico in Liguria: alcune specificità	»	186
7.3.2. Impostazione della ricerca empirica e indagine campionaria	»	188
7.3.3. L'indagine campionaria	»	188
7.4. Analisi dei risultati	»	190
7.4.1. Profilo anagrafico del diportista	»	190
7.4.2. Durata della permanenza e caratteristiche tecniche dell'imbarcazione	»	193
7.4.3. Fattori di scelta dei porti turistici	»	195
7.4.4. Analisi delle aspettative e delle percezioni	»	197
7.5. Un confronto fra le strutture analizzate	»	200
7.6. Discussione dei risultati	»	206
7.7. Considerazioni conclusive	»	208
Bibliografia	»	211

8. Luci ed ombre del turismo nautico <i>di Clara Benevolo</i>	pag. 212
8.1. Introduzione: turismo, turismi e turisti	» 212
8.2. Il turismo del mare	» 217
8.3. Dal diportismo al turismo nautico	» 218
8.4. Quale relazione tra turismo nautico e portualità?	» 227
8.5. Il charter nautico: caratteristiche e tendenze	» 233
8.6. Alla ricerca del turismo nautico nell'Imperiese: un'opportunità ancora sconosciuta	» 238
8.6.1. Il turismo nell'Imperiese	» 238
8.6.2. Quale turismo nautico nell'Imperiese?	» 240
8.6.3. I diportisti imperiesi in cerca di turismo: l'indagine diretta	» 244
8.7. Turismo nautico e territorio: un'integrazione mancata	» 249
Bibliografia »	250
9. I cantieri, avamposto globale della nautica da diporto <i>di Clara Benevolo e Clara Caselli</i>	» 254
9.1. Il ruolo centrale dei cantieri nella globalizzazione del settore della nautica da diporto	» 254
9.2. L'analisi del grado di globalizzazione e delle strategie adottate dalle imprese	» 259
9.3. I <i>driver</i> della globalizzazione nella nautica da diporto	» 264
9.3.1. La valutazione dell'intensità dei driver	» 264
9.3.2. Il valore teorico delle leve strategiche	» 269
9.3.3. La valutazione dell'uso delle leve globali	» 271
9.4. La Liguria nel processo di globalizzazione della cantieristica	» 276
Appendice »	279
Bibliografia »	283

INTRODUZIONE

La nautica da diporto è uno dei pochi settori vincenti nella declinante economia italiana e solo di recente ha ricevuto la giusta attenzione da parte degli studiosi. Tuttavia spesso la nautica da diporto è considerata quasi sinonimo di cantieri per grandi imbarcazioni da diporto, la nicchia economica più famosa, quella dove le imprese italiane sono riconosciute leader mondiali. Minore attenzione hanno invece ricevuto altri ambiti del settore che pure sono legati da profonde relazioni con lo sviluppo dei cantieri. Tra questi spiccano i porti turistici, oggetto del nostro studio.

I quasi 7.500 km di coste italiane affacciati in posizione centrale sul Mare Mediterraneo, ricchi di attrattive storiche e paesaggistiche, ideale per lo sviluppo da diporto, rappresentano una condizione fisica ottimale per lo sviluppo dei porti turistici. E invece quello sviluppo è in ritardo, limitato da scarse visioni imprenditoriali e vincoli culturali, prima ancora che normativi.

Di quei 7.500 Km, 450 sono in Liguria, la regione italiana con le maggiori vocazioni marinare, con molti importanti cantieri da diporto e vicina alle regioni con la più elevata domanda turistica nel nostro paese. Sembra quasi che molte condizioni per lo sviluppo dei porti turistici siano già presenti in Liguria. Proprio per capire se queste potenzialità sono adeguatamente sfruttate, il nostro studio si propone di verificare lo stadio attuale dello sviluppo di questi porti con riferimento specifico alla provincia di Imperia, dove alle favorevoli condizioni suddette, si aggiunge anche la vicinanza con la Costa Azzurra della riviera francese ed il turismo diportistico di alto profilo che solitamente la contraddistingue.

Nel nostro studio abbiamo cercato anzitutto di inquadrare i porti turistici in modo non isolato, bensì come uno dei nodi della filiera del diporto. Nel primo capitolo si presenta infatti l'articolazione del complessivo settore della nautica da diporto, prima a livello nazionale e quindi a livello regiona-

le, fornendo anche i principali dati statistici. Nel secondo capitolo, si affronta l'inquadramento strategico del settore della nautica da diporto.

Quindi si entra nel merito dei porti turistici, proponendo prima un'analisi strategica del loro business specifico (Cap. 3) e poi le risultanze dei loro andamenti economico-finanziari, tramite lo studio dei bilanci di un campione di porti turistici italiani con riferimento al triennio 2004-2006 (Cap. 4).

Nella terza parte il focus si sposta sui porti turistici della provincia di Imperia analizzandone prima l'offerta, in termini di caratteri strutturali e posizionamento strategico (Cap. 5), poi valutando i loro risultati economici e finanziari, anche in comparazione con i dati emergenti dal campione nazionale (Cap. 6). Particolarmente impegnativa è stato poi lo studio della domanda rivolta dai diportisti verso i porti turistici dell'imperiese, basato su questionari rivolti ad un campione di utenti dei servizi dei porti di Imperia, di Marina degli Aregai, di Portofino (Cap. 7). Nel capitolo 8 quindi si cerca di evidenziare le relazioni tra i complessivi movimenti turistici caratterizzanti la provincia di Imperia e i porti turistici, per capire se esiste un legame di sinergico potenziamento.

L'ultimo capitolo è dedicato allo studio del settore cantieristico ed alla valutazione del suo grado di globalizzazione.

Per questo lavoro si ringrazia la Fondazione Carige, sempre sensibile alle esigenze di analisi economica della Liguria, che ha finanziato l'indagine e l'Università di Genova che ha contribuito tramite approvazione di uno specifico progetto di ricerca. Si ringrazia inoltre il Dipartimento di Tecnica ed Economia delle Aziende (DITEA), nel cui ambito il gruppo di ricerca svolge la propria attività.

Un ringraziamento particolare va anche al dott. Massimo Albanese ("Massi"), assegnista di ricerca del C.I.E.L.I. (Centro Italiano di Eccellenza per la Logistica Integrata), che ha svolto un prezioso lavoro di collegamento, indispensabile per la redazione di questo volume.

IL GRUPPO DI RICERCA

Alberto Quagli – Coordinatore – Ordinario di Economia Aziendale presso l'Università degli studi di Genova – Dipartimento di Tecnica ed Economia delle Aziende (DITEA) – Autore del capitolo 4.

Clara Benevolo – Ricercatrice di Economia e Gestione delle Imprese presso l'Università degli Studi di Genova – Dipartimento di Tecnica ed Economia delle Aziende (DITEA) – Autrice del capitolo 8 e coautrice del capitolo 9.

Nicoletta Buratti – Professore Associato di Economia e Gestione delle Imprese presso l'Università degli Studi di Genova – Dipartimento di Tecnica ed Economia delle Aziende (DITEA) – Coautrice del capitolo 7.

Clara Caselli – Ordinario di Economia e Gestione delle Imprese presso l'Università degli Studi di Genova – Dipartimento di Tecnica ed Economia delle Aziende (DITEA) – Coautrice del capitolo 9.

Lara Penco – Ricercatrice di Economia e Gestione delle Imprese presso l'Università degli Studi di Genova – Dipartimento di Tecnica ed Economia delle Aziende (DITEA) – Autrice dei capitoli 2, 3 e 5.

Luca Persico – Dottore di ricerca in Statistica presso l'Università degli Studi di Genova – Dipartimento di Economia e Metodi Quantitativi (DIEM) – Coautore del capitolo 7.

Maurizio Ricciardi – Dottorando di ricerca in Economia Aziendale presso l'Università degli Studi di Pisa – Autore del capitolo 6.

Roberta Scarsi – Dottore di ricerca in Economia e Gestione delle Imprese presso l'Università degli Studi di Genova – Dipartimento di Tecnica ed Economia delle Aziende (DITEA) – Autrice del capitolo 1.

1. LA NAUTICA DA DIPORTO IN LIGURIA

di Roberta Scarsi

1.1. Premessa

La Liguria si colloca al primo posto in Italia per numero di imbarcazioni immatricolate (27%), numero di patenti nautiche (20%), posti barca (17%), e al secondo posto – dopo la Lombardia per numero di imprese operanti nell'industria nautica nel suo complesso (18%).

Questi dati, che verranno ripresi e commentati più ampiamente nel seguito, denotano una posizione di primo piano sotto il profilo tanto della domanda quanto dell'offerta e trovano probabilmente giustificazione nel contesto particolarmente favorevole all'interno del quale l'industria nautica ligure si sviluppa, per ragioni storico-culturali, economiche e geografiche.

Innanzitutto, tale insieme di attività si inserisce nel più ampio ambito dell'industria marittima, senza dubbio la principale industria della regione, dalla quale la nautica trae sinergie in termini di infrastrutture, strutture, forza lavoro, competenze, servizi, ecc. In secondo luogo, il territorio rappresenta un'importante fonte di domanda in ragione degli interessi paesaggistici propri e della contiguità con la Costa Azzurra, rispetto alla quale pare però essere più competitiva sotto il profilo economico e meno congestionata relativamente alle infrastrutture dedicate. Infine, la Liguria rappresenta il naturale sbocco al mare per le ricche regioni del Nord-Ovest, caratterizzate da redditi pro-capite tra i più elevati d'Italia e, quindi, motori di una domanda importante, alimentata dalla presenza delle numerose "secondo case" di cittadini piemontesi e lombardi.

Per tutte queste ragioni, in Liguria si riscontra tradizionalmente una elevata concentrazione di attività afferenti all'industria nautica in senso stretto – o gravitanti intorno al mondo della nautica più in generale –, attività che trovano il loro elemento di agglomerazione nella presenza di importanti porticcioli turistici.

In forza dei puri dati numerici relativi ai cantieri di costruzione e riparazione di imbarcazioni da diporto, sono stati individuati e riconosciuti nella regione quattro distretti dedicati in parte più o meno consistente alla nautica (Genova, Tigullio, Savona -Varazze, La Spezia). Va tuttavia precisato che l'oggettiva situazione di concentrazione territoriale non è sufficiente a configurare appieno delle realtà di tipo distrettuale. Sebbene siano in genere rispettati i principi della specializzazione e della prevalenza di piccole e medie imprese, infatti, una vera identità di distretto è fondamentalmente assente.

Un primo ostacolo è di natura "formale" ed è rappresentato dall'eccessiva rigidità delle norme per la definizione dei distretti che, essendo ancorate a determinati codici ATECO, escludono dalle attività istituzionali attuali o potenziali molti attori legati alla nautica ma teoricamente afferenti ad altri settori. Un secondo e più grave ostacolo, che può essere definito di natura "strutturale", è legato all'assenza di una base significativa di rapporti verticali o orizzontali tra le imprese: se esiste una oggettiva contiguità territoriale tra operatori, frutto di una tradizione storica, le forme di collaborazione tra imprese sono poche e hanno per lo più natura temporanea e scarsamente formalizzata, configurando così una situazione in cui l'imporsi di logiche distrettuali è ostacolato dal permanere di relazioni di tipo competitivo¹.

Stanti queste considerazioni che, di fatto, limitano, al meno per il momento, la possibilità di ragionare in termini di distretto, va detto che i numeri indicano comunque un'elevata concentrazione di attività collegate alla nautica in modo diretto o indiretto. Anche se il settore sta diventando sempre più internazionale non solo sotto il profilo della domanda, ma anche sotto quello dell'offerta, tramite lo sviluppo di modelli produttivi che si basano sull'*outsourcing* e sfruttano risorse e capacità diversamente dislocate nello spazio, la contiguità territoriale di imprese legate alla nautica rimane un dato. A ciò si aggiunge il fatto che il medesimo territorio è o è stato sede di importantissime attività nell'ambito della cantieristica maggiore. Questo, da un lato, rappresenta uno stimolo e una fonte di economie nell'attuale contesto, dove produzioni di imbarcazioni da diporto di dimensioni sempre maggiori stimolano il sorgere di sistemi produttivi in cui gli apporti della cantieristica nautica si mescolano a quelli della cantieristica maggiore all'interno di forme organizzative flessibili. D'altro lato, la cantieristica navale, anche in quei territori dove vive fasi recessive (come nello spezzino),

¹ Cfr. Benevolo, Cepolina, Scarsi, Spinelli, 2008.

ha comunque rilasciato una manodopera specializzata e qualificata che ha saputo riconvertirsi, almeno per determinate produzioni e lavorazioni, al comparto della nautica, non disperdendo così un importante bacino di domanda al di fuori del territorio regionale.

1.2. Analisi della domanda

1.2.1. Il mercato della nautica da diporto

Analizzare il profilo della domanda con riferimento al mercato della nautica da diporto, almeno nei suoi aspetti quantitativi, è relativamente semplice su base globale, mentre diventa via via più difficile quando si scende agli ambiti nazionali o locali. Il principale dato di riferimento per questo tipo di analisi è rappresentato dal numero e dal tipo di imbarcazioni immatricolate nell'anno e/o dal rapporto tra numero di imbarcazioni immatricolate e popolazione residente in un determinato paese. In secondo luogo, l'entità della domanda viene generalmente posta in correlazione con il numero delle patenti nautiche rilasciate e/o rinnovate dalle autorità preposte nell'ambito di un determinato paese.

Tra tutti questi indicatori, il rapporto tra imbarcazioni immatricolate e popolazione residente è quello che si ritiene possa consentire un confronto più oggettivo e costituisca, quindi, un criterio meglio rappresentativo delle effettive dimensioni del fenomeno nelle diverse realtà.

Va però precisato che l'insieme delle imbarcazioni immatricolate non esaurisce l'intero parco nautico, che comprende anche le unità che, per caratteristiche e dimensioni, non richiedono immatricolazione. I criteri per l'immatricolazione delle imbarcazioni, poi, variano da paese a paese. Anche le modalità e i criteri di rilevazione variano da paese a paese, facendo sì che i dati non siano esattamente confrontabili, escludendo o includendo nei diversi casi diverse categorie di imbarcazione.

Anche prescindendo dalle più o meno significative differenze nelle modalità di rilevazione dei dati, poi, queste analisi forniscono risultati che, per quanto possano risultare interessanti, non sono confrontabili in alcun modo con i dati dell'offerta, se non a livello globale e semplicemente in termini di ordini di grandezza. Si può cioè semplicemente cercare di desumere il livello di equilibrio tra la vocazione nautica di un determinato paese e il relativo stato dell'offerta in termini di produzione/vendita di imbarcazioni e in termini di disponibilità di posti barca.

Tuttavia, sotto il primo profilo occorre tenere in considerazione il fatto che il mercato di riferimento per le imprese che operano nel comparto della produzione di imbarcazioni da diporto, così come per le imprese collegate della produzione di motori o di accessori, è il mercato internazionale. Come vedremo meglio nel seguito, la produzione nazionale di imbarcazioni da diporto e di motori nautici è destinata all'esportazione per il 60% circa, la produzione di accessori per il 40% (ma, ad esempio, svariate imprese liguri dichiarano una quota addirittura dell'80%).

Sotto il secondo profilo, l'affidabilità dei confronti è legata al tipo di utilizzo prevalente degli ormeggi dedicati al traffico da diporto. Laddove prevale l'utilizzo dei posti barca sulla base di contratti annuali o di lungo termine e la percentuale riservata al transito è bassa (come ad esempio accade in Liguria), lo studio dell'offerta in termini quantitativi e qualitativi e l'analisi delle rate di occupazione dei posti barca fornisce un quadro piuttosto significativo. Meno indicative sono analoghe indagini riferite a località prettamente turistiche dove il traffico di transito risulta prevalente.

Stanti queste precisazioni, nel seguito vengono sintetizzate le principali tendenze della domanda per le diverse tipologie/classi dimensionali di imbarcazioni.

Il parametro relativo al numero di imbarcazioni ogni 1.000 abitanti, una sorta di indice della vocazione al diporto nautico dei diversi paesi, pur con tutte le approssimazioni e le cautele di cui si è detto, pone l'Italia all'undicesimo posto nella classifica mondiale, con 10 unità da diporto ogni 1.000 abitanti (nel 2005 l'Italia era al dodicesimo posto, con sole sette unità ogni mille abitanti). I numeri più importanti riguardano i paesi nordici, l'Oceania e gli Stati Uniti, mentre il primo paese mediterraneo nella classifica è la Croazia (Tab. 1).

L'indice riportato nella Tabella 1 è costruito a partire da dati non del tutto omogenei; in particolare, la ricostituzione del parco nautico non è effettuata per tutti i paesi secondo gli stessi criteri e talora esclude le unità pneumatiche². Va comunque detto che, ove sia possibile estrapolare il numero relativo alle unità pneumatiche, il risultato non cambia sostanzialmente e non influisce sulla classifica; si è pertanto ritenuto di non appesantire la Tabella con un dato poco significativo ai fini delle nostre analisi.

Quanto alla tipologia di imbarcazione, i paesi dove si registra una maggiore affermazione del naviglio a vela sono i paesi dell'Europa del Centro-Nord (Paesi Bassi, Svizzera, Regno Unito, Irlanda, Germania e Francia).

² Anche laddove queste siano prese in considerazione, comunque, si tratta solo delle unità aventi lunghezza superiore a 2,5 metri e peso superiore ai 20 chilogrammi.

Per quanto riguarda invece la tipologia/dimensione del naviglio a motore, salvo poche eccezioni (Svizzera, Paesi Bassi, Irlanda), le unità di piccola dimensione risultano largamente prevalenti. Si tenga comunque presente ancora una volta che la base dati non è sempre omogenea; ad esempio, proprio nel caso della Svizzera e dei Paesi Bassi, non sono comprese le unità pneumatiche, la cui inclusione potrebbe modificare più o meno sensibilmente il risultato.

La ripartizione per tipologia/dimensione delle imbarcazioni per l'Italia nella fonte utilizzata non viene riportata. Tuttavia è possibile fornire qualche indicazione in merito sulla base di fonti diverse.

Tab. 1 - Numero di imbarcazioni stimate ogni mille abitanti nei vari paesi (Anno 2006)

	Unità da diporto/ 1.000 persone	Di cui a motore (%)	Imbarcazioni a motore minori (%)
Norvegia	169	93	66
Finlandia	139	97	87
Nuova Zelanda	103	91	95
Svezia	83	88	88
Stati Uniti	55	91	81
Australia	39	n.d.	n.d.
Paesi Bassi	31	67	43
Croazia	24*	n.d.	n.d.
Svizzera	13	67	10
Grecia	12*	94	90
Italia	10	n.d.	n.d.
Regno Unito	9	61	71
Francia	8	73	72
Irlanda	6	61	39
Germania	5	73	72
Portogallo	4	96	n.d.
Giappone	2	96	n.d.
Sud Africa	1	n.d.	n.d.
Turchia	1	87	77
Danimarca	n.d.	n.d.	n.d.
Spagna	n.d.	n.d.	n.d.

N.B.:* Dato 2005.

Fonte: Icomia, 2006.

In Italia, Icomia rileva un parco barche di 592.000 unità, conformemente alle stime fornite da Ucina.

Le barche immatricolate presso gli Uffici Marittimi risultano essere oltre 73.000 a fine 2005, l'80% delle quali a motore (Ucina, 2007). Tale dato si presenta in costante crescita nel corso degli ultimi anni; le nuove immatricolazioni passano da circa 2.000 nel 2002 a oltre 4.000 nel 2006.

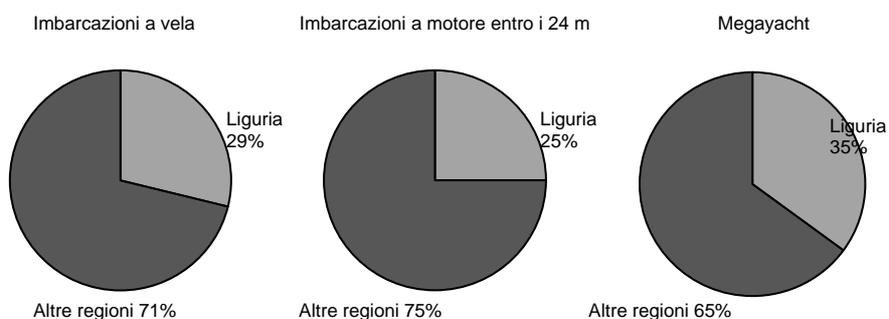
A queste si aggiungono poi le unità immatricolate presso la Motorizzazione Civile (oltre 20.000) e le unità non immatricolate di vario genere e dimensione.

Ucina ha poi pubblicato una stima del parco nautico non immatricolato, basata essenzialmente sui certificati uso motore rilasciati, quali documenti obbligatori accomunanti la maggior parte delle unità a motore non immatricolate. I calcoli effettuati su questa base hanno condotto ad una stima di quasi 500.000 ulteriori unità.

Si arriverebbe dunque ad un totale generale, appunto, di quasi 600.000 unità.

Per quanto riguarda le barche immatricolate presso gli Uffici Marittimi, è disponibile la ripartizione per regione e per tipo di imbarcazione. Risulta che la prima regione per numero di barche è la Liguria, con quasi 20.000 unità (Graf. 1), seguita a notevole distanza da Toscana, Campania e Lazio. Tali regioni, nel loro complesso, concentrano oltre il 60% del parco barche nazionale.

Graf. 1 - Il peso relativo della Liguria in termini di imbarcazioni immatricolate presso gli Uffici Marittimi (Anno 2005)



Fonte: Ns. elaborazioni su Ucina, 2007.

Per quanto riguarda la distribuzione per classi dimensionali, i megayacht oltre i 24 metri immatricolati in Italia sono meno di 200 e per l'80% fanno

capo a Liguria (37%), Toscana e Lazio. Il parco nautico è invece concentrato sui segmenti di minore dimensione: il 66% delle imbarcazioni a vela e oltre l'80% di quelle a motore hanno lunghezza non superiore a 12 metri.

Anche per quanto riguarda le patenti nautiche, la Liguria si colloca al primo posto in Italia, con una quota del 20% (Ucina, 2007, dato riferito a fine 2005).

1.2.2. La domanda di turismo nautico

Definire il "turismo nautico" e, ancor più, analizzare tale fenomeno, è un compito arduo, data la complessità del porre dei confini e del ricondurre a categorie un insieme di dimensioni e di attività difficili da misurare e da ridurre a fattore comune. Elementi quali le imbarcazioni immatricolate, le patenti nautiche rilasciate o i posti barca esistenti paiono già insufficienti per delineare un quadro del mercato della nautica in senso stretto e, sicuramente, rappresentano indicatori ancora meno adatti quando si vogliono delineare le caratteristiche e le dimensioni del più vasto ed eterogeneo complesso del turismo legato alla nautica.

Con l'espressione "turismo nautico", infatti, si indica un universo composto da mondi anche molto diversi tra loro, che si caratterizzano per struttura e dinamiche proprie.

Ad esempio, un'analisi che consideri simultaneamente le imbarcazioni di qualsiasi dimensione e con diversi sistemi di propulsione presenterebbe innegabilmente dei limiti e non renderebbe conto delle peculiarità dei diversi segmenti.

Va inoltre precisato che, quando anche si accetti di procedere secondo tali approssimazioni, un'analisi indifferenziata sulla base del dato quantitativo relativo al naviglio esistente non renderebbe conto di un'ulteriore variabile, legata al titolo sottostante la fruizione dell'imbarcazione. In particolare, oltre al turista nautico-armatore, si affermano sempre più forme diverse, quali il chartering, il leasing nautico e la multiproprietà.

Tali servizi hanno contribuito, in particolare, alla crescita del settore dei megayacht, sia rendendo più accessibile questa tipologia di prodotto sia dando vita a nuove categorie di acquirenti, essenzialmente rappresentate da aziende che utilizzano le imbarcazioni a fini di rappresentanza o quali forma di business, affittandole a clienti terzi.

Stanti gli ostacoli appena tratteggiati, un'indagine del fenomeno, eventualmente non strettamente ancorata a rigidi parametri di natura quantitativa, può offrire e indubbiamente elementi di interesse, soprattutto con riferi-