

La nautica minore in Toscana

Progetto a cura di Giampaolo Vitali (IRCrES-CNR) e Alga Foschi (Università di Pisa)
con la collaborazione scientifica di Patrizia Lattarulo (IRPET)

Un ringraziamento particolare va a tutti i funzionari comunali che hanno contribuito alla rilevazione (soprattutto a quelli che hanno fornito ulteriori informazioni qualitative tramite intervista telefonica), alle imprese, ai circoli e alle associazioni varie che hanno partecipato alla rilevazione dei fabbisogni della filiera e, infine, all'architetto Mauro Sorini per le preziose indicazioni che ha offerto in molte fasi del progetto di ricerca.

Indice

1. INTRODUZIONE	2
2. METODOLOGIA DELLA RICERCA	6
3. LE CARATTERISTICHE DELLE INFRASTRUTTURE PER LA NAUTICA MINORE	8
4. LA FILIERA PRODUTTIVA DELLA NAUTICA “TOUT COURT”	20
5. LA FILIERA DELLA NAUTICA MINORE	25
5.1 L’offerta di prodotti e servizi per la nautica minore	26
5.2 La domanda di nautica minore	29
6. IL VALORE ECONOMICO E SOCIALE DELLA FILIERA DELLA NAUTICA MINORE	30
7. ALCUNE CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE	35
8. BIBLIOGRAFIA	37
9. APPENDICE	40
9.1 Esempio di schede pervenute alla Regione Toscana, con geolocalizzazione delle infrastrutture	40
9.2 Tabella riassuntiva dei comuni della costa toscana	65
9.2.1 Comuni con infrastrutture	65
9.2.2 Comuni senza infrastrutture	69
9.2.3 Comuni che non hanno partecipato all’indagine	69

Indagine sulla nautica minore in Toscana

Contributo per progetto IRPET-CNR-Regione Toscana.

Gruppo di lavoro: Giampaolo Vitali (IRCrES-CNR), Alga Foschi (Università di Pisa), Patrizia Lattarulo (IRPET)

1. Introduzione

La dotazione naturale della Toscana, ricca di coste e di approdi al mare, favorisce lo sviluppo dell'industria nautica, che rappresenta un'importante risorsa economica e una specializzazione industriale di fama internazionale (Navigo, 2013). La costruzione di natanti da diporto, soprattutto quella che fa riferimento ai grandi yacht, è stata ampiamente studiata dalla letteratura economica (Bortolotti et al., 2001; Cavallini, 2013) ed è stata oggetto di vari programmi di supporto da parte degli enti pubblici locali o nazionali (per esempio, il distretto nautico toscano, gestito da Navigo).

All'intensa attività cantieristica, si accompagna un diffuso sistema di porti per il turismo nautico (Regione Toscana, 2012 e 2020), aventi la capacità di stimolare l'economia locale, sia nei servizi turistici, che nella domanda dei residenti locali (Foschi, 2010).

Soprattutto nel contesto dell'economia locale, quella che fa magari riferimento ai piccoli comuni della costa - quelli in cui il peso del turismo non è così elevato come nelle zone della Versilia, di Pisa, delle isole dell'arcipelago toscano – la presenza di infrastrutture dedicate alla nautica minore, quali sono i punti di ormeggio, i campi boe, i pontili galleggianti, i ricoveri a secco, può essere considerata come un potenziale elemento di sviluppo dell'economia locale.

Le infrastrutture della nautica minore, che si riferiscono quindi ai natanti con una lunghezza inferiore ai 10 metri, vengono utilizzate da un particolare segmento di consumatori, generalmente molto legato all'ambito locale. Si tratta sicuramente di un utilizzo di tipo non commerciale e non “di transito”, che ha prevalenti finalità turistiche (“pleasure boats”, è la definizione di nautica minore nella letteratura internazionale), nonché importanti finalità sociali.

L'ambito sociale della nautica minore deriva dalla constatazione che nei piccoli comuni della costa – soprattutto in quelli che non hanno una forte presenza turistica - sia

invece presente una elevata domanda gestita quasi esclusivamente da club nautici, velici, di pesca sportiva e, più in generale, da varie associazioni che stimolano l'amore verso il mare nei residenti locali. L'operato delle municipalità locali verso questo segmento di domanda non può che essere considerato encomiabile, perché fornisce un servizio pubblico che migliora la qualità della vita. Infatti, il segmento del consumo sociale rappresenta un aumento di benessere per i cittadini locali, in quanto l'infrastruttura degli approdi e degli attracchi facilita il consumo di un bene naturale che è fortemente presente nella cultura del cittadino della costa toscana: si tratta di un bene pubblico che migliora la qualità della vita dei paesi e delle piccole città costiere, e che ne rafforza l'identità di "città di mare".

Viceversa, nel segmento di consumo turistico, la domanda di infrastrutture per la nautica minore può diventare un volano per una crescita economica della filiera turistica che, generalmente, si giova della presenza, particolarmente estesa e ramificata geograficamente, di attracchi, approdi e ormeggi per le piccole barche da diporto.

In entrambi i casi, sia che la nautica minore venga utilizzata per scopi di piacere turistico, che per scopi sociali, si tratta di una domanda di consumo che fa crescere l'offerta di prodotti e servizi, e quindi genera un vantaggio per l'economia e la società della costa toscana.

Infatti, le interrelazioni tra il sistema economico della costa e dell'entroterra sono molteplici, non solo legate alla produzione e offerta di servizi, ma anche dovute alla attivazione di produzioni specializzate in altre aree della regione (Lattarulo, 2009), che nel loro insieme determinano la geografia della filiera nautica minore.

E' possibile immaginare una filiera che per tipologia e dimensioni è sicuramente meno importante della filiera nautica "vera e propria", quella che fa riferimento alle specializzazioni industriali della Toscana, con leader di caratura mondiale nelle varie nicchie produttive di yacht e super-yacht (Navigo, 2016). Tuttavia, è sicuramente presente un substrato di piccole imprese, anzi, di micro-imprese, che nel loro insieme determinano una parte, più o meno rilevante, del PIL del piccolo comune in cui sono presenti gli approdi e gli attracchi per la nautica minore, soprattutto se l'area non è caratterizzata da una importante presenza turistica.

Di sicuro, l'impatto economico della filiera nautica minore nei principali comuni turistici della Versilia, dell'Isola d'Elba o dell'Argentario non è rilevante, anche se sicuramente positivo, generando quindi una minore attenzione alla sua fruibilità da parte

degli enti amministrativi locali. Questi ultimi sono probabilmente focalizzati soprattutto a garantire beni e servizi pubblici a favore del “core business” locale, quali sono le attività ricettive e i vari servizi turistici destinati ai segmenti più alti del mercato.

Al contrario, in altri Comuni della costa toscana nuovi investimenti per favorire la domanda di nautica minore possono rappresentare un utile volano per l’economia locale. Lo sviluppo della filiera della “nautica minore” è particolarmente legato alla presenza delle infrastrutture per gli ormeggi/atracchi, e questa ultima tipologia di servizi per il diporto nautico rappresenta l’oggetto principale dello studio qui condotto.

Il presente contributo deriva dalla necessità della Regione Toscana di aggiornare le mappe della nautica minore, relativamente ai Comuni coinvolti, alla numerosità di attracchi e approdi, alla capacità degli stessi, alla qualificazione delle infrastrutture in termini di servizi presenti.

L’originalità della ricerca comporta l’utilizzo di una rilevazione condotta con questionario somministrato ai 34 Comuni della costa toscana: raccogliere i dati sulle possibilità offerte ai cittadini e ai turisti relativamente agli approdi e ai servizi utili per il comparto della nautica minore mediante approdi e attracchi forniti tramite concessioni comunali e posti al di fuori delle “marine private” e dei porti gestiti dalle autorità portuali. Si tratta di un universo non ancora censito dall’Autorità regionale che, al contrario, ha già svolto un preciso monitoraggio su tutte le varie tipologie dei servizi portuali Regione Toscana (2012), per la nautica commerciale e per quella da diporto. Infatti, merita ricordare che la Regione Toscana ha da tempo attivato una completa analisi statistica della filiera portuale legata alle capacità di accoglienza della nautica da diporto (Regione Toscana, 2019), con la rilevazione allargata anche ai punti di ormeggio interni ai porti turistici (Art. 6, comma 1, lettera b della Disciplina del Masterplan). Al contrario, mancano ancora informazioni statistiche sulla parte residua dei punti di ormeggio, quella non collegata con i porti turistici, localizzati nei 34 comuni della costa toscana (Sorini, 2020). Pertanto, il presente studio ha completato l’ultimo tassello del ricco mosaico relativo alla nautica toscana: quello sui punti di ormeggio, le boe, le “catenarie”, i pontili galleggianti e le altre forme di attracchi “leggeri”, aventi generalmente un utilizzo estivo, e esclusivamente dedicati alle piccole imbarcazioni. Merita precisare che restano al di fuori del presente sondaggio tutti gli ormeggi per la nautica minore presenti all’interno dei porti, e gestiti quindi dalle autorità portuali (per esempio, i casi di Viareggio, Livorno, Pisa, Carrara), nonché gli ormeggi posti lungo i canali e i fiumi che sono sotto

l'amministrazione del demanio fluviale (e non del demanio marittimo), come i canali di Viareggio, di Marina di Pisa, di Livorno.

Il presente contributo si pone pertanto l'obiettivo di analizzare le caratteristiche delle infrastrutture del demanio marittimo legate alla domanda e all'offerta di nautica minore sulla costa toscana, ed è strutturato così come segue.

Nella prossima sezione si delinea la metodologia della ricerca, che elabora dei dati raccolti a livello microeconomico, sia per le infrastrutture presenti, che per le imprese attive nella filiera locale. I dati sono anche geolocalizzati nei comuni della costa toscana che hanno partecipato alla rilevazione, in modo da trarre alcune indicazioni a livello di case-study, rappresentativi dei diversi modelli di sviluppo del territorio (Versilia vs l'area di Grosseto, per esempio). In aggiunta alla rilevazione presso i comuni costieri sono state condotte alcune interviste ai concessionari per definire la tipologia della domanda di nautica minore (e cioè i cittadini e i turisti fruitori delle infrastrutture per gli approdi), informazione utile per quantificare, in linea di massima e con grande approssimazione, il valore economico dei consumi generati dall'uso delle infrastrutture per la nautica minore.

La terza sezione mostra le caratteristiche della struttura dell'offerta di infrastrutture per la nautica minore, sia con l'esame dei valori aggregati a livello regionale, sia con quello relativo ai singoli comuni coinvolti. Il confronto tra i comuni costieri consente anche di individuare percorsi simili nell'utilizzo delle concessioni per la nautica minore, con la possibilità di redigere una tassonomia delle strategie municipali, che lega le numerosità degli approdi presenti, alla qualità dei servizi offerte, alle opportunità presenti nella dotazione naturale del territorio e, al modello di business turistico a cui si fa riferimento. Viene sottolineato il ruolo di "bene pubblico" di tali infrastrutture, quando la domanda arriva prevalentemente dai cittadini locali, e quello di "investimento turistico", quando si può ipotizzare anche un significativo utilizzo da parte di turisti o dei possessori di seconde case per vacanza.

La quarta sezione affronta il dettaglio della filiera produttiva della nautica minore, che prende in considerazione le attività geolocalizzate nei singoli case study esaminati, e che fa soprattutto riferimento all'offerta di servizi specializzati - quali il rimessaggio, la manutenzione, ecc. - e alle attività di tipo sociale, come le scuole nautiche (scuole vela, ecc.) la pesca sportiva, le gite in banca, nonché alle attività manifatturiere della piccola cantieristica locale.

Infine, unendo le informazioni provenienti dalle precedenti sezioni - quali quelle relative al numero degli attracchi, alle imprese della filiera, alla stima dei consumi legati all'utilizzo di tali infrastrutture - nella quinta sezione si propone una metodologia di stima qualitativa dell'intera filiera della nautica minore, che mostra tutte le difficoltà presenti nella sua individuazione ma anche alcuni dati di buon auspicio per suggerire di percorrere nuove iniziative di sviluppo locale legate questo settore.

2. Metodologia della ricerca

La raccolta delle informazioni sui punti di ormeggio/pontili è stata condotta con la partecipazione della Regione Toscana, Direzione Logistica e Cave, che ha inviato un questionario ai referenti dei 34 comuni costieri. Un contatto con i singoli funzionari dei comuni costieri – condotta da CNR-IRCRES e dalla Direzione Logistica e Cave della Regione Toscana - ha consentito di rendere più omogenee le risposte e di chiarire eventuali dubbi sorti nella compilazione.

Le informazioni presenti sulle schede sono state raccolte in un database “amministrativo” che è stato integrato con altre informazioni tratte da “Google Maps” (per la geolocalizzazione delle infrastrutture), dalle banche dati sulle imprese CNR-IRCRES (per qualificare gli operatori privati citati nelle schede di rilevazione), da altre informazioni ottenute dalle varie rilevazioni già effettuate dalla Regione Toscana (Regione Toscana, 2019 e 2012; Sorini, 2020) ottenendo così un database “statistico”, più facilmente elaborabile, che consente di descrivere anche quantitativamente le infrastrutture rilevate. Quando l'unità statistica è rappresentata dall'infrastruttura, cioè il sito dove sono disponibili gli ormeggi per la nautica minore, l'elaborazione dei dati consente di rilevare la numerosità dei punti di ormeggio/pontili/campi boe, la numerosità dei posti barca, le caratteristiche dei concessionari, la presenza di servizi complementari. Quando invece l'unità statistica è il comune costiero, si possono classificare i vari comuni a seconda dell'intensità e della qualità delle infrastrutture individuate, come indicato nel capitolo 3.

Dopo aver analizzato le infrastrutture presenti per la nautica minore nel quarto capitolo è stata studiata la filiera delle imprese manifatturiere e dei servizi attivi nell'intorno geografico, ma anche economico, delle singole infrastrutture e dei vari comuni costieri. Si ottiene così un elenco delle imprese appartenenti alla filiera della

nautica minore che raccoglie le imprese prossime alla costa e che offrono i servizi di rimessaggio (in ormeggio o a secco), di manutenzione (dello scafo, del motore, degli strumenti di bordo, ecc.), di verniciatura, di cura (lavaggio carena, trattamento antivegetativo, antigelo), ecc. In aggiunta, si sono inserite anche le imprese manifatturiere che producono natanti o componenti per natanti, il vero e proprio core business della filiera industriale.

L'individuazione delle imprese coinvolte è stata condotta sia attraverso i codici ateco dell'attività prevalente dell'impresa, sia attraverso la ricognizione diretta sul territorio o tramite "Google Maps" e i vari siti specializzati sulla nautica da diporto. Per esempio, tramite le banche dati sulle imprese italiane presenti all'Ircres-Cnr è stato possibile estrarre le imprese attive nei comparti della cantieristica navale da diporto, in quello del rimessaggio barche, del noleggio gommoni, ecc.

Come affermato, si è tentato di completare la filiera anche dal lato della domanda con il riferimento ai club nautici, alle scuole di vela, ai circoli di pesca sportiva, alle varie associazioni che favoriscono l'utilizzo dei piccoli natanti. Non è stato ancora possibile stimare il numero di associati e, quindi, il numero di fruitori di nautica minore in quanto le associazioni contattate si sono riservate di non comunicare il numero dei soci.

La stima dell'impatto economico di questa particolare filiera, in termini di fatturato creato e di occupazione indotta, è molto difficile da quantificare, ma è comunque possibile condurre un esercizio metodologico per individuarne l'ordine di grandezza. Tale stima è stata definita nel capitolo 5 utilizzando una metodologia qualitativa di tipo induttivo, con lo studio di alcuni casi rappresentativi che sono stati esaminati soprattutto nei rapporti economici esistenti tra gli utilizzatori finali dell'infrastruttura e l'economia locale. Dall'analisi di alcuni case-study si è stimata la dimensione totale del fatturato generato a livello locale dall'intera filiera della nautica minore. La dimensione della filiera qui stimata riguarda solo i comuni presi in considerazione e le infrastrutture considerate (ormeggi delle concessioni comunali, al di fuori delle "marine" e dei porti).

Ovviamente, lo studio relativo all'impatto economico non può che essere considerato come un esercizio metodologico che avrebbe bisogno di ulteriori affinamenti, come del resto tutti i tentativi di stima dell'indotto economico compiuto sui settori economici manifatturieri o non (si vedano gli studi compiuti sul farmaceutico, sul turismo, sul cartario). Nonostante i suoi limiti, resi sempre trasparenti nel presente

contributo, può essere comunque considerato come una buona base di partenza per ulteriori analisi più mirate e approfondite.

3. Le caratteristiche delle infrastrutture per la nautica minore

La presente rilevazione è stata condotta con un questionario somministrato ai 34 comuni della costa toscana a cui hanno risposto 23 comuni, con 8 comuni che hanno dichiarato un'assenza di infrastrutture per la nautica minore e 11 comuni che non hanno partecipato alla rilevazione, nonostante i ripetuti solleciti. L'analisi compiuta sul territorio o tramite le immagini satellitari di Google Maps indica che probabilmente la gran parte dei comuni che non hanno partecipato alla rilevazione non dovrebbero avere un significativo numero di ormeggi disponibili per la nautica minore, a parte i casi di Orbetello, Livorno, Piombino e Porto Azzurro.

La tabella 3.1 mostra le 53 infrastrutture per la nautica minore che sono state rilevate nei comuni della costa toscana partecipanti all'indagine, suddivise tra ormeggi presso i pontili, ormeggi presso i campi boe e i posti di rimessaggio per i natanti al di sotto dei 10 metri lineari.

Il numero delle infrastrutture disponibili in ogni comune non è un'indicazione della quantità di ormeggi disponibili quanto invece un segnale della pluralità delle iniziative gestite dall'amministrazione comunale, che generalmente dipendono dalle tipologie del territorio. Avere ampi spazi a disposizione, insenature del mare, foci di fiumi e canali favorisce un aumento dei luoghi che possono essere destinati alla nautica minore, come si rileva nei risultati della rilevazione. Si registrano infatti situazioni molto differenti, con comuni che gestiscono numerose infrastrutture (Rosignano, Rio e Portoferraio) e comuni che invece hanno solo un'infrastruttura (Cecina, Capraia, Montignoso, ecc.).

Altra indicazione sul livello di complessità delle gestioni comunali si ottiene dalle diverse tipologie delle infrastrutture gestite: pontili, campi boe o rimessaggi necessitano di investimenti fissi diversi e differenti modalità di gestione, che impattano sui concessionari interessati a gestire tali infrastrutture. Infatti, alcuni comuni gestiscono solo pontili (Scarlino, Monte Argentario, Follonica, Montignoso, Cecina), altri solo campi boe (Capoliveri), altri ancora solo rimessaggi (Forte dei Marmi), mentre in alcuni casi i comuni hanno la possibilità di ampliare il range di opportunità fornite agli utilizzatori

della nautica minore con la presenza contemporanea di pontili e campi boa (Rio, Portoferraio, Campo nell'Elba), oppure di pontili, campi boa e rimessaggi (Rosignano).

Tutto ciò conferma la notevole eterogeneità delle situazioni locali, che dovrà essere tenuta in conto dalle eventuali politiche di rafforzamento del comparto della nautica minore.

Tabella 3.1: Numero di siti nautica minore per comune

Comune	provincia	numero di siti / infrastrutture	di cui:		
			Pontili	campo boe	Rimessaggio
Rosignano Marittimo	LI	10	7	2	1
Scarlino	GR	1	1	0	0
Monte Argentario	GR	2	2	0	0
Rio	LI	8	6	2	0
Capoliveri	LI	7	0	7	0
Portoferraio	LI	8	5	3	0
Campo nell'Elba	LI	5	1	4	0
Follonica	GR	2	2	0	0
Forte dei Marmi	LU	2	0	0	2
Isola del Giglio*	GR	1	0,5	0,5	0
Montignoso	MS	1	1	0	0
Massa	MS	3	1	0	2
Pisa	PI	1	0	0	1
Capraia Isola*	LI	1	0,5	0,5	0
Cecina	LI	1	1	0	0
Marciana	LI	0	0	0	0
Grosseto	GR	0	0	0	0
Bibbona	LI	0	0	0	0
Carrara	MS	0	0	0	0
Camaiore	LU	0	0	0	0
Viareggio	LU	0	0	0	0
Magliano in Toscana	GR	0	0	0	0
Marciana Marina	LI	0	0	0	0
Pietrasanta	LU	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Vecchiano	PI	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
San Giuliano Terme	PI	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Livorno	LI	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.

Castagneto Carducci	LI	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
San Vincenzo	LI	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Piombino	LI	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Castiglione della Pescaia	GR	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Orbetello	GR	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Capalbio	GR	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Porto Azzurro	LI	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.

* un sito con campo boe e pontili

L'effettiva dimensione delle infrastrutture presenti nei comuni della costa toscana è indicata nella tabella 3.2, che mostra il numero degli ormeggi disponibili in ognuno dei 53 siti rilevati.

E' interessante rilevare che alcuni comuni si distinguono per infrastrutture di grande capacità mentre in altri comuni la stessa tipologia di infrastrutture ha una capacità molto limitata. Per esempio, mentre il campo boe di Portoferraio ha solo 19 posti disponibili, quello di Capoliveri arriva a 121; il pontile di Scarlino gestisce 561 ormeggi, mentre altri pontili galleggianti di ridotte dimensioni accolgono pochi posti barca: 14 a Rosignano, 15 a Portoferraio, 20 a Rio, 30 a Massa.

Tabella 3.2: Numero di ormeggi per singola infrastruttura

Codice rilevazione	Comune	Numero di ormeggi	Tipo di infrastruttura
12.1	Rosignano Marittimo	70	campo boe
12.7	Rosignano Marittimo	90	campo boe
28.3	Rio	45	campo boe
29.2	Portoferraio	36	campo boe
29.3	Portoferraio	30	campo boe
29.4	Portoferraio	19	campo boe
32.2	Campo nell'Elba	75	campo boe
32.3	Campo nell'Elba	75	campo boe
32.4	Campo nell'Elba	75	campo boe
32.5	Campo nell'Elba	60	campo boe
34.1	Capoliveri	121	campo boe

34.2	Capoliveri	81	campo boe
34.3	Capoliveri	30	campo boe
34.4	Capoliveri	84	campo boe
34.5	Capoliveri	30	campo boe
34.6	Capoliveri	70	campo boe
34.7	Capoliveri	10	campo boe
25.1	Isola del Giglio	247	campo boe e pontili
27.1	Capraia Isola	80	campo boe e pontili
28.1	Rio	60	campo boe e pontili
28.2	Rio	100	campo boe e pontili
2.1	Massa	30	pontili
31	Montignoso	196	pontili
12.2	Rosignano Marittimo	220	pontili
12.4	Rosignano Marittimo	120	pontili
12.5	Rosignano Marittimo	35	pontili
12.6	Rosignano Marittimo	90	pontili
12.8	Rosignano Marittimo	53	pontili
12.9	Rosignano Marittimo	14	pontili
12.10	Rosignano Marittimo	21	pontili
13.1	Cecina	70	pontili
18.1	Follonica	220	pontili
18.2	Follonica	96	pontili
19.1	Scarlino	561	pontili
24.1	Monte Argentario	105	pontili
24.2	Monte Argentario	350	pontili
28.4	Rio	110	pontili
28.5	Rio	48	pontili
28.6	Rio	20	pontili
28.7	Rio	30	pontili
28.8	Rio	30	pontili
29.1	Portoferraio	105	pontili
29.5	Portoferraio	85	pontili
29.6	Portoferraio	72	pontili
29.7	Portoferraio	15	pontili
29.8	Portoferraio	55	pontili

32.1	Campo nell'Elba	80	pontili
2.2	Massa	90	rimessaggio
2.3	Massa	70	rimessaggio
4.1	Forte dei Marmi	166	rimessaggio
4.2	Forte dei Marmi	100	rimessaggio
10.1	Pisa	80	rimessaggio
12.3	Rosignano Marittimo	105	Rimessaggio

L'effettiva capacità di ormeggi presente in ogni comune è indicata nella tabella 3.3.

A livello aggregato, abbiamo individuato quasi 5000 ormeggi disponibili, di cui più del 60% nei pontili, un quarto nei campi boe e il 13% nei rimessaggi¹ (grafico 3.1).

La distribuzione degli ormeggi nei comuni è meno concentrata rispetto alla precedente distribuzione dei siti, con i primi tre comuni (Rosignano, Scarlino e Monte Argentario) che assorbono poco più di un terzo degli ormeggi totali (mentre pesano per il 50% delle infrastrutture presenti).

Anche qui ci sono sensibili differenze nella distribuzione tra le diverse tipologie di infrastrutture, sia in valore assoluto che in termini di peso percentuale.

Tabella 3.3: Capacità di accoglienza (ormeggi) nautica minore per comune

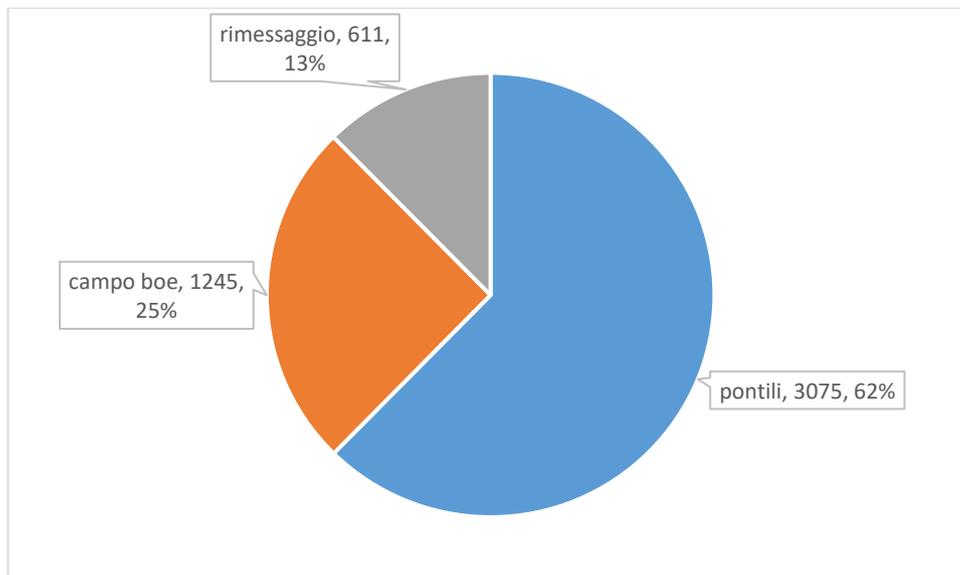
Comune	provincia	capacità totale	di cui:		
			pontili	campo boe	Rimessaggio
Rosignano Marittimo	LI	818	553	160	105
Scarlino	GR	561	561	0	0
Monte Argentario	GR	455	455	0	0
Rio	LI	443	318	125	0
Capoliveri	LI	426	0	426	0
Portoferraio	LI	417	332	85	0
Campo nell'Elba	LI	365	80	285	0
Follonica	GR	316	316	0	0
Forte dei Marmi	LU	266	0	0	266
Isola del Giglio	GR	247	124	124	0
Montignoso	MS	196	196	0	0
Massa	MS	190	30	0	160

¹ Le interviste condotte ad alcuni concessionari indicano che l'attività di rimessaggio è generalmente associata al varo/alaggio del natante con modalità just-in-time, rendendo immediatamente disponibile l'uso del natante. Ciò avvicina, nella pratica dell'uso, l'offerta di rimessaggio all'offerta dell'ormeggio in pontile o alla boa.

Pisa	PI	80	0	0	80
Capraia Isola	LI	80	40	40	0
Cecina	LI	70	70	0	0
Totale		4930	3075	1245	611

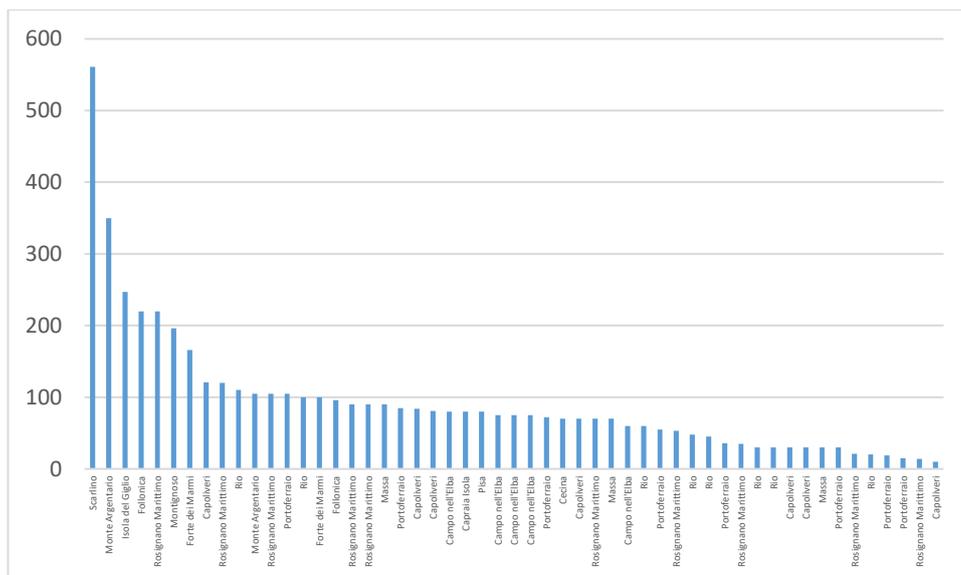
Fonte: Ircres-Cnr

Grafico 3.1: Distribuzione percentuale ormeggi per tipologia infrastruttura



Infine, l'analisi condotta sugli ormeggi censiti può essere effettuata a livello di singola infrastruttura, mostrando come la dimensione delle singole attività sia molto eterogenea (grafico 3.2): mentre Scarlino ha una sola infrastruttura che gestisce 581 ormeggi e Monte Argentario una sola infrastruttura con 350 ormeggi, laddove il comune gestisce più concessioni il numero di ormeggi della singola infrastruttura è molto ridotto, con i casi di Rio, Capoliveri, Portoferraio, Rosignano.

Grafico 3.2: Numero di ormeggi per sito



Tra le informazioni più importanti, dal punto di vista qualitativo, che l'indagine ha permesso di raccogliere c'è la presenza di numerosi servizi che meglio qualificano l'infrastruttura e consentono un più facile utilizzo della nautica minore. La tabella 3.4 mostra i diversi servizi censiti che sono stati raccolti in termini di ormeggi presenti in ogni infrastruttura e in ogni comune. Per esempio, gli 818 ormeggi disponibili a Rosignano, ben 591 sono localizzati in infrastrutture con un parcheggio adiacente, 388 ormeggi in aree con i servizi igienici, per 693 ormeggi ci sono i macchinari per il varo/alaggio. I casi in cui si effettua la raccolta rifiuti sono a disposizione di 734 ormeggio, e solo in 120 casi c'è la raccolta degli olii esausti e in 90 la presenza di un cantiere per le riparazioni e manutenzioni. Inoltre, viene rilevata la presenza di scuole nautiche o scuole vela (che nel caso di Rosignano sono presenti in siti che accolgono 245 ormeggi), servizi di noleggio di gommoni o barche a vela (che pesano solo 35 ormeggi a Rosignano) e servizi di ristoro (ben 335).

Quest'ultimo servizio è probabilmente il più diffuso, perché in molti casi non occorre che sia presente dentro l'area della concessione, ma basta che sia nelle vicinanze,

come succede in tutti i casi in cui l'infrastruttura è localizzata in aree molto turistiche (Forte dei Marmi, Rio, Capoliveri, Montignoso)².

La descrizione di quanto rilevato per il comune di Rosignano può essere replicata per tutti gli altri 15 comuni qui considerati, evidenziando come i servizi di parcheggio siano un problema generalizzato, che si acuisce nei mesi centrali della stagione turistica. Ovviamente, il problema dei parcheggi dipende generalmente dalla conformazione del territorio, più o meno urbanizzato, in cui sono localizzate le infrastrutture per la nautica minore. Le soluzioni sono alquanto difficili da realizzare, e rientrano sicuramente nei programmi di intervento degli investimenti comunali, tuttavia merita evidenziare che la predisposizione di piccole aree di carico/scarico temporaneo potrebbe facilitare l'uso dell'infrastruttura.

Anche i servizi della raccolta rifiuti sono carenti, e dalle interviste effettuate sembra che siano un vero problema nel periodo di Ferragosto, con i concessionari che devono supplire con interventi diretti alla rigidità del servizio comunale, che non aumenta la raccolta nei periodi più affollati.

La raccolta degli olii esausti e la presenza di un cantiere per le riparazioni non sono molto diffusi, sia per la tradizionale forma di auto-gestione dei piccoli natanti, che vengono trasportati dal manutentore "di fiducia", più che verso il cantiere più vicino all'ormeggio, sia per la scarsa cultura ambientalista di molti utilizzatori che non li porta a rafforzare la richiesta della raccolta degli olii.

Probabilmente il servizio più importante, dal punto di vista dell'uso dell'infrastruttura, è quello di varo/alaggio, che viene gestito dal singolo concessionario, mentre potrebbe anche essere "messo in comune" tra i concessionari confinanti e adiacenti per ridurre i costi e utilizzare macchinari più performanti, nonché per aumentarne la diffusione laddove non è presente.

Tabella 3.4: Numero di ormeggi dotati di specifici servizi per comune

Comune	Ormeggi totali	Di cui, con:								
		parcheggio	servizi igienici	varo e alaggio	raccolta rifiuti	raccolta olio	cantiere	scuola nautica / vela	noleggio	ristoro

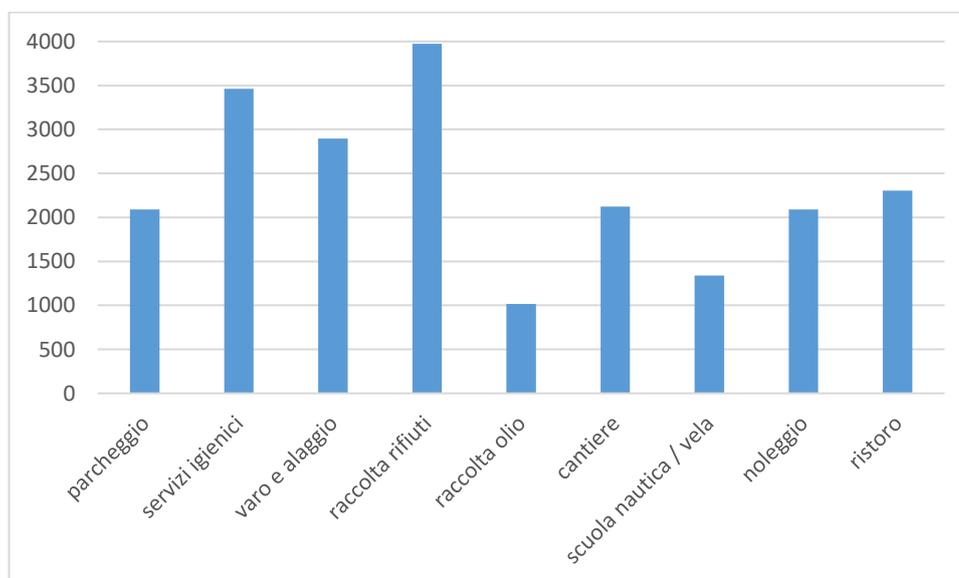
² Un'errata interpretazione del questionario può aver indotto alcuni funzionari comunali a considerare soltanto i servizi di ristoro erogati dal concessionario oppure anche i servizi ristoro presenti nelle immediate vicinanze. In alcuni casi, la risposta è stata ben chiarita in modo analitico, ma in molti casi probabilmente ciò non è avvenuto. Nel suo insieme, non sembra che questo servizio sia carente, quanto invece ampiamente diffuso.

Rosignano Marittimo	818	591	388	693	734	120	90	245	35	335
Scarlino	561	561	561	561	561	561	561	0	0	0
Monte Argentario	455	0	455	0	0	0	455	0	455	0
Rio	443	0	235	315	383	60	315	413	413	443
Capoliveri	426	272	356	84	426	0	426	0	111	426
Portoferraio	417	85	49	136	417	0	0	0	19	0
Campo nell'Elba	365	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Follonica	316	316	220	316	316	0	0	0	220	220
Forte dei Marmi	266	0	266	0	266	0	0	266	266	266
Isola del Giglio	247	0	247	247	247	0	0	0	0	247
Montignoso	196	196	196	196	196	196	196	196	196	196
Massa	190	70	190	190	190	0	0	160	0	30
Pisa	80	0	80	0	80	0	0	0	0	0
Capraia Isola	80	0	80	80	80	80	80	0	80	80
Cecina	70	0	0	0	0	0	0	0	70	0
Totale	4930	2091	3323	2818	3896	1017	2123	1280	1865	2243

Fonte: Ircres-Cnr

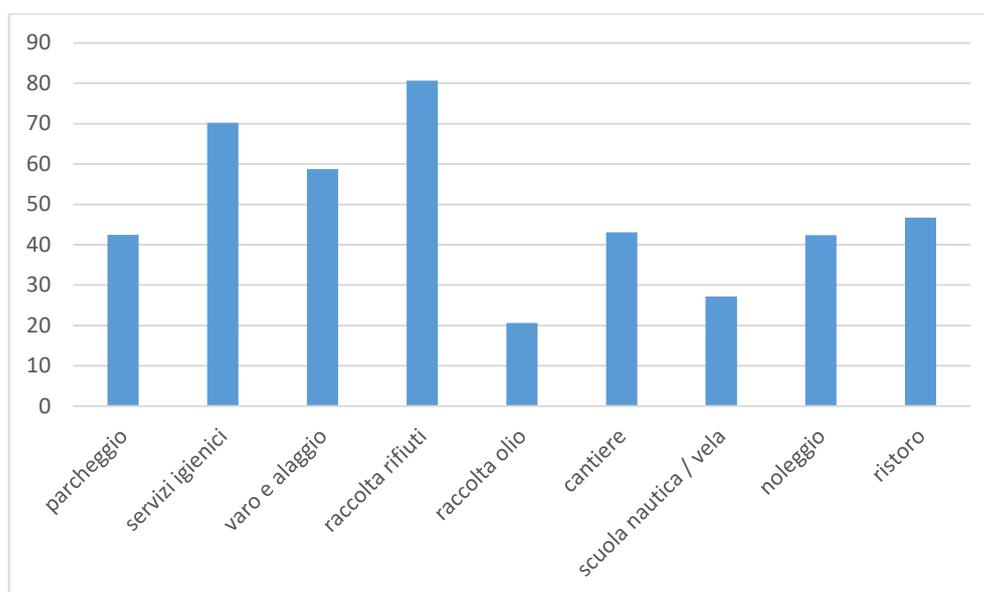
Dalla tabella 3.3 è possibile aggregare in un dato complessivo il numero di ormeggi che possono avere a disposizione i servizi indicati sull'asse delle ascisse. Per esempio, la raccolta rifiuti è utilizzabile da quasi 4000 ormeggi (sui quasi 5000 rilevati nel complesso), mentre la raccolta olii esausti solo da 1000 (grafico 3.3).

Grafico 3.3: Numero di ormeggi con servizi specifici



In termini percentuali, gli esempi precedenti generano un peso dell'80% nel caso della raccolta rifiuti e solo del 20% per gli olii (grafico 3.4).

Grafico 3.4: Percentuale ormeggi con servizi specifici



Un'informazione complementare emerge dalla tabella 3.5, con l'indicazione dei siti infrastrutturali dove sono presenti i diversi servizi specifici che abbiamo censito in ogni comune. Anche qui emerge una notevole eterogeneità di comportamento, che deriva essenzialmente dalla configurazione territoriale del sito, e quindi dagli spazi disponibili, dalla vicinanza al centro urbano, dalla tipologia dell'infrastruttura, e così via.

Tabella 3.5: Numero di siti con servizi specifici per comune

Comune	Siti totali	parcheggio	servizi igienici	varo e alaggio	raccolta rifiuti	raccolta olio	Cantiere	scuola nautica / vela	noleggio	ristoro
Rosignano Marittimo	10	6	5	8	8	1	1	3	1	4
Scarlino	1	1	1	1	1	1	1	0	0	0
Monte Argentario	2	0	2	0	0	0	2	0	2	0
Rio	8	0	4	4	6	1	4	7	7	8
Capoliveri	7	5	6	1	7	0	7	0	2	7
Portoferraio	8	1	2	4	8	0	0	0	1	0
Campo nell'Elba	5	0	2	1	1	0	0	1	3	1
Follonica	2	2	1	2	2	0	0	0	1	1
Forte dei Marmi	2	0	2	0	2	0	0	2	2	2
Isola del Giglio	1	0	1	1	1	0	0	0	0	1
Montignoso	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Massa	3	1	3	3	3	0	0	2	0	1

Pisa	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0
Capraia Isola	1	0	1	1	1	1	1	0	1	1
Cecina	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0

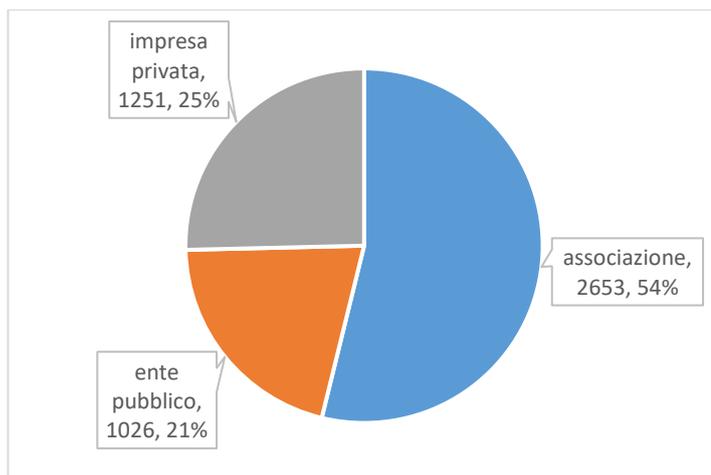
Un'importante informazione rilevata dal questionario attiene alla tipologia del concessionario che gestisce l'infrastruttura per la nautica minore. E' infatti possibile che il concessionario sia un'impresa privata, oppure un'impresa pubblica/ente pubblico, oppure un'associazione non profit (e cioè un circolo nautico, velico, di pesca sportiva, di "diportisti", ecc.).

Le concessioni a favore delle associazioni non profit sono molto diffuse, e presenti in quasi tutti i comuni (tabella 3.6). La vasta presenza delle associazioni non profit rappresenta una determinante del valore sociale attribuibile alla nautica minore, nella misura in cui consente ai cittadini della costa di godere del diritto di "uso del mare", diritto che aumenta sicuramente la qualità della vita delle città toscane che si affacciano sul mare. A livello aggregato, le associazioni non profit gestiscono più della metà degli ormeggi censiti (grafico 3.5), mentre le imprese un quarto e l'ente pubblico un quinto del totale.

Tabella 3.6: Numero di ormeggi per tipologia del concessionario e per comune

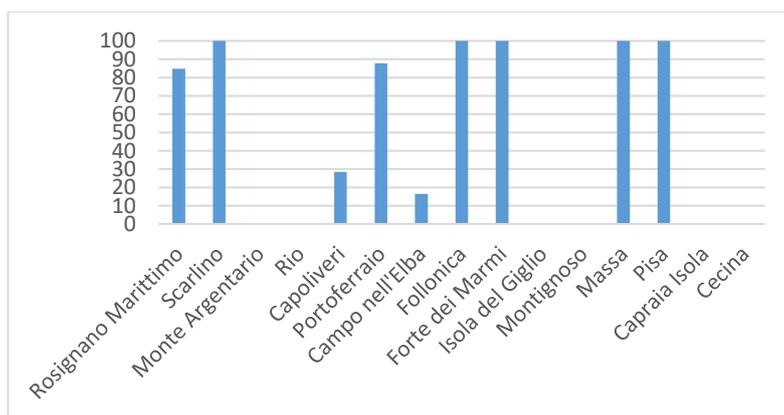
Comune	associazione	ente pubblico	impresa privata	totale
Rosignano Marittimo	693	0	125	818
Scarlino	561	0	0	561
Monte Argentario	0	455	0	455
Rio	0	160	283	443
Capoliveri	121	84	221	426
Portoferraio	366	0	51	417
Campo nell'Elba	60	80	225	365
Follonica	316	0	0	316
Forte dei Marmi	266	0	0	266
Isola del Giglio	0	247	0	247
Montignoso	0	0	196	196
Massa	190	0	0	190
Pisa	80	0	0	80
Capraia Isola	0	0	80	80
Cecina	0	0	70	70
Totale	2653	1026	1251	4930

Grafico 3.5: Numero di ormeggi per tipologia concessionario



Se rapportiamo il numero degli ormeggi garantiti dalle associazioni non profit al totale degli ormeggi presenti, otteniamo un indicatore dell'attenzione che le amministrazioni comunali rivolgono al "segmento di consumo" rappresentato dai cittadini. Il grafico 3.6 mostra che in alcuni comuni il peso è molto elevato, e raggiunge il 100% delle concessioni a Scarlino, Massa, Follonica, Forte dei Marmi, Pisa, e supera l'80% a Rosignano e Portoferraio. In altri casi, i concessionari non profit non sono presenti, come a Monte Argentario, Rio, Isola del Giglio, Montignoso, Capraia, Cecina.

Grafico 3.6: Peso % degli ormeggi gestiti da associazioni non profit



Informazioni complementari, anche se in parte molto simili, si ottengono dalla tabella 3.7, dove l'unità statistica rilevata è rappresentata dall'infrastruttura. Per esempio, a Rosignano essa viene gestita in 8 casi su 10 da associazioni non profit.

Tabella 3.7: Numero di siti per tipologia del concessionario per comune

Comune	associazione	ente pubblico	impresa privata	totale
Rosignano Marittimo	8	0	2	10
Scarlino	1	0	0	1
Monte Argentario	0	2	0	2
Rio	0	2	6	8
Capoliveri	1	1	5	7
Portoferraio	6	0	2	8
Campo nell'Elba	1	1	3	5
Follonica	2	0	0	2
Forte dei Marmi	2	0	0	2
Isola del Giglio	0	1	0	1
Montignoso	0	0	1	1
Massa	3	0	0	3
Pisa	1	0	0	1
Capraia Isola	0	0	1	1
Cecina	0	0	1	1
Totale	25	7	21	53

4. La filiera produttiva della nautica “tout court”

Il presente effettua una sintesi degli studi già condotti sulla filiera nautica “tout court”, e cioè il settore che fa riferimento all’industria nautica vera e propria, mentre nel capitolo successivo si effettuerà un esercizio metodologico sull’individuazione della specifica filiera della nautica minore. Come si vedrà, quest’ultima è profondamente diversa dalla prima, non solo per gli evidenti aspetti dimensionali, ma soprattutto per quanto riguarda la tipologia dei settori e delle imprese coinvolte, nonché per la differente domanda di riferimento.

L’importanza dell’industria nautica in Italia è ormai nota³ e alcuni studi hanno evidenziato anche il ruolo di attivatore dello sviluppo di altri settori industriali e dei servizi, tramite gli effetti che la filiera di fornitura induce nelle imprese non direttamente presenti nel comparto della cantieristica navale. Infatti, come altri comparti industriali (ma soprattutto automotive e edilizia), anche il settore nautico ha un elevato coefficiente di attivazione, calcolato sulla base delle tavole input-output dell’economia italiana, che

³ I dati più aggiornati al 2021 indicano un massimo storico di esportazioni che ha raggiunto i tre miliardi di euro, posizionando l’Italia tra i primi paesi esportatori al mondo (Unina, 2022; Intesa Sanpaolo, 2022).

viene generalmente evidenziato negli studi condotti sull'intera filiera nautica, e cioè sui settori collegati a monte o valle con il ciclo produttivo della produzione di barche e natanti. Recentemente, hanno stimato che un occupato in più nei cantieri navali attiva ben 9,2 occupati in più nel resto dell'economia (Corriere della Sera, 2022).

Per tale motivo, nella letteratura di economia industriale sono numerosi i contributi dedicati al concetto di filiera nautica (Bruni e Carcano, 2009; Symbola, 2015), al quale anche le associazioni di categoria prestano ormai particolare attenzione (Ucina, 2020; CNA, 2017 e 2018; Confindustria, 2020) per evidenziare il peso dell'indotto della nautica nel resto dell'economia. Nelle indagini regionali, la filiera della nautica, nell'accezione ampia del settore, è stata più volte studiata negli ultimi anni, tanto in Toscana (Navigo, 2013; Irpet, 2017; Cavallini, 2013; Bortolotti et al., 2001), quanto in altre aree italiane (CCIAA Latina, 2008; Tracogna, 2007; Tola, 2013).

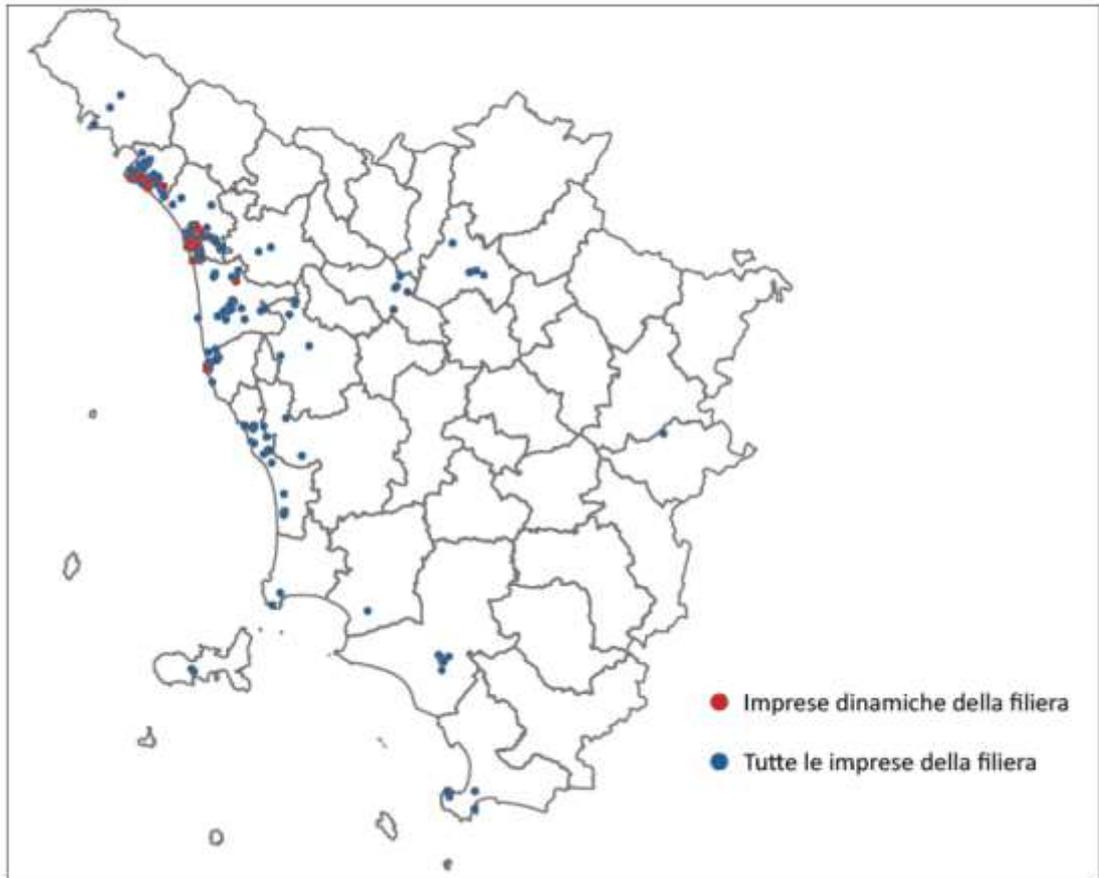
Per quanto riguarda la Toscana, il lavoro più recente è quello dell'Irpet (2017), che ha aggiornato la mappatura della filiera all'interno di uno studio sui fabbisogni formativi del mercato del lavoro, suddiviso nei settori economici più importanti per la regione, tra i quali emergeva la nautica. In Toscana, Irpet (2017) ha individuato circa 1000 imprese che costituiscono la filiera nautica nella sola area di Viareggio, suddivise nei seguenti settori:

- cantieri di produzione;
- imprese di riparazione e refitting;
- fornitura di falegnameria, tappezzeria, elettronica, strumentistica, progettazione, design;
- servizi in porto: assistenza all'ormeggio, servizi di sicurezza, fornitura acqua potabile, energia elettrica;
- servizi a terra: commercio, ristorazione, hotel, iniziative ricreative e culturali;
- servizi post-vendita.

Dal punto di vista geografico la mappatura Irpet evidenzia una forte concentrazione delle attività toscane nel distretto di Viareggio, seguito dall'area di Livorno e poi da quella di Massa-Carrara, come indicato nel grafico 4.1.

Grafico 4.1: La filiera nautica toscana

Le imprese della filiera nautica



fonte: Irpet, 2017

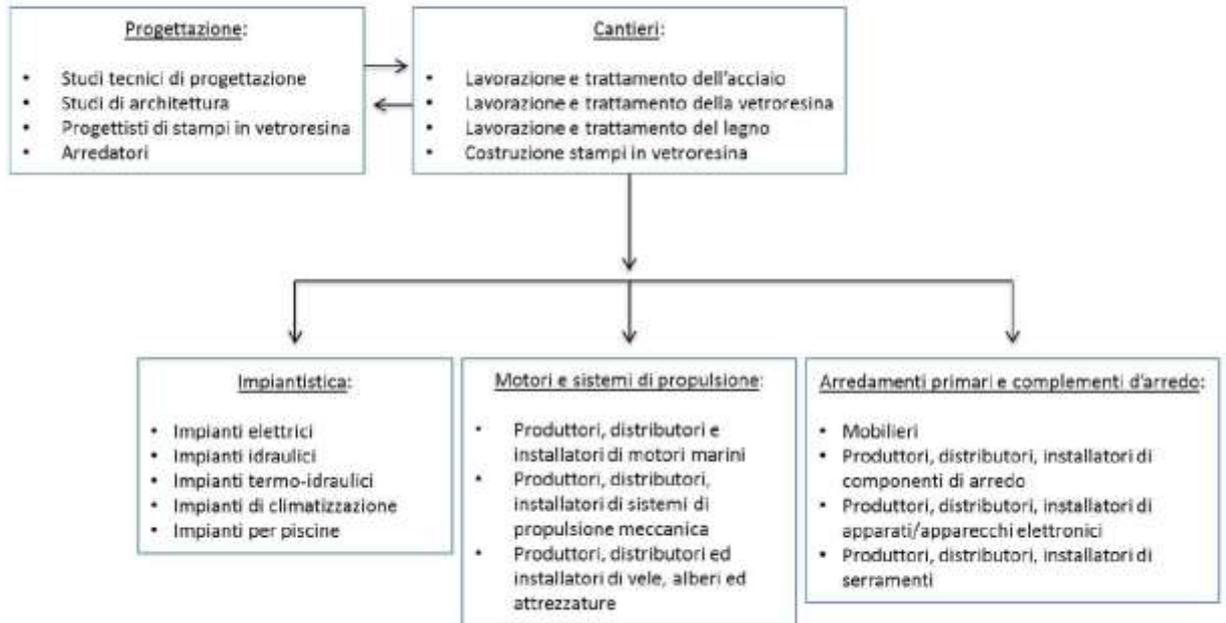
Dal punto di vista delle tipologie produttive, la filiera toscana è fortemente sbilanciata verso la costruzione di barche al di sopra del 50 metri lineari, i grandi yacht che rappresentano la specializzazione di nicchia delle imprese leader di Viareggio e Livorno. Al contrario, il ruolo giocato dalla produzione di natanti (al di sotto dei 10 metri lineari) è molto scarso. Del resto, anche le informazioni sulla consistenza del parco natanti sono scarse, a causa della non obbligatorietà della loro immatricolazione (Ministero Infrastrutture e Mobilità Sostenibile, 2020 e 2021).

A conferma delle specializzazioni nel top di gamma, le statistiche della produzione mondiale indicano che circa un quarto dei grandi yacht di lusso viene prodotto a Viareggio e quasi il 40% delle barche al di sopra dei 30 metri è di produzione italiana (Irpet, 2017).

Il grafico 4.2 mostra la parte manifatturiera della filiera nautica, con le attività poste a valle (ricerca e sviluppo, progettazione, design) rispetto al cuore manifatturiero

dell'assemblaggio gestito dai cantieri navali, che si avvalgono di una vasta supply chain, che nel grafico 4.2 viene aggregata nei tre settori dell'impiantistica, dei sistemi di propulsioni e degli arredamenti.

Grafico 4.2: La filiera industriale della nautica da diporto



Fonte: CNA, 2018

Successivamente, il grafico 4.3 descrive le attività posizionate a valle della produzione, quelle relative ai servizi post-vendita (finanza, assistenza, riparazioni) e ai servizi connessi all'uso dei natanti (rimessaggio, patenti, trasporti, noleggio).

Questi ultimi fanno riferimento a imprese di piccole dimensioni, generalmente distribuite lungo la costa toscana a seconda della presenza delle varie infrastrutture per il turismo nautico, quali i porti turistici, le "marine private", gli approdi turistici. Come vedremo, questo livello della filiera è l'unico abbastanza simile sia nel concetto di nautica "tout court", che in quello di nautica minore.

Grafico 4.3: La filiera dei servizi per la nautica



Fonte: CNA, 2018

La complessità della filiera viene confermata nell'elenco di tutti i settori presenti nella filiera, indicati nella tabella 4.1, a livello della classificazione Ateco a 5 digit.

Tabella 4.1: Numero di settori Ateco (5-digit) presenti nella filiera nautica

FILIERA	N° DI CATEGORIE
PRODUZIONE CANTIERISTICA NAUTICA	2
SUBFORNITURA MANIFATTURIERA	148
<i>Meccanica</i>	29
<i>Metallurgia e prodotti in metallo</i>	24
<i>Elettronica, software e apparecchi elettrici</i>	13
<i>Chimica, plastiche e prodotti in gomma</i>	21
<i>Impiantistica</i>	18
<i>Arredamento e tessuti</i>	20
<i>Altre</i>	23
MANUTENZIONE E RIPARAZIONE	1
SERVIZI	135
TOTALE	286

Per esempio, nella fornitura di componenti industriali si segnalano le attività legate all'elettromeccanica, all'impiantistica, alla falegnameria, all'ebanisteria, alle fibre, ai tessuti, agli impianti di illuminazione, mentre nella fornitura di materie prime emergono i materiali della fibra di vetro, delle resine, delle vernici, della plastica, del legno, ecc.

Una nostra indagine diretta effettuata sulle società di capitale (spa, srl, ecc.) in Toscana che hanno la parola “nautica” presente nell’oggetto sociale, come da deposito presso la Cciaa, ha rilevato la diffusione intersettoriale della filiera e la sua diffusione sul territorio

toscane. Nel primo caso, i dati indicano la presenza di un migliaio di imprese nei settori della meccanica, elettronica, legno-arredo, plastica, chimica e servizi per le imprese. Nel secondo caso, la numerosità di imprese diffuse in tutte le province toscane.

Questa prima indagine verrà utilizzata per trarre utili informazioni sulla filiera più specifica alla nautica minore, come si vedrà nel prossimo capitolo.

5. La filiera della nautica minore

L'esame della filiera relativa alla nautica minore non può essere condotto utilizzando lo stesso approccio metodologico dello studio sul settore nautico tout court, perché le caratteristiche strutturali della domanda e dell'offerta della prima sono molto differenti da quelle della seconda. Non avrebbe infatti senso inserire nella nautica minore tutti i fornitori specializzati che sono attualmente presenti nella supply chain dei grandi leader dei super yacht, quelli che forniscono componenti di lusso (marmo super-sottile, ebanisteria, tappezzerie, ecc.), componenti di alta tecnologia (sensoristica wireless, elettronica, radar, comunicazioni satellitari, ecc.), servizi specializzati (staff di bordo, check-up tecnologici, certificazioni internazionali, ecc.). Le stesse infrastrutture di riferimento, e cioè gli ormeggi su pontili galleggianti e i campi boa, da una parte, le marine private e i porti turistici, dall'altra, confermano che si tratta di due ambiti di produzione (grandi barche rispetto ai piccoli natanti) e di consumo (turismo in transito rispetto al turismo nautico stanziale) che necessitano di trattazioni separate.

Pertanto, occorre partire dall'ipotesi che la nautica minore non sia soltanto un "di cui" dell'intero settore nautico, e cioè attribuire alla nautica minore una mera differenza dimensionale, ma bensì occorre individuarne la *supply chain* utilizzando il concetto di prossimità territoriale alle infrastrutture oggetto del presente studio (i punti ormeggio e rimessaggio) e quello di prossimità economica di mercato alla tipologia dei loro utilizzatori (turisti proprietari di seconde case, cittadini locali, circoli nautici, associazioni).

In questo contesto, si cercherà nelle sezioni seguenti di distinguere la filiera della nautica minore dal lato produttivo, con l'offerta di servizi, componenti e prodotti, e dal lato della domanda, con i consumi dei cittadini e dei turisti che utilizzano gli ormeggi individuati nei precedenti capitoli.

5.1 L'offerta di prodotti e servizi per la nautica minore

Dal lato dell'offerta, appartengono alla filiera le imprese manifatturiere e dei servizi attive nell'intorno geografico delle singole infrastrutture di ormeggio.

L'elenco delle imprese inserite nella filiera della nautica minore raccoglie le imprese toscane localizzate nei comuni costieri che offrono i servizi di rimessaggio (in ormeggio o a secco), di manutenzione (dello scafo, del motore, degli strumenti di bordo, ecc.), di verniciatura, di cura (lavaggio carena, trattamento antivegetativo, antigelo, ecc.).

L'individuazione delle imprese coinvolte è stata condotta sia attraverso i codici ateco dell'attività prevalente dell'impresa, sia attraverso la ricognizione diretta sul territorio o tramite "Google Maps" e i siti specializzati sulla nautica. Come già anticipato, è stata utilizzata anche la ricerca testuale sull'oggetto dell'attività depositato dall'impresa presso la Cciaa. Per esempio, tramite le banche dati sulle imprese italiane presenti all'Ircres-Cnr è stato possibile estrarre le imprese attive nei comparti della piccola cantieristica navale da diporto, in quello del rimessaggio barche, del noleggio gommoni, ecc. Successivamente, sulla base delle schede compilate dai funzionari comunali, sono state geolocalizzate le imprese vicine territorialmente alle infrastrutture della nautica minore.

La filiera viene definita per i 15 comuni della costa toscana che gestiscono le concessioni per le infrastrutture di ormeggio dei piccoli natanti. Merita ricordare che anche qui il perimetro dell'analisi è limitato ai comuni che hanno risposto al sondaggio e ai punti di ormeggio del demanio marittimo, gestiti tramite concessioni comunali (e non si considerano gli ormeggi derivanti dal demanio fluviale o dalle autorizzazioni delle autorità portuali).

La distribuzione delle imprese della nautica minore a livello comunale non consente di rispettare il segreto statistico, imposto dall'Istat a tutti gli utilizzatori dei dati microeconomici a livello di impresa, e pertanto occorre evidenziare che le presenti tabelle non possono essere pubblicate, ma soltanto utilizzate dal Committente ad uso amministrativo. La pubblicazione implica un reato penale, ben indicato nel codice etico del Sistan di cui il CNR fa parte. Si potranno invece pubblicare i dati riferiti ai totali delle

tabelle, che aggregano i vari comuni, in quanto la loro numerosità supera il limite minimo imposto dal segreto statistico⁴.

Per quanto riguarda le attività di riparazione, dal database IRCRES-CNR, che aggrega i dati amministrativi di Istat-Asia e i dati di bilancio di AIDA, si estraggono sia le imprese individuali (“partite iva”), sia le società di persone, che le società di capitali. Soltanto per queste ultime i bilanci mettono a disposizione il fatturato d’impresa, mentre per le rimanenti Istat effettua una stima della classe di fatturato a cui ogni impresa appartiene. Sulla base della classe di fatturato, abbiamo stimato il fatturato relativo, che viene sommato a quello dei bilanci delle società di capitale per ottenere il fatturato totale presente nelle attività di ogni comune qui considerato. Al contrario, i dati degli addetti, definiti come la somma dei dipendenti e degli “imprenditori” di ogni impresa, sono presenti in tutte le fonti qui considerate in quanto derivano dalle informazioni raccolte dall’INPS.

Come si nota dalla tavola 4.1, gli occupati nelle attività di riparazione presenti nei vari comuni sono molto concentrate nei comuni di Monte Argentario (282 addetti), di Pisa (182) e di Massa (168), che insieme raccolgono il due terzi dell’occupazione totale (913 addetti).

Stesse affermazioni valgono per la distribuzione delle 247 imprese individuate: in entrambi i casi Monte Argentario (73 imprese), di Pisa (58) e di Massa (38) sono i cui con la maggiore presenza di attività connesse alla riparazione e ai servizi per la nautica.

Il fatturato generato dalle attività selezionate supera 83 milioni di euro e si distribuisce privilegiando i tre comuni suddetti, anche se con peso (61%) sensibilmente inferiore rispetto a quello registrato per l’occupazione e la presenza imprenditoriale.

La dimensione d’impresa è diffusamente ridotta, con una media di 500 mila euro per impresa, anche se si registrano alcune eccezioni, come le attività presenti a Scarlino (quasi 2 milioni di euro), a Pisa (762 mila) e a Rosignano (640 mila). Stesse affermazioni valgono per il fatturato per addetto, una misura grezza della produttività del lavoro, che è di circa 150 mila euro in media, ma ben 500 mila euro a Scarlino e 243 mila a Pisa.

Tabella 4.1: Le riparazioni e i servizi per la nautica (ateco 5222 e 3315)*

⁴ Si fa riferimento al fatto che è vietata la pubblicazione di dati riferiti alla singola impresa, nonché a quella che aggrega un numero limitato di imprese (devono essere almeno 3 unità statistiche).

Comune	provincia	Numero di imprese	Addetti	Fatturato euro (stima)	Fatturato / addetti euro (stima)	Fatturato / impresa euro (stima)
Campo nell'Elba	LI	4	15,1	848.211	56.285	212.053
Capoliveri	LI	3	3,8	197.000	51.706	65.667
Capraia Isola	LI	1	1,5	19.000	12.925	19.000
Cecina	LI	9	33,2	3.665.678	110.279	407.298
Follonica	GR	6	11,5	949.560	82.859	158.260
Forte dei Marmi	LU	1	1,0	19.000	19.000	19.000
Isola del Giglio	GR	6	8,8	515.000	58.589	85.833
Massa	MS	38	168,2	14.531.788	86.375	382.415
Monte Argentario	GR	73	272,5	24.959.458	91.584	341.910
Montignoso	MS	8	45,3	3.986.365	87.941	498.296
Pisa	PI	58	182,1	44.184.448	242.705	761.801
Portoferraio	LI	11	37,6	4.837.984	128.567	439.817
Rio	LI	2	6,3	698.000	110.970	349.000
Rosignano Marittimo	LI	12	66,8	7.686.647	115.001	640.554
Scarlino	GR	15	59,2	29.705.466	502.121	1.980.364
Totale		247	913	136.803.605	149.854	553.861

* Tabella contenente segreto statistico Istat da non diffondere o pubblicare

Stesse affermazioni valgono per le attività di rimessaggio, noleggio e assistenza ai piccoli natanti che abbiamo rilevato nelle vicinanze delle infrastrutture per la nautica minore dei 15 comuni esaminati, utilizzando la geolocalizzazione di Google Maps e le banche dati sulle imprese di IRCRES-CNR. Anche qui la presenza di un centinaio di piccole imprese, che occupano quasi 300 addetti, rappresenta un punto a favore del ruolo economico della nautica minore.

Tabella 4.2: Rimessaggio, noleggio e assistenza tecnica nei pressi delle infrastrutture rilevate

Comune	provincia	Numero di imprese	addetti	Fatturato euro (stima)	Fatturato / addetti euro (stima)	Fatturato / impresa euro (stima)
Campo nell'Elba	LI	7	15	400.000	26.667	57.143
Capoliveri	LI	9	18	1.600.000	88.889	177.778
Capraia Isola	LI	5	6	200.000	33.333	40.000
Cecina	LI	14	60	15.000.000	83.333	357.143
Follonica	GR	9	20	1.800.000	90.000	200.000
Forte dei Marmi	LU	8	20	2.000.000	100.000	250.000
Isola del Giglio	GR	7	19	1.000.000	52.632	142.857
Massa	MS	2	3	100.000	33.333	50.000
Monte Argentario	GR	14	30	3.500.000	116.667	250.000
Montignoso	MS	3	5	350.000	70.000	116.667
Pisa	PI	3	4	220.000	55.000	73.333
Portoferraio	LI	7	16	1.000.000	62.500	142.857

Rio	LI	3	5	300.000	60.000	100.000
Rosignano Marittimo	LI	3	6	180.000	30.000	60.000
Scarlino	GR	15	40	3.000.000	75.000	200.000
Totale		109	267	30.650.000	77.341	189.450

5.2 La domanda di nautica minore

Come affermato, si è tentato di completare la filiera anche dal lato della domanda con il riferimento all'individuazione dei club nautici, delle scuole di vela, dei circoli di pesca sportiva, e delle varie associazioni (del tipo "amici del mare") che favoriscono l'utilizzo dei piccoli natanti. Purtroppo, non è stato possibile effettuare una stima del numero degli associati e, quindi, dei fruitori di nautica minore, in quanto il numero dei soci non viene pubblicato nello statuto, sul sito o presso un registro pubblico. Anche i tentativi di contatto telefonico non sono andati a buon fine, si aprono problemi di riservatezza adottati dalle associazioni, sia per la sospensione invernale di molte attività, con la chiusura stagionale dei vari club.

Nonostante ciò, è comunque interessante verificare la numerosità di queste associazioni non profit che legano residenti e turisti alla nautica minore, consentendo loro di poter usufruire del mare.

La tabella 4.3 raccoglie le associazioni geolocalizzate nei pressi delle infrastrutture indicate dai vari comuni coinvolti nell'indagine. Come si nota, in alcuni comuni la presenza delle associazioni non profit è particolarmente diffusa (Rosignano), mentre in altri un po' meno (Capraia e Giglio). La differenza è determinata, da una parte, dalla numerosità delle infrastrutture segnalate dai comuni, e quindi dall'ampiezza del territorio su cui ha operato la geolocalizzazione, dall'altra, anche la dimensione demografica della città di riferimento ha una certa influenza. Inoltre, le aree tipicamente turistiche, e scarsamente popolate, come Capraia e Giglio, hanno maggiori difficoltà a costruire associazioni non profit a favore dei (pochi) residenti, mentre sono più elevati gli incentivi per realizzare attività di mercato al servizio dei turisti estivi.

Tabella 4.3: Circoli pesca sportiva, club nautici, scuole vela, scuole nautiche, associazioni

Comune	Associazione
Rosignano Marittimo	Kitesurf Rosignano Inkite Asd Circolo nautico vadese

	Circolo nautico Lillatro Circolo Nautico La Bucaccia Circolo velico Pietrabianca Circolo nautico Castiglioncello Circolo della pesca sportiva Castiglioncello Circolo Pesca Sportiva La Granchiaia ASD
Scarlino	
Monte Argentario	Circolo Nautico e della Vela Argentario Circolo della vela Talamone ASD Circolo velico e canottieri Porto Santo Stefano Argentario Sailing Academy Scuola Vela Albinia
Rio	Circolo Vogatori Riomarinesi Circolo Velico Elbano
Capoliveri	Sailing center Neregno Circolo velico Portoazzurro
Portoferraio	Associazione Amici dell'Enfola Lega Navale Italiana Associazione Amici del Mare Circolo Nautico San Giovanni Circolo Nautico Magazzini ASD
Campo nell'Elba	Club del Mare ASD
Follonica	Circolo Nautico Carbonifera Vela Group LNI Circolo Velico Follonica Circolo Nautico Follonica Tuttovela Yachting Club
Forte dei Marmi	Oasi WWF Le Dune Yachting club Versilia
Isola del Giglio	
Montignoso	Adrenaline asd
Massa	Circolo della vela M.Massa Don Gnocchi Pineta Circolo il Bozzetto Circolo Pescatori Bozzetto
Pisa	Circolo Arnino Scuola Vela Toscana Scuola Havana Vela
Capraia Isola	
Cecina	Circolo Nautico Foce Cecina ASD
Totale	39 associazioni non profit

6. Il valore economico e sociale della filiera della nautica minore

Il valore economico della filiera può essere esaminato in due ambiti molto diversi tra loro, anche se complementari: il primo stima la componente produttiva, derivante dall'offerta di prodotti e servizi per la nautica minore, mentre il secondo si riferisce alla

domanda, che deriva dall'uso di tali prodotti e servizi all'interno delle infrastrutture di ormeggio.

La stima dell'offerta produttiva è stata condotta nelle sezioni precedenti, e ha stimato la presenza di quasi 250 imprese, che nel loro aggregato definiscono un'occupazione di 900 addetti e un fatturato di 137 milioni di euro. Si tratta di un valore economico che può essere giudicato elevato in quanto si riferisce ai soli 15 comuni della costa toscana che hanno partecipato all'indagine. Se applicassimo a questi dati il coefficiente di impatto dell'indotto della nautica, stimato in circa 9 addetti indiretti per ogni addetto diretto, otteniamo un valore di 8000 addetti complessivi (Confindustria e Fondazione Edison, 2022); stesso effetto positivo se consideriamo il fatturato, che applicando il moltiplicatore pari a 7,5 arriva a un miliardo di giro d'affari. Anche se le stime sui coefficienti di impatto della produzione nautica sono difficilmente precise, in quanto derivano dall'uso di tavole input-output sulle interdipendenze settoriali dell'Istat che misurano settori molto aggregati, e non il vero e proprio comparto della nautica da diporto, qualsiasi considerazione sul ruolo giocato anche dalla nautica minore sul territorio toscano non può che essere molto positivo⁵. Se i dati sui 15 comuni qui considerati fossero estesi a tutti i 34 comuni della costa toscana e a tutti gli ambiti in cui sono presenti ormeggi, cantieri e servizi per la nautica minore non considerati in questa indagine (quali le infrastrutture presenti dentro i porti e le Marine) si avrebbe ulteriore conferma che si tratta di un segmento dell'economia del mare che merita l'attenzione delle politiche pubbliche, soprattutto in un'ottica di sviluppo sostenibile.

Per quanto riguarda invece il secondo ambito di valorizzazione economica della nautica minore, quello che si riferisce alla domanda, il consumo di prodotti/servizi nautici e l'uso delle infrastrutture avviene con modalità molto differenti tra loro.

In primo luogo, è possibile stimare il valore patrimoniale degli investimenti effettuati dai cittadini e dai turisti nei piccoli natanti di cui abbiamo rilevato i posti barca disponibili. La presenza di quasi 5.000 posti barca - nel totale delle infrastrutture rilevate nel capitolo 3 - induce a ritenere che il valore patrimoniale dell'insieme di tali piccoli

⁵ In aggiunta all'impatto economico creato tramite le interdipendenze settoriali dell'economia, merita ricordare che le imprese che usano le concessioni comunali pagano la tassa di concessione e la tassa rifiuti sull'ampiezza della superficie utilizzata, oltre alle normali tasse sul reddito d'impresa.

natanti sia comunque rilevante. Il patrimonio complessivo è una media di casi molto differenti tra loro, a causa delle diverse caratteristiche qualitative dei natanti, la loro anzianità, le necessità di manutenzione straordinaria, e tanti altri fattori specifici. Tuttavia, sulla base delle interviste condotte ad alcuni circoli nautici, circoli della pesca sportiva e altre associazioni che usano le infrastrutture della nautica minore è possibile indicare un valore medio della “barca tipo”, quella che non viene ormeggiata nelle “marine private” o nei porti turistici super-attrezzati, ma bensì quella che rimane nel rimessaggio a secco e che viene utilizzata saltuariamente per scopi puramente di piacere nautico. Gli operatori locali, le interviste condotte, l’esame della foto e delle rilevazioni condotte sul campo ci consentono di definire un valore medio di 4.000 euro. Al valore della barca occorre aggiungere il valore delle attrezzature per l’uso e per il suo trasporto, come il carrello per l’autotrasporto, il telo di copertura per il rimessaggio e numerosi altri prodotti che nel loro complesso possono essere stimati in circa 1000 euro di ulteriore valore. Pertanto, il patrimonio complessivo può raggiungere i 25 milioni di euro. Si tratta di un patrimonio che determina un costo di ammortamento ventennale di circa un 1,25 milioni all’anno.

Il costo dell’ammortamento del natante è un costo figurato, che si rifletterà in una vera e propria spesa al momento della sostituzione del vecchio natante ormai obsoleto e che probabilmente non saranno localizzati nei comuni da noi esaminati.

Al contrario, i costi di manutenzione e di utilizzo sono con più probabilità legati al territorio della costa toscana, e possono essere stimati per fornire un utile ordine di grandezza del valore globale che la domanda possiede in questo particolare segmento di consumo⁶. Tuttavia, occorre ricordare che i costi di utilizzo globale, per tutti i 15 comuni qui considerati, variano in funzione dei giorni di utilizzo della barca e del numero di utilizzatori.

Infatti, alcuni costi sono fissi e gravano sul possessore del natante tutto l’anno, mentre altri costi sono variabili e vengono definiti dalla frequenza di utilizzo (come verrà indicato successivamente).

⁶ L’analisi del valore della domanda per la nautica minore utilizza lo stesso approccio adottato da Navigo nello stimare l’impatto di spesa dei grandi yacht (vedi homepage di navigotoscana.it). Le statistiche indicate mostrano un costo di manutenzione annuo che in media può essere quantificato nel 10% del valore dello yacht. Pertanto, poiché Navigo stima che la metà dei 5000 yacht al di sopra dei 24 metri stazioni nel mediterraneo, si può ipotizzare che circa 1000 possano stazionare in acque italiane. Ciò favorisce una spesa sul territorio nazionale di quasi un miliardo di euro all’anno, data dalle varie necessità di manutenzione e cura del super yacht, ma anche dalle spese del personale di bordo (8 membri di staff per yacht, in media).

Le varie tipologie di costi di utilizzo e manutenzione dei piccoli natanti sono sintetizzabili nel seguente elenco:

- Ormeaggio: ormeggiare la barca ad un punto di attracco di un pontile galleggiante consente di evitare le operazioni di messa in mare del natante, tramite varo e alaggio. Il costo varia sul territorio, ma nel caso dei 15 comuni della costa toscana qui esaminati si potrebbe stimare un costo di circa 3000 euro a natante per anno nei concessionari privati, mentre nei concessionari che sono associazioni non profit il costo è sensibilmente inferiore, di circa 1000 euro/anno. Tenuto conto delle proporzioni indicate nel grafico 3.5, con un quarto degli ormeggi in carico a imprese private e i tre quarti a associazioni e enti pubblici, si può stimare un costo medio di 1500 euro e quindi 7,5 milioni di euro complessivi nel caso di pieno utilizzo della capacità di attracco.

- Rimessaggio: quando la banca non viene usata deve essere ricoverata in un rimessaggio, per metterla al riparo dalle intemperie (rimessaggio interno) o dall'acqua marina (rimessaggio esterno o sulla spiaggia). Si potrebbe stimare un costo di circa 1000 euro a natante per anno, ma nell'ipotesi realistica che viene qui seguita si considerano l'ormeaggio e il rimessaggio all'interno della stessa fornitura del servizio, con il costo già stimato in precedenza.

- varo e alaggio: almeno due volte all'anno occorre mettere la barca in mare, per il suo utilizzo o portarla a terra per il rimessaggio e la manutenzione. Al costo di 500 euro per le due operazioni, si stimano 2,5 milioni di costi potenziali.

- assicurazione RC può essere stimata in circa 200 euro all'anno, ma non essendo obbligatoria potrebbe essere richiesta da un quarto del parco natanti (e quindi 100 mila euro in totale).

- manutenzione: le operazioni di cura del natante sono numerose, e dipendono dalle tipologie dei natanti, dalla frequenza del loro utilizzo, ecc. Tra le varie attività, si segnalano il lavaggio della carena (150 euro), il trattamento di antivegetativa (1000 euro), l'antigelo invernale (100 euro), il tagliando motore (600 euro), il tagliando generatore (300 euro), il rinnovo delle dotazioni di sicurezza, ecc. Alcune operazioni sono ripetute ogni anno, altre solo saltuariamente. Nel loro insieme si può ipotizzare una spesa annuale di 500 euro in media per natante, con un totale di 2,5 milioni di euro.

- carburante: nell'uso delle barche a motore occorre aggiungere il costo per il carburante, che può essere stimato in 50 euro per ogni ora di utilizzo del motore. Con un uso medio di un'ora alla settimana, per le 25 settimane della stagione maggio-ottobre, si

stima un costo di 1200 euro per barca a motore. Con una stima di barche a motore pari al 75% del totale dei natanti si giunge a un totale di 4 milioni di euro di carburante.

- accessori e spese varie: l'uso del natante comporta alcune spese in accessori che facilitano e rendono più piacevole la navigazione, come l'abbigliamento, il tendalino per il sole, alcuni strumenti wearable, ecc. Nel loro totale si aggiungono circa 100 euro annui per ogni natante, e quindi di 500 mila euro in totale.

La spesa complessiva effettuata viene stimata in circa 16 milioni di euro, di cui la maggior parte può essere ipotizzata a livello comunale. Merita precisare la grande differenza esistente tra fatturato, generato dalla spesa qui stimata, e valore aggiunto creato a livello locale. L'esempio più evidente è quello relativo all'acquisto di carburante che mostra un elevato fatturato che incorpora però un bassissimo valore aggiunto locale (il solo profitto del proprietario del distributore, più o meno dell'ordine del 3-5% del fatturato totale). In altri casi, dove l'integrazione verticale del processo produttivo è più evidente, come nelle attività manifatturiere o nei servizi ad elevato contenuto di manodopera, la quota di valore aggiunto sul fatturato è molto alta. Pertanto, i 16 milioni di spesa per l'uso dei piccoli natanti potrebbero determinare un valore aggiunto stimato in circa 10 milioni di euro, da distribuire tra i 15 comuni esaminati sulla base del numero di ormeggi rilevati.

Un'ultima considerazione riguarda il valore sociale della nautica minore, che non può essere considerato un mero riflesso del positivo ruolo economico che abbiamo qui sopra individuato. La nautica minore ha un valore sociale non tanto perché garantisce un benessere per le comunità locali, tramite il valore aggiunto creato in loco e distribuito sul territorio sotto forma di salari, profitti e tasse, quanto piuttosto perché queste infrastrutture garantiscono una migliore qualità della vita ai cittadini residenti sulla costa toscana.

L'ambito sociale della nautica minore lo abbiamo rilevato nella diffusa presenza di associazioni, circoli di pesca sportiva, circoli velici e da vari club che favoriscono gli sport e il rapporto con la natura tramite l'uso del mare. Abbiamo rilevato la presenza di circa 40 casi. Un altro dato è quello relativo alla gestione dei quasi 5000 ormeggi individuati: i tre quarti degli ormeggi rilevati nei 15 comuni dell'indagine sono gestiti da imprese non-private, che hanno una finalità molto vicina a quanto indicato qui sopra, che migliora la vita tanto dei residenti quanto dei proprietari di seconde case. I Comuni che pongono attenzione verso questo segmento di domanda generano un bene pubblico

collettivo che rafforza l'identità della costa toscana e delle sue storiche "piccole città di mare". Del resto, lo sport e l'uso del mare determinano maggiori relazioni tra i cittadini, che la letteratura economica indica come una importante determinante del cosiddetto "capitale sociale", e cioè quell'insieme di fattori culturali che rafforzano le comunità locali, rendendole più resilienti in caso di crisi economica (vedi Putnam). Quello dei comuni qui considerati è un comportamento sicuramente encomiabile, perché si tratta di un investimento che le singole municipalità effettuano a favore del benessere generale, e non di una mera spesa pubblica che favorisce un consumo secondario (e, men che mai, di lusso).

7. Alcune considerazioni conclusive

L'analisi dei dati e lo studio della letteratura citata consentono di proporre alcune considerazioni relative alle politiche pubbliche che l'Ente regionale potrebbe proporre all'interno dei programmi di sviluppo locale del territorio toscano.

Una prima indicazione emerge dal numero delle infrastrutture presenti e dalla loro distribuzione sul territorio: se si considera questa indagine come complementare a quelle già svolte dalla Regione Toscana sulla capacità dei porti turistici toscani, emerge un insieme corposo di infrastrutture, omogeneamente distribuite laddove il territorio costiero consente l'uso della nautica minore. Al contrario, l'analisi dei servizi presenti in ogni infrastruttura, rilevati puntualmente nella presente indagine, mostra un livello non elevato delle attività complementari al semplice rimessaggio/ormeggio, su cui la politica pubblica potrebbe intervenire favorendone un miglioramento. Pertanto, anziché aumentare il numero degli ormeggi da mettere a disposizione dei cittadini e dei turisti è forse più logico puntare sulla riqualificazione dei siti già presenti, in modo che essi diventino un vero strumento di attrattività turistica, da una parte, e un vero bene pubblico territoriale a disposizione dei cittadini, dall'altra. Ciò comporta la necessità di intervenire per favorire l'erogazione di servizi aggiuntivi, che possano ampliare e diversificare il bacino dell'attuale domanda. Servizi che andrebbero incentivati con fondi pubblici soprattutto se in linea con le necessità della transizione ecologica. Per esempio, si potrebbe anche ipotizzare di ridurre i costi della concessione per i concessionari che vincolano l'approdo al solo uso di motori elettrici e non termici, compensando con fondi regionali il minore gettito dei comuni costieri più sensibili alla transizione ecologica.

Un altro elemento da prendere in considerazione riguarda lo scenario tecnologico all'interno del quale si propone un supporto per la nautica minore toscana. Infatti, l'evoluzione del nostro sistema verso la transizione ecologica può essere favorita dalla diffusione delle nuove tecnologie digitali, che ottimizzano l'uso delle risorse naturali (gli spazi degli ormeggi, per esempio), riducono i costi fissi degli operatori e favoriscono un aumento della domanda verso il segmento di consumo più sensibile all'uso del digitale (come avviene nei consumatori giovani). Dalle interviste effettuate è emersa l'opportunità di favorire la digitalizzazione dei concessionari e delle modalità di utilizzo delle infrastrutture, per definire un modello di business diverso dal tradizionale. L'esempio di riferimento è il concessionario che organizza una piattaforma di e-commerce che consente la prenotazione dei gommoni, con pagamento tramite carta e credito e emissione di fattura elettronica, modalità molto apprezzata dai turisti stranieri. E' inoltre facilmente realizzabile anche la digitalizzazione degli ormeggi nei pontili e nei campi boa, per gestire con maggiore efficienza l'uso intensivo della capacità di ormeggio nei periodi di maggiore affluenza.

Le politiche pubbliche a favore della nautica minore devono anche considerare il ruolo potenzialmente positivo che la nautica minore può giocare a favore della transizione ecologica. In generale, i pontili e i campi boa sono un elemento che riduce l'impatto ambientale negativo sui fondali marini causato dall'uso dell'ancora da parte dei diportisti. Aumentare la presenza di campi boa, temporanei, localizzati nelle baie a maggior concentrazione turistiche, non può che garantire un miglior utilizzo delle risorse naturali marine (e cioè un minor impatto negativo sull'ambiente marino).

Una "politica industriale" a favore del settore della nautica minore non può prescindere dalla ricerca di una maggiore efficienza produttiva da parte degli operatori. Attualmente, si notano notevoli differenze dimensionali tra i concessionari, non solo tra i comuni, ma anche tra le diverse tipologie di infrastruttura. Per esempio, mentre il pontile fisso di Scarlino consente la gestione di 561 ormeggi, ci sono pontili galleggianti di ridotte dimensioni che accolgono pochi posti barca: 14 a Rosignano, 15 a Portoferraio, 20 a Rio, 30 a Massa; altro esempio è la dimensione del campo boe, che varia dai 121 posti di Capoliveri ai 19 di Portoferraio. Questi casi dimostrano una notevole parcellizzazione

delle infrastrutture, che dipende soprattutto dalle caratteristiche del territorio e dello specchio acqueo e, in minor misura, dalla probabile necessità di aumentare il numero dei concessionari per rispondere all'ampia domanda del mercato (diversificando tra gestori privati, gestori pubblici e associazioni non profit). Anche se si tratta di cause difficilmente removibili, il governo del territorio deve comunque tenere presente che la piccola dimensione delle concessioni comporta una bassa possibilità di fornire autonomamente i servizi che qualificano maggiormente le infrastrutture per la nautica minore, quali la presenza di servizi igienici, i macchinari di varo/alaggio dei natanti, il servizio di trasporto al campo boe, le dotazioni di soccorso e sicurezza, i servizi di ristorazione, e così via. A maggior ragione, sarà poi difficile gestire i servizi di ricarica elettrica nel prossimo (non lontano) futuro, quando la domanda sarà obbligata o incentivata a utilizzare il motore elettrico. Tutto ciò comporta l'esigenza di favorire l'erogazione di servizi messi in comune tra i concessionari presenti nello stesso comune, al fine di ridurre i costi fissi nell'offerta dei servizi e di aumentare il benessere degli utilizzatori dell'infrastruttura. Come accade nelle imprese manifatturiere e in quelle dei servizi, il ruolo del contratto di "rete di impresa" dovrebbe essere privilegiato nell'erogazioni degli incentivi pubblici, come in quello della concessione degli spazi demaniali.

8. Bibliografia

Benelli Gianfranco (2017), Il "boat and breakfast" tra ricettività turistica e nautica da diporto, in Rivista italiana di diritto del turismo, vol.19, issn:2039-9022

Franco Bortolotti, Dionisia Cazzaniga Francesetti, Alga D. Foschi (2001), Cantieristica da diporto e cantieristica commerciale nel mondo ed in Versilia, Ires Cgil Toscana, Firenze

Iacopo Cavallini (2013), Portualità turistica e nautica da diporto in Toscana, Franco Angeli

CCIAA Latina, La filiera nautica, Economia Pontina, luglio 2008, Latina

Censis-SRM (2020), IV Rapporto sull'economia del mare, Roma
<https://federazione.delmare.it/vi-rapporto-sull-economia-del-mare/>

CNA (2017), Dinamiche e prospettive di mercato della filiera nautica da diporto, Roma

CNA (2018), Osservatorio nautica da diporto, Roma

Confindustria (2020), La nautica in cifre. La nautica in rete. Roma

Confindustria (2021), La nautica in cifre. La nautica in rete. Roma

Confindustria e Fondazione Edison (2022), La nautica in cifre. Roma

Corriere della Sera (2022), Navi, porti, cantieri: Salone Nautico tesoro da 60 milioni di euro per la Liguria, 13 dicembre 2022

Alga Danila Foschi, 2010, “Un approccio integrato alle economie del mare. Il sottosettore del turismo nautico”, Irpet

Intesa Sanpaolo e Prometeia (2022), Analisi Settori Industriali, La Nautica di Viareggio, Milano

Irpet (2017), Atlante dei fabbisogni professionali. Nautica, Firenze <http://www.irpet.it/atlante-fabbisogni-professionali> e <http://www.irpet.it/archives/45568>

Patrizia Lattarulo (a cura di) (2009), Buone pratiche nelle imprese, nei servizi pubblici, nella società: casi di studio per la Toscana, Irpet

Massimiliano Bruni e Luana Carcano (2009), La nautica italiana. Modelli di business e fattori di competitività, Egea

Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile (2020), Il Diporto Nautico in Italia, Roma

Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile (2021), Il Diporto Nautico in Italia, Roma

Giuseppe Napoli e Lorenzo Sacchetti (2022), Nautica da diporto. Disciplina fiscale e amministrativa, Maggioli Editore

Navigo (2016), Piano strategico operativo, Viareggio <https://www.regione.toscana.it/documents/10180/13084099/Piano+strategico+operativo+NAVIGO+Nautica+e+Portualit%C3%A0.pdf/17be5a20-1e82-4ff1-9bc8-0ff00d2e2d14>

Navigo (2013), Yachting industry in Toscana, Viareggio

Regione Toscana (2012), La rete dei porti toscani, <https://www.regione.toscana.it/documents/10180/400011/b8qcporti.pdf/9dfc044c-9430-4717-a134-787ef1ee43ae>

Regione Toscana (2020), Aggiornamento del quadro conoscitivo. Rete dei porti toscani <https://www.regione.toscana.it/web/guest/-/aggiornamento-del-quadro-conoscitivo-del-masterplan-la-rete-dei-porti-toscani->

Regione Toscana (2019), Indagine conoscitiva porti e approdi turistici, <https://www.regione.toscana.it/documents/10180/11662016/Statistiche+Regione+Tosca+na+porti+e+approdi+turistici+2018-2019+sintesi.pdf.pdf/338ce11a-20fa-fd1e-863e-8931d875e13f?t=1590409425338>

Sauro Sorini (2020), “Il Rapporto di aggiornamento del Quadro conoscitivo del Masterplan: cosa cambia dopo l’approvazione (Del. CR n. 9 del 12/02/2020)”, relazione al seminario “I porti di interesse regionale. Tra presente e futuro, 27 maggio 2020, Firenze

Symbola (2019), Le capitali della nautica, Roma <https://www.symbola.net/ricerca/le-capitali-della-nautica/>

Symbola (2015), Rapporto Filiera Nautica - Analisi dell’indotto economico e occupazionale attivato dall’industria nautica, Roma <https://www.symbola.net/ricerca/filiera-nautica-analisi-dellindotto-economico-e-occupazionale-attivato-dallindustria-nautica-in-italia/>

Alessio Tola (2013), Il settore della nautica nel nord Sardegna, Franco Angeli

Andrea Tracogna (2007), I «cluster» del mare. Nautica da diporto e cantieristica navale in Friuli Venezia Giulia, Franco Angeli

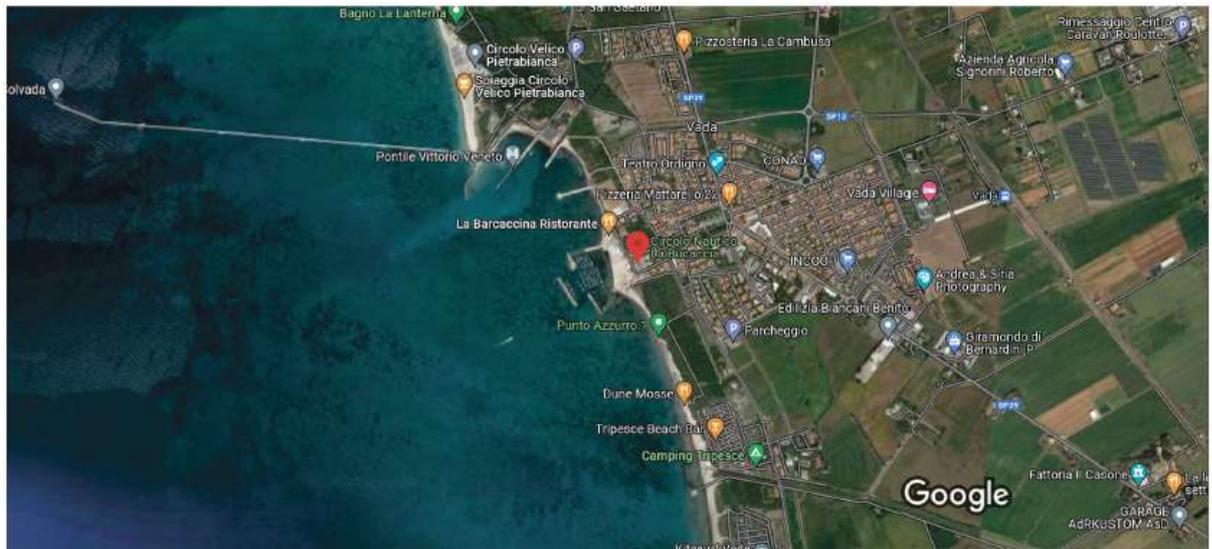
UCINA (2020), La filiera nautica. Dati di settore, Roma

9. Appendice

9.1 Esempio di schede pervenute alla Regione Toscana, con geolocalizzazione delle infrastrutture

Rosignano 1: Circolo Nautico La Bucaccia

Provincia di LIVORNO COMUNE DI ROSIGNANO MARITTIMO	Scheda di rilevamento N° _____
<i>Dati generali</i>	
Denominazione della struttura (1): CIRCOLO NAUTICO "LA BUCACCIA" APS	
Ubicazione (2): VIA DI MARINA SNC VADA	
Tipologia (3): CAMPO BOE	
Soggetto gestore (4): ASSOCIAZIONE SENZA SCOPO DI LUCRO	
Capacità ricettiva massima (5): N° 70 ORUGGI	
Numero di posti barca occupati da natanti (6): N° 10	
<i>Servizi essenziali</i>	
Posti auto per gli utenti della struttura (7) NO	
Servizi igienici (8) NO	
Impianti di varo e alaggio delle unità da diporto (9) SI	
Raccolta dei rifiuti solidi urbani (10) NO	
Impianti per la raccolta di olii esausti (11) NO	
Cantieri per la manutenzione e la riparazione (12) NO	
<i>Servizi complementari</i>	
Scuola nautica (13) NO	
Noleggio natanti (14) NO	
Punti di ristoro (15) NO	
<i>Referente dell'indagine</i>	
Nome del funzionario (16) CREATINI LARA CON AUSILIO SOGGETTO GESTORE	
Ufficio / Unità operativa (17) U.O. PIANIFICAZIONE E DEHANIO MARITTIMO	
Indirizzo mail L.CREATINI@COMUNE.ROSIGNANO.LIVORNO.IT	
Recapito telefonico 0586-724450	



Imagery ©2022 CNES / Airbus, Maxar Technologies, Map data ©2022 200 m

Rosignano 2: Circolo Nautico Vadese

Provincia di LIVORNO COMUNE DI ROSIGNANO MARITTIMO	Scheda di rilevamento N° _____
<i>Dati generali</i>	
Denominazione della struttura (1): Circolo Nautico Vadese APS	
Ubicazione (2): Via di Marina 41 Vada	
Tipologia (3): Punto di ormeggio	
Soggetto gestore (4): Associazione di Promozione sociale non a scopo di lucro	
Capacità ricettiva massima (5): 220 ormeggi	
Numero di posti barca occupati da natanti (6): 150	
<i>Servizi essenziali</i>	
Posti auto per gli utenti della struttura (7) parcheggio pubblico	
Servizi igienici (8) no	
Impianti di varo e alaggio delle unità da diporto (9) presente scivolo di alaggio agibile	
Raccolta dei rifiuti solidi urbani (10) si	
Impianti per la raccolta di olii esausti (11) no	
Cantieri per la manutenzione e la riparazione (12) no	
<i>Servizi complementari</i>	
Scuola nautica (13) no	
Noleggio natanti (14) no	
Punti di ristoro (15) no	
<i>Referente dell'indagine</i>	
Nome del funzionario (16) CREATINI LARA CON AUSILIO SOGGETTO GESTORE	
Ufficio / Unità operativa (17) U.O. PIANIFICAZIONE E DEMANIO MARITTIMO	
Indirizzo mail L. CREATINI @COMUNE.ROSIGNANO-LIVORNO.IT	
Recapito telefonico 0586-724450	

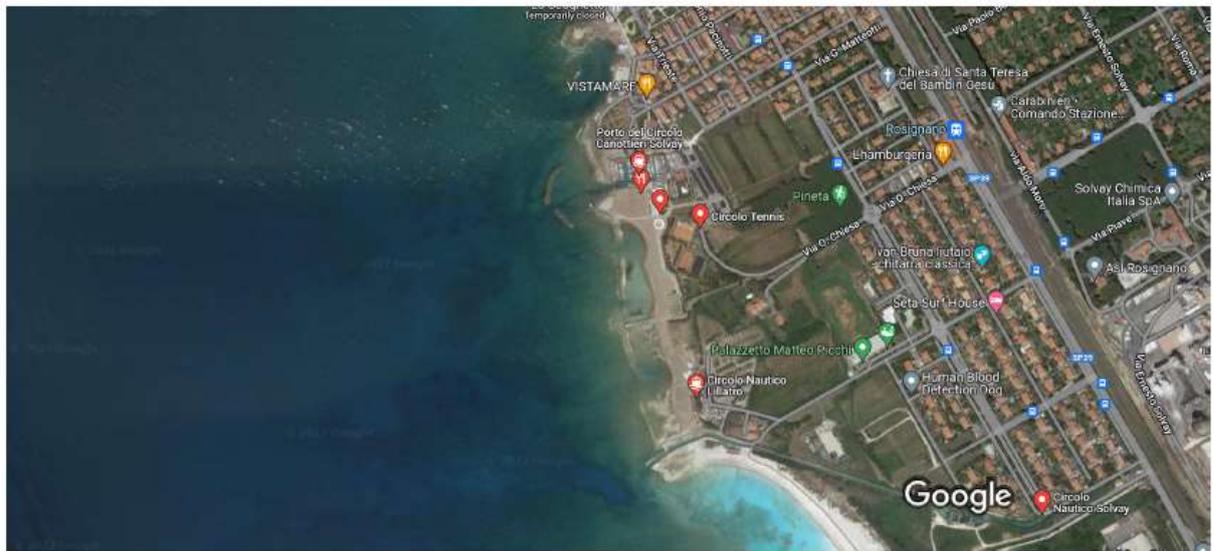
Provincia di LIVORNO COMUNE DI ROSIGNANO MARIITMO	Scheda di rilevamento N° _____
<i>Dati generali</i>	
Denominazione della struttura (1): CIRELO NAUTICO LILATRO	
Ubicazione (2): LOC. LILATRO - ROSIGNANO SOWAY	
Tipologia (3): POSTI BARCA A SECCO	
Soggetto gestore (4): CIRELO NAUTICO LILATRO	
Capacità ricettiva massima (5): 105	
Numero di posti barca occupati da natanti (6): 105	
<i>Servizi essenziali</i>	
Posti auto per gli utenti della struttura (7) PARCHEGGIO PUBBLICO VICINO AL CIRELO	
Servizi igienici (8) NO	
Impianti di varo e alaggio delle unità da diporto (9) SCIVOLO	
Raccolta dei rifiuti solidi urbani (10) SI	
Impianti per la raccolta di olii esausti (11) NO	
Cantieri per la manutenzione e la riparazione (12) NO	
<i>Servizi complementari</i>	
Scuola nautica (13) NO	
Noleggio natanti (14) NO	
Punti di ristoro (15) NO	
<i>Referente dell'indagine</i>	
Nome del funzionario (16) CREATINI LARA CON AUSILIO SOGGETTO GESTORE	
Ufficio / Unità operativa (17) J.O. PIANIFICAZIONE E DECANIO MARIITMO	
Indirizzo mail L.CREATINI@COMUNE.ROSIGNANO.LIVORNO.IT	
Recapito telefonico 0586-724450	



Rosignano 4: Circolo Canottieri Solvay

Provincia di LIVORNO COMUNE DI ROSIGNANO MARITTIMO	Scheda di rilevamento N° _____
<i>Dati generali</i>	
Denominazione della struttura (1):	CIRCOLO CANOTTIERI SOLVAY
Ubicazione (2):	Rosignano Solvay (57016) - Via Oberdan Chiesa, 14
Tipologia (3):	altra attrezzatura
Soggetto gestore (4):	soggetto privato senza finalità di lucro
Capacità ricettiva massima (5):	120
Numero di posti barca occupati da natanti (6):	120
<i>Servizi essenziali</i>	
Posti auto per gli utenti della struttura (7)	50
Servizi igienici (8)	SI
Impianti di varo e alaggio delle unità da diporto (9)	N° 2 scivoli e N° 1 bigo portato 3,5t ¹⁵
Raccolta dei rifiuti solidi urbani (10)	SI
Impianti per la raccolta di olii esausti (11)	SI
Cantieri per la manutenzione e la riparazione (12)	NO
<i>Servizi complementari</i>	
Scuola nautica (13)	VELA, CANOTTAGGIO (Polisportiva Circolo Canottieri Solvay ASD)
Noleggio natanti (14)	NO
Punti di ristoro (15)	SI
<i>Referente dell'indagine</i>	
Nome del funzionario (16)	CREATINI LARA CON AUSILIO SOGGETTO GESTORE
Ufficio / Unità operativa (17)	U.O. PIANIFICAZIONE E DEMANIO MARITTIMO
Indirizzo mail	L.CREATINI@COMUNE.ROSIGNANO-LIVORNO.IT
Recapito telefonico	0586-724450

AOCGR1 / AD Prot. 0.558909 Data 29/09/2022 ore 09:50 Classifica 0.080.010.



Rosignano 5: Porticciolo del Chioma spa

Provincia di LIORNO COMUNE DI ROSIGNANO MARITTIMO	Scheda di rilevamento N° _____
<i>Dati generali</i>	
Denominazione della struttura (1): PORTICCIOLO DEL CHIOIA	
Ubicazione (2): ROSIGNANO MARITTIMO - LIORNO -	
Tipologia (3): PUNTO DI ORREGGIO	
Soggetto gestore (4): PORTICCIOLO DEL CHIOIA^{SA} RIF. NANNETTI 348 3183784	
Capacità ricettiva massima (5): 35	
Numero di posti barca occupati da natanti (6): 25 SOLO DURANTE STAGIONE ESTIVA (15/5. 30/9)	
<i>Servizi essenziali</i>	
Posti auto per gli utenti della struttura (7) 30 SOLO PER STAGIONE ESTIVA	
Servizi igienici (8) SI	
Impianti di varo e alaggio delle unità da diporto (9) NO	
Raccolta dei rifiuti solidi urbani (10) SI	
Impianti per la raccolta di olii esausti (11) NO	
Cantieri per la manutenzione e la riparazione (12) NO	
<i>Servizi complementari</i>	
Scuola nautica (13) BOLLE D'AZOTO SCUOLA SUBACQUEA tel. 348 6506276	
Noleggio natanti (14) IGORENT tel 349 8737631	
Punti di ristoro (15) SI (DA MAGGIO A SETTEMBRE)	
<i>Referente dell'indagine</i>	
Nome del funzionario (16) CREATINI LARA CON AUSILIO SOGGETTO GESTORE	
Ufficio / Unità operativa (17) U.O. PIANIFICAZIONE E DEMANIO MARITTIMO	
Indirizzo mail L.CREATINI@COMUNE.ROSIGNANO.LIORNO.IT	
Recapito telefonico 0586-724450	



Rosignano 6: 3 scogli, stabilimento balneare

Provincia di LIVORNO COMUNE DI ROSIGNANO MARITTIMO	Scheda di rilevamento N° _____
<i>Dati generali</i>	
Denominazione della struttura (1): 3 SCOGLI	
Ubicazione (2): LUNGOTIARRE COLOITTO 33/A CASTIGLIONE G. LLO	
Tipologia (3): STAB. BALNEARE - PUNTO ORTOSTAGGIO	
Soggetto gestore (4): 3 SCOGLI	
Capacità ricettiva massima (5): 90	
Numero di posti barca occupati da natanti (6): 90	
<i>Servizi essenziali</i>	
Posti auto per gli utenti della struttura (7) <input checked="" type="checkbox"/>	
Servizi igienici (8) 4 + 1 DISABILI	
Impianti di varo e alaggio delle unità da diporto (9) <input checked="" type="checkbox"/>	
Raccolta dei rifiuti solidi urbani (10) SI	
Impianti per la raccolta di olii esausti (11) NO	
Cantieri per la manutenzione e la riparazione (12) NO	
<i>Servizi complementari</i>	
Scuola nautica (13) NO	
Noleggio natanti (14) NO	
Punti di ristoro (15) SI	
<i>Referente dell'indagine</i>	
Nome del funzionario (16) CREATINI LARA	
Ufficio / Unità operativa (17) U.O. PIANIFICAZIONE e DEMANIO MARITTIMO	
Indirizzo mail L. CREATINI @ COMUNE. ROSIGNANO. LIVORNO. IT	
Recapito telefonico 0586-724450	

AOCGR7 / AD Prot. 0369909 Data 29/09/2022 ore 09:50 Classifica 0.080.019



Imagery ©2022 Maxar Technologies, Map data ©2022 50 m

Rosignano 7: Circolo Nautico Castiglioncello

Provincia di LIVORNO COMUNE DI ROSIGNANO MARITTIMO (LI)	Scheda di rilevamento N° _____
<i>Dati generali</i>	
Denominazione della struttura (1): CIRCOLO NAUTICO CASTIGLIONCELLO ASD	
Ubicazione (2): via F. Zandomeneghi, 12 - 57016 CASTIGLIONCELLO (LI)	
Tipologia (3): CAMPO BOE	
Soggetto gestore (4): Soggetto privato senza finalità di lucro	
Capacità ricettiva massima (5): 90	
Numero di posti barca occupati da natanti (6): 15 invernali - 80 estivi	
<i>Servizi essenziali</i>	
Posti auto per gli utenti della struttura (7) Non presenti posi auto dedicati	
Servizi igienici (8) Si	
Impianti di varo e alaggio delle unità da diporto (9) Scivolo dalla strada alla spiaggia	
Raccolta dei rifiuti solidi urbani (10) Si	
Impianti per la raccolta di olii esausti (11) No	
Cantieri per la manutenzione e la riparazione (12) Il Cantiere più vicino è a circa 4 km	
<i>Servizi complementari</i>	
Scuola nautica (13) Scuola di vela affiliata FIV - soggetto titolare ASD CIRCOLO NAUTICO CASTIGLIONCELLO	
Noleggio natanti (14) NO	
Punti di ristoro (15) SI	
<i>Referente dell'indagine</i>	
Nome del funzionario (16) CREATINI LARA CON AUSILIO SOGGETTO GESTORE	
Ufficio / Unità operativa (17) U.O. PIANIFICAZIONE E DEMANIO MARITTIMO	
Indirizzo mail L.CREATINI@COMUNE.ROSIGNANO-LIVORNO.IT	
Recapito telefonico 0586-724450	



Imagery ©2022 Maxar Technologies, Map data ©2022 50 m

Rosignano 8: Circolo Pesca Sportiva Castiglioncello

Provincia di Livorno COMUNE DI Rosignano Marittimo	Scheda di rilevamento N° _____
<i>Dati generali</i>	
Denominazione della struttura (1): Circolo Pesca Sportiva Castiglioncello (cf 80024740492)	
Ubicazione (2): Lungomare C. Colombo, 31/A – Castiglioncello (Li)	
Tipologia (3): altra attrezzatura per il diportismo nautico	
Soggetto gestore (4): un soggetto privato senza finalità di lucro (trattasi di ASD)	
Capacità ricettiva massima (5): 53	
Numero di posti barca occupati da natanti (6): 53	
<i>Servizi essenziali</i>	
Posti auto per gli utenti della struttura (7) NO	
Servizi igienici (8) SI	
Impianti di varo e alaggio delle unità da diporto (9) SI, gru efficiente	
Raccolta dei rifiuti solidi urbani (10) SI	
Impianti per la raccolta di olii esausti (11) NO	
Cantieri per la manutenzione e la riparazione (12) NO	
<i>Servizi complementari</i>	
Scuola nautica (13) NO	
Noleggio natanti (14) NO	
Punti di ristoro (15) NO	
<i>Referente dell'indagine</i>	
Nome del funzionario (16) <u>CREATINI LARA CON AUSILIO SOGGETTO GESTORE</u>	
Ufficio / Unità operativa (17) <u>V.O. PIANIFICAZIONE E DECANIO MARITTIMO</u>	
Indirizzo mail <u>L.CREATINI@COMUNE.ROSGNANO.LIVORNO.IT</u>	
Recapito telefonico <u>0586-724450</u>	



Rosignano 9: Circolo Pesca Sportiva La Granchiaia

Provincia di LIVORNO COMUNE DI ROSIGNANO MARITTIMO	Scheda di rilevamento N° _____
<i>Dati generali</i>	
Denominazione della struttura (1): CIRCOLO PESCA SPORTIVA "LA GRANCHIAIA" ASD	
Ubicazione (2): LUNGOMARE C. COLOMBO 33 CASTIGLIANNUOVO	
Tipologia (3): PUNTO DI ORMEGGIO	
Soggetto gestore (4): SOGGETTO PRIVATO SENZA FINALITA' DI UCRD (F.I.P.S.A.S. ONL)	
Capacità ricettiva massima (5): 14 POSTI BARCA	
Numero di posti barca occupati da natanti (6): 14 POSTI BARCA	
<i>Servizi essenziali</i>	
Posti auto per gli utenti della struttura (7) NESSUN POSTO AUTO	
Servizi igienici (8) NESSUNO	
Impianti di varo e alaggio delle unità da diporto (9) SCIVOLO + NECESSARIO EFFICIENTE	
Raccolta dei rifiuti solidi urbani (10) SI	
Impianti per la raccolta di olii esausti (11) NO	
Cantieri per la manutenzione e la riparazione (12) NO	
<i>Servizi complementari</i>	
Scuola nautica (13) NO	
Noleggio natanti (14) NO	
Punti di ristoro (15) NO	
<i>Referente dell'indagine</i>	
Nome del funzionario (16) CREATINI CARA GIOVANNI SOGGETTO GESTORE	
Ufficio / Unità operativa (17) U.O. PIANIFICAZIONE E DEMANIO MARITTIMO	
Indirizzo mail L.CREATINI@COMUNE.ROSIGNANO.LIVORNO.IT	
Recapito telefonico 0586 724450	



Rosignano 10: Circolo Pesca Sportiva Il Fortullino

Provincia di COMUNE DI	LIVORNO ROSIGNANO MARITTIMO	Scheda di rilevamento N° _____
<i>Dati generali</i>		
Denominazione della struttura (1):	CIRCOLO NAUTICO PESCASPORTIVO FETIULLINI	
Ubicazione (2):	VIA AURELIA 1127	
Tipologia (3):	PUNTO DI ORMEGGIO	
Soggetto gestore (4):	CIRCOLO SENZA FINALITA' DI LUCRO	
Capacità ricettiva massima (5):	21 POSTI BARCA	
Numero di posti barca occupati da natanti (6):	MAX 2 POSTI	
<i>Servizi essenziali</i>		
Posti auto per gli utenti della struttura (7)	20 POSTI	
Servizi igienici (8)	NO	
Impianti di varo e alaggio delle unità da diporto (9)	N° 1 SCIVOLO NON AGIBILE	
Raccolta dei rifiuti solidi urbani (10)	SI	
Impianti per la raccolta di olii esausti (11)	NO	
Cantieri per la manutenzione e la riparazione (12)	NO	
<i>Servizi complementari</i>		
Scuola nautica (13)	NO	
Noleggio natanti (14)	NO	
Punti di ristoro (15)	NO	
<i>Referente dell'indagine</i>		
Nome del funzionario (16)	CREATINI LARA CON AGENZIA SOGGETTO GESTORE	
Ufficio / Unità operativa (17)	UO PIANIFICAZIONE E DENUNCIA MARITTIMA	
Indirizzo mail	L.CREATINI@COMUNE.ROSIGNANO.LIVORNO.IT	
Recapito telefonico	0586 / 724450	

Scarlino: Ormeggio della Fiumara

Provincia di COMUNE DI SCARLINO	Scheda di rilevamento N° 1
<i>Dati generali</i>	
Denominazione della struttura (1):ORMEGGIO DELLA FIUMARA	
Ubicazione (2):LOC. PUNTONE	
Tipologia (3): PUNTO DI ORMEGGIO	
Soggetto gestore (4): un soggetto privato con finalità di lucro	
Capacità ricettiva massima (5):561	
Numero di posti barca occupati da natanti (6):561	
<i>Servizi essenziali</i>	
Posti auto per gli utenti della struttura (7) SI	
Servizi igienici (8) SI	
Impianti di varo e alaggio delle unità da diporto (9) SI Perfettamente funzionante	
Raccolta dei rifiuti solidi urbani (10) SI	
Impianti per la raccolta di olii esausti (11)SI	
Cantieri per la manutenzione e la riparazione (12) SI (Porto Verde srl Via dei Navigatori, 58020 Scarlino GR Telefono: 0566 867048)	
<i>Servizi complementari</i>	
Scuola nautica (13) NO	
Noleggio natanti (14) NO	
Punti di ristoro (15) NO	
<i>Referente dell' indagine</i>	
Nome del funzionario (16) Duccini Patrizia	
Ufficio / Unità operativa (17) Settore 5 Sviluppo e Assetto del territorio Ufficio Demanio marittimo	
Indirizzo mail s.giannini@comune.scarlino.gr.it	
Recapito telefonico 0566-38542	

Provincia di COMUNE DI	LIVORNO PORTOFERRATO	Scheda di rilevamento N° <u>3</u>
<i>Dati generali</i>		
Denominazione della struttura (1):	ASSOCIAZIONE AMICI DELL'ENFOLA	
Ubicazione (2):	LOC. ENFOLA	
Tipologia (3):	CAMPO BOE	
Soggetto gestore (4):	ASSOCIAZIONE SENZA FINE DI LUCRO	
Capacità ricettiva massima (5):	30	
Numero di posti barca occupati da natanti (6):	USO STAGIONALE	
<i>Servizi essenziali</i>		
Posti auto per gli utenti della struttura (7)	NO	
Servizi igienici (8)	SI	
Impianti di varo e alaggio delle unità da diporto (9)	SI	
Raccolta dei rifiuti solidi urbani (10)	SI	
Impianti per la raccolta di olii esausti (11)	NO	
Cantieri per la manutenzione e la riparazione (12)	NO	
<i>Servizi complementari</i>		
Scuola nautica (13)	NO	
Noleggio natanti (14)	NO	
Punti di ristoro (15)	NO	
<i>Referente dell'indagine</i>		
Nome del funzionario (16)	ARCH. CARLO TAMBERI	
Ufficio / Unità operativa (17)	SERVIZIO DEMANO	
Indirizzo mail	COMUNE.PORTOFERRATO@POSTALCENT.TOSCANA.IT	
Recapito telefonico	0565-937266	



Massa 1: Circolo della Vela di Marina di Massa

Provincia di
COMUNE DI

Scheda
di rilevamento
N° _____

Dati generali

Denominazione della struttura (1): ASSOC. SPORTIVA DILETTANTISIMA Gruppo della Vela Marina
di Massa

Ubicazione (2): LUNGO MARE DI POTENTENZE - MARINA DI MASSA

Tipologia (3): ALTRA ATTREZZATURA PER IL PORTISMO NAUTICO

Soggetto gestore (4): ASSOCIAZIONE SPORTIVA SENZA FINALITA' DI LUCEO

Capacità ricettiva massima (5): N° 12 POSTI BARCA

Numero di posti barca occupati da natanti (6): 60 BARCHE

Servizi essenziali

Posti auto per gli utenti della struttura (7) PARCHEGGIO PUBBLICO

Servizi igienici (8) SI

Impianti di varo e ataggio delle unità da diporto (9) DISPOSTI B.L.T.A. - GRUA DANOMER + SQUADRA

Raccolta dei rifiuti solidi urbani (10) SI

Impianti per la raccolta di oli esauriti (11) NO

Cantieri per la manutenzione e la riparazione (12) NO

Servizi complementari

Scuola nautica (13) SI

Noleggio natanti (14) NO

Punti di ristoro (15) NO

Referente dell'indagine

Nome del funzionario (16)

Ufficio / Unità operativa (17)

Indirizzo mail

Recapito telefonico

9.2 Tabella riassuntiva dei comuni della costa toscana

9.2.1 Comuni con infrastrutture

Comune che	Dati generali						Servizi essenziali						Servizi complementari			Referente dell'indagine									
	Comune	Scheda	Denominazione della struttura	Ubicazione	Tipologia	Gestore	Capacità	Pesci barca	Pesci auto	Servizi igienici	Impianti di yone e staggio	Rifiuti	Raccogli	Canieri	Scuola nautica	Noleggio	Ristorante	Funzionario	Ufficio	E-mail	Telefono				
MADDA	1	ANMI	Asi Naz Marina d'Italia	Via Lungomare di Levante 2 Marina di Massa	porto di omaggio	soggetto privato senza finalità di lucro - ANMI	90	20	0	SI	SI	SI	NO	NO	NO	NO	SI	FOTO	Nipote	procedere	ANMI	0586 2300000	336 91428 46		
MADDA	2		Centro Sub-Acqui Tirreno	Via Lungomare di Ponente Marina di Massa	porto di omaggio	soggetto privato senza finalità di lucro - Centro Sub-Acqui Tirreno	90	90	0	SI	SI	SI	NO	NO	SI	NO	NO	NO	non è indicato	non è indicato	non è indicato	0586 2300000	368 40775 2		
MADDA	3		ASD Circolo della Vela	Via Lungomare di Ponente 1144 Viale Vespucci 84 Marina di Massa	moventi e staggio uniti in staggio	soggetto privato senza finalità di lucro - Circolo della vela	70	60	SI	SI	SI	NO	NO	SI	NO	NO	NO	NO	non è indicato	non è indicato	non è indicato	0586 2300000	000 0		
MONTECASSIO	1		Approdo turistico del Casolare	Via Grada, Circolate	approdo turistico	soggetto privato con finalità di lucro - ECG Marine SRL	150	150	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	gestione pubblica	Apurata di ECG Marine	Acquari turistici di ECG Marine	SI	gestione pubblica	0586 2300000	0586 2300000
FORTE DEI MARMI	1		Compagnia della Vela	Viale Felco 1a, a fianco del portale Viale Anania 100, al fondo del pleo nella spiaggia libera	moventi e staggio	soggetto privato senza finalità di lucro - CF 2011740496 - Impres 105 0030005		0	SI	NO	SI	NO	NO	SI	SI	SI	SI	gestione pubblica	Apurata di ECG Marine	Acquari turistici di ECG Marine	SI	gestione pubblica	0586 2300000	0586 2300000	
FORTE DEI MARMI	2		Yachting Club Versilia ASD		moventi e staggio	soggetto privato senza finalità di lucro - CF 04.01339 93481		0	SI	NO	SI	NO	NO	SI	SI	SI	SI	gestione pubblica	Apurata di ECG Marine	Acquari turistici di ECG Marine	SI	gestione pubblica	0586 2300000	0586 2300000	
PISA	1		circolo pescatori sportivi Aniro	Via Padre Agostino 30, Marina di Pisa	moventi e staggio	soggetto privato senza finalità di lucro - Circolo pescatori sportivi Aniro	81	40	0	SI	NO	SI	NO	NO	NO	NO	NO	NO	non è indicato	non è indicato	non è indicato	0586 2300000	0586 2300000		
ROSSIGNANO MARITTIMO	1		Circolo nautico "La Salsacchia" APS	Via di Marina mt. 100, Vada	compi staggio	soggetto privato senza finalità di lucro - Circolo nautico "La Salsacchia" APS	70	10	0	NO	SI	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	gestione pubblica	Apurata di ECG Marine	Acquari turistici di ECG Marine	SI	gestione pubblica	0586 2300000	0586 2300000
ROSSIGNANO MARITTIMO	2		Circolo nautico Vadoese APS	Via di Marina mt. 100, Vada	compi staggio	soggetto privato senza finalità di lucro - Circolo nautico Vadoese APS	220	150	0	NO	SI	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	gestione pubblica	Apurata di ECG Marine	Acquari turistici di ECG Marine	SI	gestione pubblica	0586 2300000	0586 2300000
ROSSIGNANO MARITTIMO	3		Circolo nautico Libero	Via Libero, Rossignano Solway	compi staggio	soggetto privato senza finalità di lucro - Circolo nautico Libero	105	105	0	NO	SI	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	gestione pubblica	Apurata di ECG Marine	Acquari turistici di ECG Marine	SI	gestione pubblica	0586 2300000	0586 2300000
ROSSIGNANO MARITTIMO	4		Circolo Casolari Solway	Via Oberdan, Rossignano Solway	compi staggio	soggetto privato senza finalità di lucro - Circolo Casolari Solway	120	120	0	SI	SI	SI	NO	NO	NO	NO	NO	NO	gestione pubblica	Apurata di ECG Marine	Acquari turistici di ECG Marine	SI	gestione pubblica	0586 2300000	0586 2300000
ROSSIGNANO MARITTIMO	5		Porticciolo del Chioma Spa (Quercianella, Livorno - Rossignano Marittimo) P.IVA 0050115492, sig. Giovanni Dall'Aglio	Rossignano Marittimo	compi staggio	soggetto privato con finalità di lucro - Porticciolo del Chioma Spa (Quercianella, Livorno - Rossignano Marittimo) P.IVA 0050115492, sig. Giovanni Dall'Aglio	35	25	30	SI	NO	SI	NO	NO	SI	SI	SI	gestione pubblica	Apurata di ECG Marine	Acquari turistici di ECG Marine	SI	gestione pubblica	0586 2300000	0586 2300000	
ROSSIGNANO MARITTIMO	6		3 scogli, stabilimento balneare	Lungomare, Colombo 35, Castiglione	compi staggio	soggetto privato con finalità di lucro - 3 scogli stabilimento balneare	90	90	0	SI	NO	SI	NO	NO	NO	NO	NO	NO	gestione pubblica	Apurata di ECG Marine	Acquari turistici di ECG Marine	SI	gestione pubblica	0586 2300000	0586 2300000
ROSSIGNANO MARITTIMO	7		Circolo nautico Castiglione ASD	Via P. Zanomerenzi 12 Castiglione	compi staggio	soggetto privato senza finalità di lucro - Circolo nautico Castiglione ASD	60	60	0	SI	SI	SI	NO	NO	SI	NO	NO	NO	gestione pubblica	Apurata di ECG Marine	Acquari turistici di ECG Marine	SI	gestione pubblica	0586 2300000	0586 2300000
ROSSIGNANO MARITTIMO	8		Circolo pesca sportiva Castiglione ASD	Via P. Zanomerenzi 11a Castiglione	compi staggio	soggetto privato senza finalità di lucro - Circolo pesca sportiva Castiglione ASD	63	63	0	SI	SI	SI	NO	NO	NO	NO	NO	NO	gestione pubblica	Apurata di ECG Marine	Acquari turistici di ECG Marine	SI	gestione pubblica	0586 2300000	0586 2300000
ROSSIGNANO MARITTIMO	9		Circolo pesca sportiva La Granchiosa ASD	Lungomare, Colombo 35, Castiglione	compi staggio	soggetto privato senza finalità di lucro - Circolo pesca sportiva La Granchiosa ASD	14	14	0	NO	SI	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	gestione pubblica	Apurata di ECG Marine	Acquari turistici di ECG Marine	SI	gestione pubblica	0586 2300000	0586 2300000
ROSSIGNANO MARITTIMO	10		Circolo pesca sportiva Portulano	Via Aurelia 1121	compi staggio	soggetto privato senza finalità di lucro - Circolo pesca sportiva Portulano	21	2	20	NO	SI	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	gestione pubblica	Apurata di ECG Marine	Acquari turistici di ECG Marine	SI	gestione pubblica	0586 2300000	0586 2300000
TRONA	1		FOCE CECINA	MARINA DI CECINA	compi staggio	SOGGETTO PRIVATO CON FINALITÀ SENZA FINALITÀ DI LUCRO	70 posti barca	70	0	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	gestione pubblica	Apurata di ECG Marine	Acquari turistici di ECG Marine	SI	gestione pubblica	0586 2300000	0586 2300000
ROLLONA	1		Circolo nautico Calcinotta Proletaria del Marittimo	Via A. Vespucci 27 - FOLLIGNA	compi staggio	Circolo Nautico Calcinotta - Associazione	220	0	40	SI	SI	SI	NO	NO	NO	NO	NO	NO	gestione pubblica	Apurata di ECG Marine	Acquari turistici di ECG Marine	SI	gestione pubblica	0586 2300000	0586 2300000
ROLLONA	2		Associazione 16675 del 13.03.2008	Viale Eoli 220	compi staggio	SOGGETTO PRIVATO SENZA FINALITÀ DI LUCRO	95	95	NO	SI	SI	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	gestione pubblica	Apurata di ECG Marine	Acquari turistici di ECG Marine	SI	gestione pubblica	0586 2300000	0586 2300000

9.2.2 Comuni senza infrastrutture

Comune	Referente dell'indagine			
	Funzionario	Ufficio/UE	E-mail	Telefono
MARCIANA	arch.Rabbiolo	demanio marittimo	a.rabbiolo@comune.marciana.li.it	0565 901215 Laura Franciosi
GROSSETO	Rayna Harizanova	Servizio Ciclo dei Rifiuti e Tutela Ambientale	raynadimitrova.harizanova@comune.grosseto.it	0564 488804
BIBBONA	vedi pec alla Regione Toscana			
CARRARA	arch.Michela Parisi	demanio marittimo	michela.parisi@comune.carrara.ms.it	0585 6411
CAMAIORE	vedi pec alla Regione Toscana			
VIAREGGIO	avv.Rita Ausiello	demanio marittimo	demaniomarittimo@comune.viareggio.lu.it	0584- 966786
MAGLIANO IN TOSCANA	arch.Leonardo Bartoli	settore tecnico	leonardo.bartoli@comune.magliano-in-toscana.gr.it	338 1635155
MARCIANA MARINA	Elisa Loli	demanio marittimo	e.loli@comune.marcianamarina.li.it; g.chiuchiu@comune.marcianamarina.li.it	0565 99041

9.2.3 Comuni che non hanno partecipato all'indagine

PIETRASANTA
VECCHIANO
SAN GIULIANO TERME
LIVORNO
CASTAGNETO CARDUCCI
SAN VINCENZO
PIOMBINO
CASTIGLIONE DELLA PESCAIA
CAPALBIO
PORTO AZZURRO
ORBETELLO