

OSSERVATORIO SUL TURISMO DELLE ISOLE EUROPEE
OBSERVATORY ON TOURISM IN THE EUROPEAN ISLANDS
OBSERVATOIRE SUR LE TOURISME DANS LES ILES EUROPÉENNES

DIPARTIMENTO RICERCA

CODICE: PA-2/08-I

**LA NAUTICA: CONFRONTO
SICILIA E SARDEGNA**

É consentita la riproduzione o l'utilizzo di parti del testo a condizione che ne venga citata la fonte

1. Introduzione

L'ineguagliabile patrimonio marittimo italiano negli ultimi anni è stato lo scenario di un fenomeno che ha registrato un notevole incremento: il diporto turistico. Rientrano in questa tipologia di turismo tutti coloro che "si spostano per mare, con una permanenza a bordo superiore alle 24 ore o comunque con un pernottamento in barca o a terra nel luogo di approdo, spinti da motivi legati al tempo libero o altri motivi turistici¹".

Gli effetti del fenomeno turistico legato alla nautica sono certamente più consistenti di quelli del semplice diporto nautico, in quanto il primo unisce gli effetti del diportismo a quelli del turismo. Effettuare la propria vacanza in barca, infatti, non significa soltanto andar per mare, ma comporta in sé l'entrare in contatto ed il rapportarsi con la località di destinazione, generando un indotto che interessa tutto il territorio circostante.

Tuttavia, per parecchio tempo il contributo, che il settore della nautica ha dato e potrà dare al nostro paese in termini di P.I.L., è stato sottovalutato. Per anni, infatti, l'Italia è rimasta inerte dinanzi al fiorire del diportismo nautico mondiale, lasciando il campo ad altri paesi europei, che si sono mossi in questa direzione a partire dagli anni '50. Con un ritardo di più di quaranta anni soltanto nel 2005, con il Decreto Legislativo del 18 luglio, la nautica da diporto ed il turismo nautico hanno ottenuto nel nostro paese il dovuto riconoscimento di attività economiche vere e proprie.

Allo stato attuale è possibile ipotizzare un consistente sviluppo del settore e il consolidarsi di una tendenza, già in atto, che pone il diporto turistico come la più valida alternativa al turismo balneare. Ciò è possibile anche perché il turismo nautico non riguarda più una nicchia di turisti facoltosi, ma tutti gli appassionati del mare che sono agevolati nell'acquisto di un'imbarcazione dalla nuova regolamentazione del settore che prevede che alcune tipologie di natanti non siano sottoposte all'obbligo di iscrizione nei registri degli uffici competenti e dalla sempre maggiore diffusione di strumenti finanziari, in particolare il leasing.

Tralasciando tutte le attività connesse alla cantieristica, che fanno dell'industria italiana una delle più affermate a livello mondiale, uno degli elementi indispensabili al turismo nautico è quello dato dalle strutture ricettive, che in questo contesto si esprimono in termini di infrastrutture portuali, di posti barca e di servizi annessi. L'esercizio del turismo nautico, nelle sue diverse forme, necessita di strutture portuali

¹ Ruggieri G.: Il turismo del Mare in Italia in *XIV rapporto sul turismo italiano, 2007*, Mercury

specializzate in grado di offrire un punto di approdo alle imbarcazioni ed una serie di servizi che non siano soltanto quelli fondamentali (manutenzione, rimessaggio, rifornimento, ecc.) ma anche quelli secondari o accessori, in grado di prolungare la permanenza dei turisti.

La distribuzione delle infrastrutture e delle imbarcazioni non si presenta omogenea nelle 14 regioni rivierasche italiane, così come non lo è la superficie costiera.

Tabella 1: Estensione in Km delle coste nelle regioni italiane

Posizione	Regioni	Km di costa
1	Sardegna	1851
2	Sicilia	1473
3	Puglia	865
4	Calabria	716
5	Toscana	537
6	Campania	522
7	Liguria	389
8	Lazio	363
9	Marche	182
10	Veneto	140
11	Molise	138
12	Abruzzo	126
13	Emilia Romagna	122
14	Friuli Venezia Giulia	101
	Totale	7525

Si evince una distribuzione di costa non equa, che vede capeggiare le due isole più estese di tutto il Mediterraneo: la Sardegna e la Sicilia, le quali da sole, infatti, bastano per rappresentare quasi la metà dell'intera superficie costiera italiana.

Parlando di turismo nautico italiano, quindi, non si può prescindere dalle due isole, dignitose di un esame più dettagliato ed approfondito, argomento di questo lavoro, che metta in risalto analogie e differenze delle rispettive realtà. La Sicilia e la Sardegna, infatti, pur condividendo i medesimi benefici che "l'essere isola" comporta a livello di turismo, vivono il diporto turistico in due modi differenti, sia sotto il profilo della distribuzione territoriale delle infrastrutture che sotto quello qualitativo delle stesse.

Ciò si può evincere dal fatto che a livello nazionale, per quel che concerne una distribuzione dei posti barca offerti le due isole non solo occupano posizioni diverse tra loro, ma non riescono a far fronte ad uno schiacciante primato della Liguria, nonostante un'estensione costiera di circa 4 volte maggiore rispetto ad essa.

Le due aree non differiscono soltanto per distribuzione ma anche per tipologia.

Tabella 3: Distribuzione delle diverse tipologie portuali sarde²

Marina privato		Porto/porticciolo		Darsena		Porto canale		Banchina/pontile		Approdo/rada	
Nord est*	Sud ed ovest**	Nord est	Sud ed ovest	Nord est	Sud ed ovest	Nord est	Sud ed ovest	Nord est	Sud ed ovest	Nord est	Sud ed ovest
6	3	13	22	0	4	0	2	7	9	9	4

Fonte: Pagine Azzurre. Il portolano dei mari d'Italia 2007

* Olbia e La Maddalena.

** Cagliari e Porto Torres.

Infatti, i compartimenti capeggiati da Cagliari e Porto Torres possono vantare una maggiore presenza di strutture di grandi dimensioni, in quanto i 2/3 dell'offerta portuale presente sono costituiti complessivamente da marina, porti e darsene, che rappresentano le strutture più grandi, tra le tipologie analizzate. Ciò implica una disposizione lungo la costa che è maggiore in termini di distanza, rispetto alle strutture del nord est.

In Sicilia sono presenti 124 strutture portuali, che appaiono abbastanza omogeneamente distribuite tra i due versanti dell'isola, anche se la costa orientale presenta un numero leggermente più elevato di infrastrutture: 71 contro i 53 della parte occidentale.

2 La classificazione che qui si adotta è quella fornita dalle Pagine Azzurre. Il portolano dei mari d'Italia 2007 in base alla quale:

Marina privato: struttura che pur potendo sfruttare certe caratteristiche ambientali, nasce dal nulla, costruita per il diporto, molto ben protetta, ideata e realizzata con particolare accuratezza, dotata di tutti i servizi sulle banchine, fisse o galleggianti, con sorveglianza costante e personale specializzata. Porto/porticciolo: ogni specchio d'acqua chiuso contro gli assalti del vento e del mare, protetto da una o più dighe esterne, con banchine, moli interni e pontili dove possono attraccare tutti i tipi di imbarcazioni, professionali e da diporto. Secondo la superficie interna possono essere definiti porti o porticcioli. Darsena: spazio interamente protetto e circondato da banchine, con una semplice apertura di accesso: acque immobili, assenza di movimento ondoso anche in presenza di vento, usabile come rimessaggio a mare, come zona di sosta per riparazioni, ecc. Porto canale: struttura che sfrutta la favorevole disposizione di acque interne comunicanti con il mare: foci di fiumi, canali artificiali, ecc. Può essere organizzato con pontili e passerelle, può disporre di moli e banchine, può anche essere sfruttato per la realizzazione di un marina interno, laddove l'ambiente lo consenta. Banchina/pontile: possono sorgere ovunque le condizioni ambientali ne consentano la sistemazione. Non sono strutture protette contro il mare, ma consentono l'approdo temporaneo alle imbarcazioni e la discesa a terra. Approdo/rada: insenatura della costa dove un'imbarcazione può sostare all'ancora essendo di volta in volta protetta dal moto ondoso e da alcuni venti. È un approdo in quanto la costa, accessibile, può essere raggiunta con una barchetta a remi anche molto piccola e lo specchio d'acqua risulta calmo in assenza di venti di traversia.

Tabella 4: Distribuzione delle diverse tipologie portuali siciliane

Marina privato		Porto/ porticciolo		Darsena		Porto canale		Banchina/ pontile		Approdo/ rada	
Est [*]	Ovest ^{**}	Est	Ovest	Est	Ovest	Est	Ovest	Est	Ovest	Est	Ovest
3	0	19	29	5	0	1	0	43	21	0	3

Fonte: Pagine Azzurre. Il portolano dei mari d'Italia 2007

* Messina, Catania, Siracusa, Ragusa e Caltanissetta (Gela).

** Palermo, Trapani ed Agrigento.

Con riferimento alle dimensioni, la Sicilia orientale presenta una netta maggioranza di piccole strutture (65% di esse) che se confrontate con il totale dell'offerta portuale siciliana rappresentano più del 35% del totale delle strutture. Per il resto la distribuzione si presenta omogenea per tutti e due i versanti.

2.2 L'offerta di posti barca

Parlando di sviluppo del diporto turistico, non ci si può limitare all'esame delle sole strutture senza esprimersi in termini di posti barca. Esame che è necessario ma non è sufficiente da solo a tracciare le linee dello sviluppo del settore nelle due isole. Appare doveroso volgere lo sguardo a quello che è il parco nautico delle due isole, con riferimento alle imbarcazioni iscritte nei registri dei rispettivi compartimenti marittimi, al fine di verificare in che modo le due regioni si stanno muovendo per accogliere i flussi dei turisti/diportisti.

Partendo dalla realtà sarda e facendo riferimento alle imbarcazioni registrate in data 31 dicembre del 2005 emerge che il parco nautico è costituito da 3.263 unità, di cui quelle a motore rappresentano l'85% e sono ben 5 volte numericamente superiori rispetto a quelle a vela, per tutte e tre le dimensioni considerate.

Tabella 5: Composizione del parco nautico sardo

Tipologia	Fino a 10 m	Da 10,01 a 24 m	Oltre 24 m	Totale
Unità a vela [†]	104	394	3	3263
Unità a motore	1870	892		
Totale	1974	1286	3	

[†]Con o senza motore ausiliario

Fonte: Ministero dei Trasporti, Ufficio di Statistica - Direzione Generale per i Sistemi Informativi e Statistici

In termini di lunghezza il primato assoluto spetta alle imbarcazioni di lunghezza inferiore ai 10 metri, che rappresentano i 3/5 dell'intera offerta.

L'intero parco nautico riesce ed essere ampiamente accolto dal numero dei posti barca disponibile, che in modo analogo alle infrastrutture presentano una non omogenea distribuzione.

Tabella 6: Distribuzione dei posti barca nelle diverse tipologie portuali sarde

Marina privato		Porto/porticciolo		Darsena		Porto canale		Banchina/pontile	
Nord est	Sud ed ovest	Nord est	Sud ed ovest	Nord est	Sud ed ovest	Nord est	Sud ed ovest	Nord est	Sud ed ovest
3029	1500	3389	6006	0	340	0	380	2000	1200

Fonte: Pagine Azzurre. Il portolano dei mari d'Italia 2007

Nel complesso l'80% dei posti barca è offerta dalle grandi strutture, che abbiamo visto essere più numerose nei compartimenti di Cagliari e Porto Torres. Non sono incluse le tipologie di rada e di approdo, in quanto rifuggono da ogni forma di gestione ed offrono ricoveri di fortuna.

Il parco nautico siciliano è costituito da 4.579 unità, di cui la maggioranza assoluta è rappresentata da imbarcazioni a motore, che sono in numero 8 volte maggiore di quelle a vela. Così come per la Sardegna sono le piccole imbarcazioni a rappresentare la parte più corposa di questo patrimonio: le unità al di sotto dei 10 m rappresentano oltre il 75% del parco nautico.

Tabella 7: Composizione del parco nautico siciliano

Tipologia	Fino a 10 m	Da 10,01 a 24 m	Oltre 24 m	Totale
Unità a vela*	148	347	3	4579
Unità a motore	3412	669		
Totale	3560	1016	3	

*Con o senza motore ausiliario

Fonte: Ministero dei Trasporti, Ufficio di Statistica - Direzione Generale per i Sistemi Informativi e Statistici

Le dotazioni dei posti barca si presentano con valori superiori rispetto al parco nautico, con un rapporto di circa 1 a 3. Su entrambi i versanti circa il 60% dei posti barca viene offerto dalle grandi strutture, mentre il restante 40% è attribuibile alle piccole strutture e si distribuisce per il 60% ad ovest ed il 40% ad est.

Tabella 8: Distribuzione dei posti barca nelle diverse tipologie portuali siciliane

Marina privato		Porto/porticciolo		Darsena		Porto canale		Banchina/pontile	
Est	Ovest	Est	Ovest	Est	Ovest	Est	Ovest	Est	Ovest
1206	0	2540	5203	430	0	0	0	2246	3606

Fonte: Pagine Azzurre. Il portolano dei mari d'Italia 2007

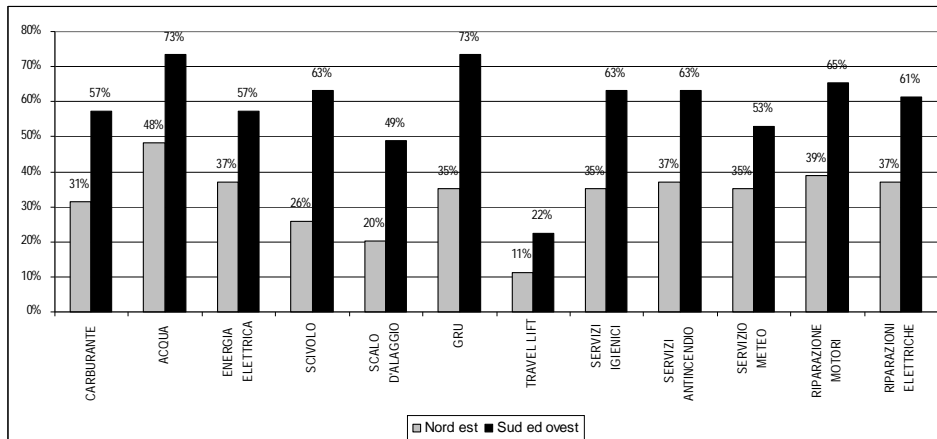
2.3 I servizi presenti nelle strutture isolate

A dettare le scelte dei diportisti, italiani e non, e ad influire sulla durata della loro permanenza in un porto, è certamente la presenza di determinati servizi nelle strutture portuali. Occorre valutare non solo la quantità ma anche la qualità dei servizi presenti in un porto per approfondire in che modo essi influiscono sulla domanda ed in che misura sui prezzi dei posti barca offerti.

In generale in Italia le strutture più dotate sono anche le più grandi e complete, ovvero i marina ed i servizi più garantiti sono attracco, luce, acqua, carburante, servizi igienici, informazioni turistiche, parcheggi, alaggio e rifiuti. Tuttavia nei porti italiani non si ha contemporaneamente la presenza di tutti questi servizi. Basti pensare che il servizio di informazioni turistiche viene fornito soltanto in metà dei porti italiani.

Tra le strutture sarde, le più fornite sono quelle del compartimento sud ed ovest, in quanto di più grandi dimensioni. Tra le tipologie di servizi, le carenze maggiori si presentano per il travel lift e lo scalo di alaggio, i quali sono presenti soltanto in poche strutture. I servizi più diffusi sono: acqua, gru, servizi antincendio e riparazione motori.

Grafico 1: Consistenza dei servizi nel complesso delle strutture sarde (%)



Fonte: Elaborazioni su dati Pagine Azzurre. Il portolano dei mari d'Italia 2007

In Sicilia, invece, la fornitura maggiore di servizi si deve al versante orientale e la carenza più elevata è legata al travel lift. Tuttavia, nel complesso tutte le strutture presentano un'offerta soddisfacente di servizi, anche se erogati in piccole strutture.

