

ASPETTI GEOGRAFICI DELL'INDUSTRIA ITALIANA DELLA NAUTICA DA DIPORTO

1. *Premessa.* — La nautica sportiva e quella da diporto, a vela e soprattutto a motore, sono forme di marineria piuttosto recenti. Già nei primi decenni del secolo l'uso di piccoli battelli, anche a motore, adibiti alla pesca sportiva, alle gare o al semplice spostamento sulle acque interne o marine di bagnanti e di gitanti s'era diffuso nei paesi anglosassoni, e negli Stati Uniti in particolare; ma solo nel secondo dopoguerra la nautica da diporto ha assunto una massiccia diffusione pure in Europa (1).

In Italia, come spesso è avvenuto in campi assai diversi, la nautica da diporto, nonostante il grande sviluppo costiero del Paese e la proverbiale mitezza del clima dei litorali, ha conosciuto uno sviluppo recente, ancorché rapido; ed il ritardo in questo campo è imputabile in primo luogo al lento diffondersi di più cospicui redditi nel nostro Paese rispetto agli Stati industriali dell'Europa occidentale ed all'America Settentrionale (2).

(1) Non è possibile dare un'esatta definizione di «diporto nautico»; G. GHI-BAUDI, nel volume *Diporto nautico, vademecum dello yachtsman* (Genova, Pagano, 1964, pp. 500), a p. 33 scrive: «Navigazione da diporto (*Yachting*) è lo sport che si fa navigando a bordo di uno *yacht* o di una barca sia a vela, sia a vela con motore ausiliario, sia a motore, unicamente con lo scopo del diporto». La definizione può apparire ovvia, ma in realtà restringe l'attività nautica al campo puramente sportivo, poiché essa dalle competizioni sportive ha avuto origine; tuttavia l'attuale grande diffusione delle imbarcazioni dipende da fattori differenti, come, ad es., la possibilità di trascorrere le vacanze balneari lontano dalle spiagge affollate e dalle acque inquinate.

(2) Cfr. il «Notiziario» dell'Unione Cantieri e Industrie Navali ed Affini (U.C.I.N.A.), Milano, giugno 1969, alle pp. 9-10. Il diporto nautico può paragonarsi, specie sotto l'aspetto della recente diffusione e della stagionalità del fenomeno, al diporto sciistico, quest'ultimo efficacemente tratteggiato da U. BONAPACE, *Il turismo della neve in Italia e i suoi aspetti geografici*, in «Riv. Geogr. Ital.», Firenze, 1968, pp. 157-186 e 322-359.

A dispetto di numerose remore, l'industria italiana produttrice di imbarcazioni da diporto (piccolissime o di alto mare, economiche o lussuosissime) s'è sviluppata abbastanza bene e velocemente nel volgere dell'ultimo decennio, ed ora compete con successo, almeno sul piano qualitativo, con i più antichi ed esperti gruppi industriali similari stranieri. Essa non può più essere considerata un'attività produttiva marginale dell'industria navale: rappresenta un settore ben distinto ed individuato per la peculiare strutturazione dei cantieri e delle industrie, per la tipicità delle costruzioni effettuate e l'alta specializzazione delle maestranze. E numerose aziende di piccole costruzioni nautiche, già a carattere artigianale, si sono trasformate in industrie vere e proprie, moltiplicandosi in tutta Italia, anche nell'interno del territorio, spesso legate alle industrie chimiche e petrolchimiche per l'utilizzazione a fini nautici delle materie plastiche.

Dal 1960 la produzione d'imbarcazioni da diporto si è accresciuta del 150%, con prospettive di ulteriori sviluppi, nonostante numerose difficoltà, quali, soprattutto, la politica fiscale, il sistema burocratico d'immatricolazione e il grave problema degli approdi turistici (3). Comunque, attualmente, l'industria di questo settore è in notevole espansione, come anche lo sono le esportazioni. Questo sviluppo ha determinato variazioni nell'ambiente fisico, umano, economico e sociale tutt'altro che indifferenti, sia direttamente con la nascita di cantieri e di officine, sia, e soprattutto, indirettamente, cambiando la fisionomia di tanti approdi costieri e lacuali, pullulanti oggi di imbarcazioni dalle fogge e dai modi d'uso svariatissimi. Di grande interesse appare quindi lo studio del processo di localizzazione di tale industria, insediatasi spesso in zone che, a prima vista, non parrebbero né adatte né favorevoli. Non ultimo problema è il diffondersi della nautica da diporto, quale indice del rapido evolversi di situazioni sociali ed economiche, da tempo immemore esprimentisi, specie nel Mezzogiorno, in chiare tipologie del paesaggio.

(3) Tali remore sono state da tempo riconosciute dalle autorità governative direttamente interessate al problema; cfr. infatti G. SPAGNOLLI, *Discorso pronunciato in occasione dell'inaugurazione del IV Salone Nautico Internazionale di Genova*, Roma, Ist. Poligr. dello Stato, 1965, pp. 12; cfr. pp. 6-7.

2. *Sviluppo dell'industria e fattori della localizzazione.* — L'industria cantieristica minore italiana, intesa come complesso di attività a livello tecnico-economico rilevante (4), ha una storia assai breve. Infatti in massima parte essa ha iniziato l'attività nell'ultimo decennio; la stessa formazione di un conveniente mercato di acquisto si è verificata a partire dal 1958-60. Tuttavia sussistono alcuni legami con la preesistente attività artigianale e con l'antica tradizione italiana nel campo dei cantieri navali.

La costruzione delle prime barche a vela adibite alle competizioni sportive dapprima, ed al diporto poi, negli anni a cavaliere della prima guerra mondiale era affidata ai maestri d'ascia, ossia ad abili artigiani in grado di progettare un'imbarcazione e di realizzarla; ma essi davano la loro opera puramente alla costruzione di barche da pesca e solo eccezionalmente a natanti sportivi e da diporto. Tradizionalmente legate a questa attività erano la Sicilia, la Liguria, la Campania, la Puglia e, in minor misura, le Marche e la Romagna (5). Si trattava, in effetti, di un particolare artigianato del legno, specializzato nel varo di imbarcazioni per lo più piccole, lunghe cioè dai tre ai sei metri.

Ancora nel periodo tra le due guerre mondiali, pochissimi erano gli acquirenti di imbarcazioni da diporto di dimensioni tali da renderle adatte a brevi crociere. Questi battelli di lusso venivano commissionati talvolta ai cantieri britannici, ma, più spesso, in Liguria, dai cui cantieri uscivano grossi scafi, anche di 20 m., molto apprezzati, in Italia, e anche all'estero, per l'ottima tecnica costruttiva e la bontà delle rifiniture. Antiche tradizioni nella co-

(4) Cioè considerando l'esistenza di veri, anche se talora piccoli, stabilimenti industriali e non di minuscole imprese artigianali e, spesso, individuali. Il reperimento dei dati e delle varie notizie sull'attività delle industrie è stato facilitato, soprattutto, grazie all'aiuto che l'Unione Cantieri e Industrie Navali ed Affini (U.C.I.N.A.) ha voluto offrirmi. Preziose indicazioni mi hanno fornito il Dott. Pao-lucci, direttore degli stabilimenti F.I.A.R.T. di Bala (Napoli), e i dirigenti dei Cantieri Baglietto di Varazze (Savona); a tutti rivolgo un cordiale ringraziamento.

(5) Sono definiti maestri d'ascia gli artigiani in grado di progettare e dirigere un cantiere. Nel 1968 in Italia ne erano riconosciuti dalla legge solo 130, di cui 25 in Sicilia (specie nelle province di Siracusa e di Trapani, per chiari legami con l'attività peschereccia), 22 in Liguria, 19 in Puglia, 18 in Campania (tutti lungo l'arco del Golfo di Napoli, e in particolare a Sorrento), quindi nelle Marche, in Romagna e nelle altre regioni. Cfr. *Repertorio dei produttori italiani di cantieristica minore*, a cura del Ministero del Commercio con l'Estero e dell'Istituto Nazionale per il Commercio Estero, Roma, 1968, pp. 168; cfr. pp. 146-147.



FIG. 1 — LA SPIAGGIA DI VARAZZE NEL 1860.
Sono visibili parecchi grandi velieri in costruzione.

(fot. Contini)

struzione di grandi scafi da diporto in legno vanta anche qualche cantiere di Viareggio (6).

Ma, nel complesso, l'entità della produzione, sino ad un quindicennio addietro, era modestissima. Anche i cantieri dei grandi laghi subalpini, oggi così numerosi, erano pressoché in embrione

(6) In Liguria, nella seconda metà dell'Ottocento, era fiorentissima a Varazze l'industria della costruzione di navi mercantili a vela, e nel 1854 Pietro Baglietto vi fondò i cantieri omonimi, per costruire le lance di salvataggio per quelle navi. Con l'avvento della navigazione a vapore il cantiere Baglietto si dedicò al nascente *yachting*, costruendo piccole imbarcazioni da diporto, prima a remi, poi a vela e quindi anche a motore. All'inizio del 1900 Baglietto s'era però specializzato nella costruzione di piccole navi da diporto, alcune delle quali rimasero giustamente famose. Durante la prima guerra mondiale vi furono realizzati i motoscafi anti-sommergibili, i famosi MAS, e ancor oggi si producono piccole motovedette e veloci imbarcazioni di vigilanza costiera. Attualmente a Varazze s'impostano lussuosi *motoryachts* di oltre 10 m., fra i più prestigiosi dell'industria italiana.

A Viareggio il cantiere Benetti sorse nel 1870 per la costruzione di navi in legno e, successivamente, si dedicò alla fabbricazione di motoscafi da trasporto, di rimorchiatori e di vedette per la Marina Militare. Da un decennio Benetti s'è specializzato nei motopanfilo da diporto in acciaio. Un altro cantiere viareggino, Picchiotti, vanta tradizioni plurisecolari, risalenti al 1600. Anch'esso, oggi, vara potenti motopanfilo d'altura.

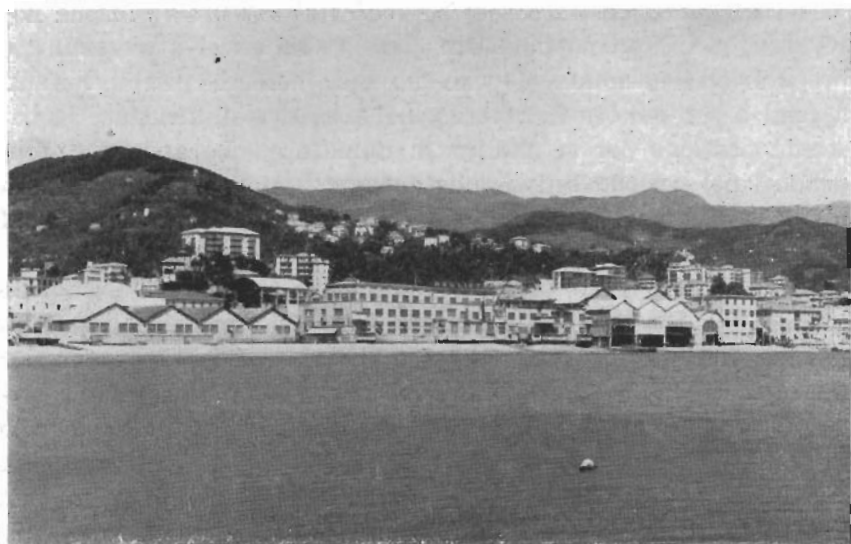


FIG. 2 — LA SPIAGGIA DI VARAZZE OGGI, CON I CANTIERI BAGLIETTO.

(fot. Contini)

ancora un trentennio fa; a Sarnico, sul Lago d'Iseo, ha sede, ad es., una delle aziende più note anche all'estero, tra le prime ad affermarsi nell'area considerata (7): eppure anch'essa ha conosciuto un notevole sviluppo solo nell'ultimo quindicennio.

Le maggiori industrie del settore nautico da diporto sono nate, o almeno hanno conosciuto un grande sviluppo, a partire dal 1960, per l'acuirsi della domanda di piccole imbarcazioni o di motoscafi e di cabinati fino a dieci metri di lunghezza. E la produzione ha potuto diffondersi grazie al costo relativamente basso delle piccole imbarcazioni di materiale plastico ed alla scarsissima manutenzione che le stesse richiedono, rispetto agli scafi tradizionali (8).

(7) I Cantieri Riva di Sarnico sono famosi per la costruzione di medi e grandi motoscafi entroporto, dalle elevate caratteristiche.

(8) Una lunga tradizione nell'impiego della vetroresina ai fini nautici può vantare la F.I.A.R.T. di Baia (Napoli), sorta nel 1960, rilevando un complesso minore, il quale sin dal 1950, primo in Italia, realizzava scafi in vetroresina. In quell'epoca servirsi di materie plastiche per realizzazioni nautiche era impresa del tutto pionieristica.

Tra il 1962 ed il 1964 si è verificata una proliferazione notevolissima di piccole industrie che, spesso senza attrezzature e preparazione adeguata, lanciavano sul mercato piccoli natanti a remi o per motore fuoribordo, nel tentativo di sfruttare la nascente passione per la nautica in miniatura, che andava diffondendosi nel periodo estivo sulle spiagge italiane. Si parlava così di *boom* della nautica, ma a torto, come si dirà. Verso il 1964 c'erano oltre 500 aziende per la sola produzione di imbarcazioni (9), ridottesi, però, dopo la crisi economica del 1964-65, a poco più di 300. E nel 1968 il numero delle aziende specializzate in naviglio da diporto è stato di poco superiore a 200. Ciò non per un rapido e progressivo decadimento di quest'industria, ma perché a produttori improvvisati, in grado di vendere un solo tipo di scafo e spesso scadente, pur se a basso costo, si è contrapposta la lenta, ma sicura ascesa dei complessi maggiori, produttori di grossi scafi di lusso, e anche fabbricanti di medi e piccoli scafi in vetroresina. Alcuni piccoli produttori si sono consociati ai maggiori complessi, pur conservando separata ragione sociale e diverso stabilimento, mentre altri, attraverso un miglioramento costante della qualità degli scafi, pur con un'esigua produzione annua, hanno potuto proseguire proficuamente la loro attività indipendente (10).

I dati della produzione di imbarcazioni a motore nell'ultimo decennio indicano una costante ascesa (tranne che nel 1963-65). Considerando dapprima soltanto gli scafi a propulsione meccanica, ad esclusione dei canotti pneumatici, si nota bensì un aumento, ma ormai con tendenza a decrescere: ciò per le sempre maggiori difficoltà di reperire comunque un approdo e, specialmente, un ricovero invernale per gli scafi di oltre 4 metri (11).

(9) Escludendo, cioè, i produttori di accessori e di motori.

(10) Un paragone calzante è quello tra l'industria della nautica da diporto attuale, in Italia, e l'industria automobilistica all'inizio del secolo. Anche quest'ultima contava allora su molti produttori, numerose iniziative non coordinate ed un pubblico inesperto. Ai nostri giorni, invece, l'industria automobilistica vede una concentrazione dei complessi industriali. Cfr., per la nautica: A. PATELLANI, *Aspettando la « Topolino » del mare*, in « Successo », Milano, aprile 1969, pp. 86-100; F. GONZAGA, *Entro il 1980 sessantamila barche all'anno*, ibid., pp. 100-113.

(11) L'incremento della produzione complessiva d'imbarcazioni da diporto è, però, molto superiore. Considerando anche le barche a remi, gli scafi a vela e, soprattutto, i canotti pneumatici, non compresi nella tabella, il numero d'imbar-

TAB. I — PRODUZIONE NUMERICA D'IMBARCAZIONI
E VARIAZIONI PERCENTUALI ANNUE NEL PERIODO 1959-1968

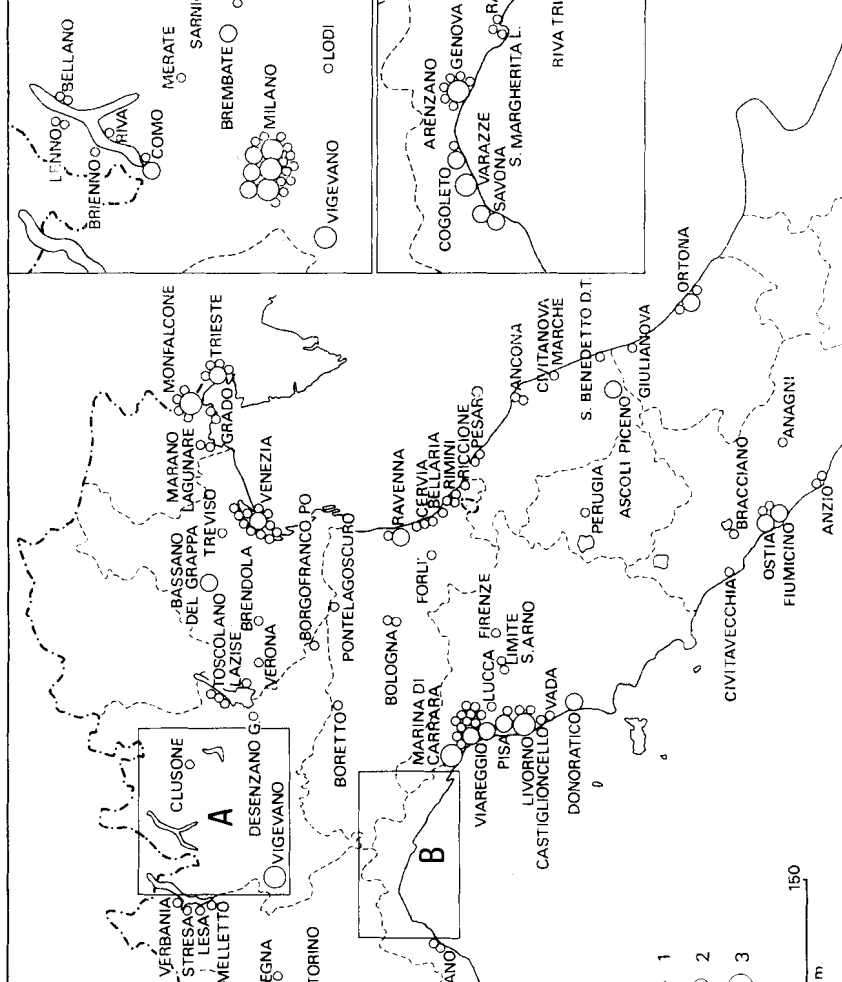
Tipi di scafi	1959- 1960	1960- 1961	1961- 1962	1962- 1963	1963- 1964	1964- 1965	1965- 1966	1966- 1967	1967- 1968
Scafi per motori fuoribordo	3.365	8.184	11.116	12.556	5.900	5.664	5.342	5.663	5.647
Motoscafi entroporto senza cabina	577	816	884	1.278	812	690	1.553	1.271	1.225
Cabinati fino a 10 m. di lunghezza	273	361	503	714	536	483	511	702	835
Cabinati di oltre 10 m. di lunghezza	88	94	111	162	130	98	125	147	211
<i>Totale</i>	4.303	9.455	12.614	14.710	7.378	6.935	7.531	7.783	7.918
Variazione % annua	—	+119	+33,4	+16,6	-49,8	-6	+8,6	+3,3	+1,7

Interessanti considerazioni possono farsi circa la localizzazione dei cantieri. Considerando la distribuzione regionale, la Lombardia supera nettamente le altre regioni, con 43 imprese su 203 complessivamente considerate. Seguono la Liguria, con 27, la Toscana, con 23, il Veneto, la Campania e l'Emilia. A distanza figurano le altre regioni, mentre alcune, per chiari motivi, non hanno alcuna azienda del settore (12).

Osservando la cartina della distribuzione degli stabilimenti (fig. 3) si nota che non sempre essi si trovano lungo le coste marine o lacustri. La presenza del 20% del totale dei cantieri nella Lombardia, ad es., non è solo dovuta all'esistenza dei grandi la-

cazioni prodotte passa da 15.890 nel 1965 a 20.251 nel 1968. E l'incremento dei soli canotti pneumatici è, per lo stesso periodo, del 50%. I dati della produzione sono stati ricavati da UNIONE CANTIERI E INDUSTRIE NAVALI ED AFFINI (U.C.I.N.A.), *Relazione del Consiglio Direttivo dell'U.C.I.N.A. all'Assemblea Generale dei Soci*, Milano, annate 1963-1969. L'esclusione dalla tabella dei dati delle barche a vela, jole, canoe, pattini, canotti pneumatici e simili è da imputarsi all'insufficienza dei dati stessi reperibili sino al 1965. Tuttavia, con un'approssimazione molto vicina alla realtà, si sa che nel 1960 si producevano circa 6000 di tali scafi, ed 8000 nel 1964, nel 1965 quasi 10.000 e nel 1968 oltre 12.000.

(12) I dati della tab. II sono stati ricavati da *Repertorio dei produttori italiani di cantieristica minore*, cit.; cfr. pp. 68-145.



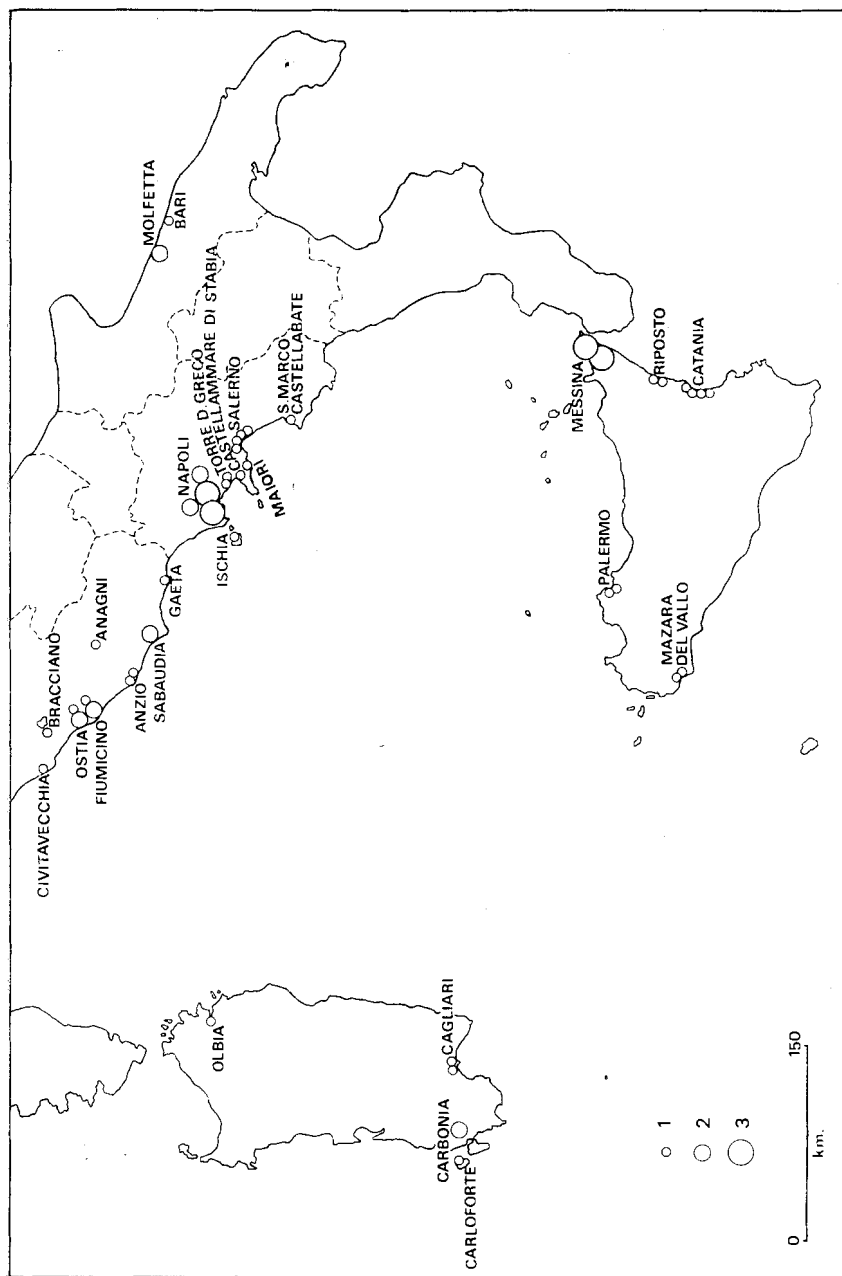


FIG. 3 — UBICAZIONE DEGLI STABILIMENTI ITALIANI PER LA PRODUZIONE DI NATANTI DA DIPORTO.

1, stabilimenti con non più di 50 addetti; 2, id., con numero di addetti da 51 a 250; 3, id., con oltre 250 addetti.

(Fonte: Repertorio dei produttori italiani di cantieristica minore, 1968).

TAB. II — DISTRIBUZIONE REGIONALE DELLE INDUSTRIE
PRODUTTRICI DI NAVIGLIO DA DIPORTO NEL 1968

	(1)	(2)		(1)	(2)
Lombardia	43	11	Lazio	11	3
Liguria	27	9	Piemonte	7	1
Toscana	23	6	Marche	7	1
Veneto	18	2	Sardegna	5	1
Campania	15	5	Abruzzo	4	1
Emilia-Romagna . .	15	1	Puglia	2	1
Friuli-Venezia Giulia	13	2	Umbria	1	—
Sicilia	12	2	<i>Totale</i>	203	46

N.B. - La colonna (1) si riferisce al numero complessivo delle aziende, la (2) solo a quelle con più di 50 addetti.

ghi, ma soprattutto alla vicinanza di potenti complessi chimici e petrolchimici e, comunque, del fitto tessuto industriale della regione. Qualche anno addietro, poi, in corrispondenza della fittizia esplosione della domanda, numerosi piccoli complessi produttivi sorsero nei luoghi più svariati, e spesso interni, dell'Italia centro-settentrionale. Ma, come si è accennato, il fenomeno ha ben presto conosciuto un'inversione di tendenza.

Anche nel campo della cantieristica minore è palese l'inferiorità del Mezzogiorno al confronto del resto d'Italia, a dispetto di antiche e valide tradizioni (13), tranne che sulla falce costiera partenopea, relativamente fitta di cantieri. Il Molise, la Basilicata e la Calabria non ne hanno per gli stessi motivi classici della povertà del tessuto industriale di queste regioni, e cioè la penuria di capitale e la conseguente scarsità di iniziativa. Nella Val d'Aosta e nel Trentino-Alto Adige, d'altra parte, ben difficilmente possono sorgere dei complessi per l'assenza di ogni fattore localizzativo favorevole, ove si escluda la presenza del Lago di Garda.

In definitiva, esistono in Italia sei zone di concentrazione dei cantieri: 1, area di Milano e dei grandi laghi; 2, litorale ligure-

(13) Nel Mezzogiorno sono stanziati solo 38 aziende, includendo quelle sarde ed abruzzesi. Nell'Italia centrale ve ne sono invece 42 e ben 123 nell'Italia settentrionale.

toscano; 3, litorale veneto-giuliano; 4, litorale romagnolo; 5, Roma e litorale laziale; 6, golfi di Napoli e di Salerno. Al di fuori di tali zone, la localizzazione delle aziende è rada e, comunque, di scarso rilievo economico (14).

Il fattore decisivo è, oggi, senz'altro quello della posizione costiera, sia marittima che lacustre. E' infatti fondamentale la possibilità di poter provare in acqua i prototipi degli scafi ed anche le imbarcazioni finite, una per una ove si tratti di medi o grandi battelli. Talora, come è il caso della Liguria, si uniscono vari fattori favorevoli, quali la posizione costiera, la vicinanza delle industrie fornitrici di materiale plastico, ove ce ne sia la necessità, la presenza di un ricco mercato d'assorbimento e, persino, la possibilità d'ingaggiare manodopera tradizionalmente specializzata. La vicinanza dei complessi petrolchimici di Porto Marghera e di Ravenna ha influito sulla localizzazione rispettivamente nel Veneto e in Romagna, mentre per il Lazio è prevalente il fattore della prossimità di un grosso mercato di vendita, quale è Roma. Tradizione, morfologia costiera e presenza di un mercato abbastanza interessante rappresentano i fattori principali per la Campania.

In complesso, nell'ultimo quinquennio si è assistito ad un progressivo fiorire dei cantieri siti in riva al mare ed ai grandi laghi, e ad un decadimento di quelli sorti nell'interno, fatte le debite eccezioni (15). La densità industriale lombarda è un caso a sé stante anche per la nautica da diporto. La forza attrattiva di questa concentrazione industriale è notevole pure in questo campo, ove favorisce la « cumulazione » dei complessi affini e complementari.

3. *Caratteri della produzione.* — Nell'ultimo decennio la domanda interna di imbarcazioni da diporto s'è affiancata ad una

(14) Le aziende siciliane, tranne le due di Mondello (Palermo), costruiscono anche naviglio da pesca, come i cantieri di Mazara del Vallo e di Catania. I due grandi cantieri messinesi Rodriquez e Cassaro fabbricano pure aliscafi. Nelle Marche esistono piccoli cantieri, oltre alla Pluriplast, di Ascoli Piceno; così pure sul litorale abruzzese.

(15) Ad es. la Pirelli, la maggiore produttrice di canotti pneumatici; data la facilità di provare in acqua un prototipo di gomma, è evidente che nessun motivo sussisteva per localizzare uno stabilimento sulla riva del mare. Analogo è il caso della Ursus, di Vigevano.

preesistente corrente di esportazione, determinando un processo di sviluppo generale del settore, e di trasformazione industriale per le ancor numerose aziende meramente artigianali. Ma la recessione del 1964-65 fece sì che la produzione di scafi scendesse nel 1964 a circa la metà dell'anno precedente. Tuttavia le aziende, avendo molte imbarcazioni invendute, tentarono con successo i mercati esteri, superando così la crisi e riconquistando le posizioni perdute.

La produzione d'imbarcazioni ha registrato, come numero, un incremento del 9% tra il 1965-66 e il 1966-67, e del 16% sino al 1968. Ma al notevole aumento del numero di imbarcazioni prodotte non corrisponde un eguale incremento del fatturato (16), poiché s'è trattato in massima parte di imbarcazioni minori, lunghe meno di 5 m. Infatti, furono per due terzi scafi per fuoribordo, barche a vela e canotti pneumatici (il 14% del valore totale della produzione). Nel 1968 il mercato interno ha assorbito l'80% della produzione di scafi meno costosi, stimolando ovviamente la costruzione di scafi piccoli, relativamente poco cari e di facile e poco dispendiosa manutenzione.

I costi sono stati anche contenuti grazie all'impiego vieppiù diffuso della plastica, per cui il valore delle vendite di scafi in materiale sintetico nel 1968 è aumentato del 60%; l'impiego del legno s'è contratto per gli scafi minori, ma s'è invece ampliato nella costruzione dei medi e grandi scafi di lusso, di onerosa manutenzione estiva e, soprattutto, invernale.

L'imbarcazione oggi più prodotta e richiesta è il canotto pneumatico, che con 6800 unità costruite nel 1967-68 occupa il primo posto fra tutti i tipi di scafi da diporto. Gli scafi gonfiabili (i c.d. gommoni) uniscono al prezzo, di poco inferiore a quello degli scafi di plastica, la facilità estrema di trasporto, l'assenza di manutenzione e di necessità di custodia durante l'inverno; data la penuria di approdi turistici, anche di fortuna, in Italia, ciò viene assai apprezzato dal grosso pubblico. Notevole è anche la produzione di barche a remi, pur'esse in massima parte di materiale

(16) Esso è stato di circa 30 miliardi di lire nel 1968, con un aumento del 9% rispetto all'anno precedente.

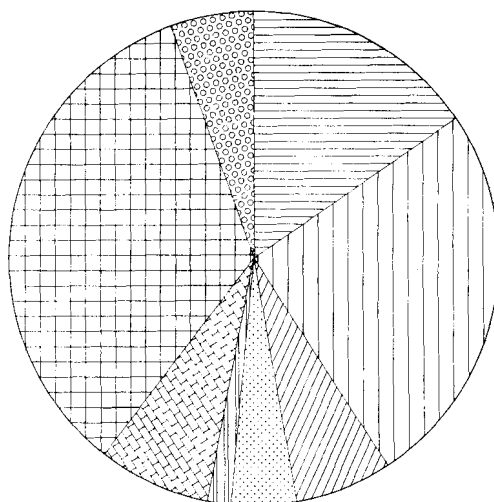
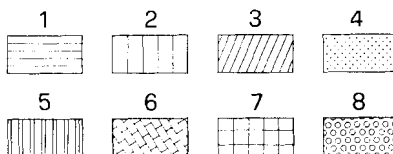


FIG. 4 — RIPARTIZIONE PER TIPI DI SCAFI DELLA PRODUZIONE ITALIANA DI NATANTI DA DIPORTO (1968).

1, scafi a remi; 2, fuoribordo; 3, entroboro senza cabina; 4, cabinati a motore fino a 10 m.; 5, cabinati a motore oltre 10 m.; 6, barche e cabinati a vela; 7, canotti pneumatici; 8, altri scafi



plastico (17). Tuttavia, anche se il mercato interno ha assorbito per la massima parte imbarcazioni piccole e piccolissime, è innegabile un lievitarsi della produzione di scafi cabinati, anche superiori ai 10 m., soprattutto per il mercato estero. Le esportazioni, aumentate del 9% tra il 1967 ed il 1968, hanno superato ormai i 15 miliardi di lire annui (18).

Può forse sorprendere la presenza di un elevato numero di produttori per un'attività industriale tanto giovane, ma ulteriori e più approfondite osservazioni valgono a spiegare il fenomeno,

(17) I dati della tab. III sono stati ricavati da U.C.I.N.A., *Relazione del Consiglio Direttivo*, ecc. cit., annate 1967-1969, in cui le barche a remi non vengono considerate. Un panorama qualitativo della produzione italiana d'imbarcazioni da diporto l'offre l'articolo di V. ZACCAGNINO, *Ora c'è una barca per tutte le tasche*, in « Le Vie d'Italia e del Mondo », Milano, 1969, pp. 515-522.

(18) Nel numero delle imbarcazioni prodotte sono compresi anche scafi di salvataggio e di servizio, richiesti dalle compagnie di navigazione o dallo Stato per i suoi servizi di vigilanza costiera.

TAB. III — PRODUZIONE NUMERICA COMPLESSIVA DI
IMBARCAZIONI PER TIPO DI SCAFO E PER MATERIALE IMPIEGATO
DALL'1-10-1965 AL 30-9-1968

TIPI DI SCAFO	dal 1-10-1965 al 30-9-1966	dal 1-10-1966 al 30-9-1967	dal 1-10-1967 al 30-9-1968
SCAFI A REMI	1.973	2.108	3.080
— in legno	265	356	280
— in plastica	1.708	1.752	2.800
SCAFI FUORIBORDO	5.342	5.663	5.647
— in legno	865	887	543
— in plastica	4.477	4.776	5.104
SCAFI ENTROBORDO SENZA CABINA . .	1.553	1.271	1.225
— in legno	952	607	574
— in plastica	601	664	651
CABINATI A MOTORE FINO A 10 M. .	511	702	835
— in legno	360	549	599
— in plastica	151	153	236
CABINATI A MOTORE OLTRE 10 M. .	125	147	211
— in legno	116	121	165
— in plastica	7	17	36
— in metallo	2	9	10
BARCHE E CABINATI A VELA	989	1.107	1.466
— in legno	254	358	416
— in plastica	735	749	1.050
CANOTTI PNEUMATICI	4.563	5.425	6.807
ALTRI SCAFI	840	974	980
<i>Totale</i>	15.896	17.397	20.251
VARIAZIONE PERCENTUALE ANNUA .	—	+9,4	+16,3

solo apparentemente insolito. Già si è accennato all'esistenza di molte piccole aziende, fatto tipico in un'industria di breve storia, ma di repentino sviluppo, come pure, nell'ambito di colossi industriali, di sezioni destinate alla nautica da diporto. Si tenga ora presente che pochi cantieri contribuiscono a produrre la maggior parte del naviglio immesso annualmente sul mercato, anche se, per il volume del fatturato, alcune fabbriche, costruttrici di

pochi, ma costosissimi panfili d'altura o di lussuosi motoscafi entro-bordo, sono in grado di fare concorrenza a quei cantieri (19). I grandi *cruisers*, adatti a lunghe crociere, prodotti, come si è visto, in poche centinaia di unità, ma largamente apprezzati in tutto il mondo, sono per la massima parte appannaggio di cantieri liguri o viareggini, dalle antiche e rinomate tradizioni (20).

Non sono stati presi in considerazione 15 cantieri specializzati nella esclusiva costruzione di naviglio da pesca, mentre ne sono stati considerati anche alcuni che, a quella attività, accoppiano la costruzione di naviglio sportivo, specie a vela (21). Frequente è il caso di cantieri un tempo specializzati in naviglio da pesca, che ora costruiscono scafi da diporto di più larga richiesta, come pure di industrie produttrici di scafi in materiali plastici, che usano la stessa materia prima per prodotti assai diversi ed eterogenei. In tutti questi casi non è possibile scindere l'una attività dall'altra. Ho però preso in considerazione solo quelle industrie per le quali l'attività di produzione squisitamente nautica fosse preminente, escludendo, ad es., i numerosi produttori di accessori del settore (22). Anche nella costruzione della carta della localizza-

(19) Escludendo i canotti pneumatici (6800 unità), appannaggio di poche industrie specializzate nella gomma (Pirelli, di Milano, anzitutto), la maggior parte delle imbarcazioni è costituita da scafi al di sotto di 5 m. Ecco i maggiori produttori di tali scafi (1968): F.I.A.R.T. (Napoli), 1350 unità (di cui 50 esportate); Vega (Milano), 998 (438); Crestliner (Como), 960 (154); Solcio (Solcio-Lesa), 930 (70); Eurocraft (Milano), 750 (110); Cigala e Bertinetti (Torino), 341 (97); I.L.V.E.R. (Milano), 287 (12). Seguono Bianchi e Cecchi (Cogoletto) e qualche altro. Tra i cantieri specializzati in imbarcazioni di maggior valore e prestigio, solo tre, in effetti, hanno un'importanza notevole, se si escludono i produttori di grandi imbarcazioni da crociera d'alto mare: si tratta dei Cantieri Riva (Sarnico), che producono annualmente circa 300 motoscafi entro-bordo dalle elevate caratteristiche, nonché dell'Italcraft (Fiumicino-Gaeta-Bracciano) e dell'Alpa (Offanengo), con un ritmo produttivo un po' superiore. Anche il reparto della Italcantieri (Monfalcone) destinato alla nautica da diporto ha produzione cospicua (300 scafi annui). Queste industrie producono comunque scafi da 6 a 12 m., riccamente equipaggiati, costosi, e perciò di limitata diffusione (dati U.C.I.N.A.).

(20) Sono i cantieri Baglietto, di Varazze, Benetti e Picchiotti, di Viareggio, e i Cantieri di Pisa, oltre a pochissimi altri produttori occasionali. Qui si ritorna all'antico artigianato, avallato, però, dai mezzi tecnici più progrediti. Artigianato nel senso della produzione limitata e di altissima qualità, spesso di pezzi unici.

(21) I cantieri per il naviglio peschereccio sono specialmente ad Ancona e a San Benedetto del Tronto, oltre che in Versilia ed in Sicilia.

(22) I produttori di ancore, motori marini, cordami, timoniere, eliche, arredamento, dispositivi di sicurezza, ecc., assieme ai rappresentanti generali, formano un complesso di circa 300 ditte. Una quarantina di ditte producono accessori, oltre che imbarcazioni.

zione ed entità dei complessi cantieristici o, comunque, industriali della nautica da diporto (fig. 3) ho cercato di eliminare il maggior numero di quei produttori per i quali la cantieristica minore rappresenta solo un'attività marginale. D'altra parte, per vagliare l'importanza dei diversi complessi, è apparso più idoneo considerare il numero degli addetti non stagionali, anziché il fatturato, dato, quest'ultimo, spesso scarsamente rispondente alla realtà; nel caso di grandi complessi che dedicano alla nautica da diporto soltanto un loro settore, il numero dei dipendenti del settore stesso è pur sempre elevato e tale da garantirne l'inclusione tra i maggiori complessi della cantieristica da diporto (23).

L'industria italiana della nautica da diporto può combattere la concorrenza straniera quanto alle imbarcazioni, ma è assolutamente inferiore per la produzione di motori marini di piccola e media potenza. Ne consegue che circa il 90% dei motori usati in Italia per i natanti da diporto è di fabbricazione estera. Quindi l'industria italiana, mentre può agire concorrenzialmente anche nei riguardi dei maggiori produttori mondiali d'imbarcazioni da diporto (Stati Uniti, Gran Bretagna, Francia, Norvegia ed Olanda), soprattutto grazie alla produzione qualitativamente pregiata, è invece di modestissima importanza nel campo della costruzione dei motori, specie in confronto al colosso statunitense. Tuttavia, l'industria nazionale dei motori marini per la nautica da diporto è anch'essa in fase espansiva, soprattutto per i fuoribordo di media e piccola potenza, che rappresentano il 90% della produzione complessiva, passata dai 2400 motori fuoribordo del 1963 ai 35.000 del 1968. Modesto è invece l'incremento della produzione dei mo-

(23) Un altro esempio in tal senso è costituito dai Cantieri Pellegrino, di Napoli, specializzati nella costruzione e nel raddobbo di navi di medie dimensioni, ma ora anche costruttori di naviglio per crociere private, ossia grossi *yachts*, come pure da alcuni complessi dell'area milanese, utilizzanti la vetroresina rinforzata per vari scopi produttivi. Cfr. F. FELICETTI e M. MARIN, *Cantieri navali in Campania; Pellegrino*, in « La Riv. del porto di Napoli », Napoli, luglio-agosto 1968, pp. 15-22; cfr. p. 15 e segg. Tipico è poi il caso dei due grossi cantieri messinesi Rodriguez e Cassaro, produttori, soprattutto, degli aliscafi, celeri mezzi rapidamente diffusi per i collegamenti con le isole minori e sullo Stretto di Messina. Ma anche i cantieri della città peloritana esplicano una notevole attività nel campo proprio della nautica da diporto, e possono considerarsi tra le maggiori industrie del settore.

tori entro bordo, raddoppiatasi soltanto, nel medesimo periodo (24).

Nel complesso, si può affermare che l'industria nautica italiana è in fase di positiva ascesa: l'aumento della produzione, la relativa vivacità della domanda interna ed estera, la formazione di un mercato dell'usato indicano un interesse vieppiù crescente per la navigazione da diporto, lasciando sperare ulteriori migliorie produttive. Ma, come si è osservato, non sussistono tassi di sviluppo notevolmente elevati, né potrebbe essere altrimenti, essendo in Italia la nautica da diporto appena agli inizi. Tuttavia le previsioni dei costruttori, che sperano di poter almeno triplicare la produzione nel prossimo decennio, potrebbero essere frustrate dalla politica fiscale che considera ancora un lusso la proprietà di un piccolo mezzo nautico, e dalle pratiche burocratiche, che non ne agevolano affatto l'immatricolazione ed il possesso. Inoltre si avverte sempre più l'urgenza di provvedimenti atti a dotare le coste italiane di efficienti approdi turistici, per ora così scarsi da costringere i possessori di imbarcazioni a soluzioni di ripiego o di fortuna (25).

4. *Il mercato e le zone d'assorbimento.* — La produzione italiana di natanti da diporto è senz'altro in grado di soddisfare le esigenze qualitative e quantitative di un mercato che, pur ancor oggi ristretto, assorbe comunque l'80% della produzione numerica d'imbarcazioni, prediligendo però i tipi più economici di scafi da diporto. Il costo di un grande scafo cabinato, per le crociere d'alto mare, equivale a quello di diverse centinaia di imbarcazioni piccole o piccolissime, e il mercato italiano è in grado di assorbire pochissime di queste imbarcazioni ogni anno: i cantieri collocano per lo più tali natanti sul mercato estero, più vasto e maggiormente propenso all'acquisto di grosse imbarcazioni. Le esportazioni, quindi, si orientano da alcuni anni sui grandi cabinati a motore oltre i 10 m. e sui potenti motoscafi entro bordo: nel 1968

(24) La maggior parte dei motori fuoribordo italiani è prodotta da una sola ditta, la Carniti, di Oggiono (Como), che ne esporta fra l'altro oltre il 60%; si consideri che gli Stati Uniti ne producono 1 milione l'anno.

(25) Quest'ultimo problema è grave da oltre un decennio; cfr. E. CORBINO, *Se sai dove metterlo, ti regalo un motoscafo*, in «L'Europeo», Milano, 27 febbraio 1959.

l'esportazione di queste due categorie di scafi è stata, rispettivamente, del 58% e del 13% delle unità prodotte, contro il 20% circa delle imbarcazioni per fuoribordo. Quest'ultima categoria di barche italiane solo assai di recente s'è fatta apprezzare sul mercato internazionale.

Il Mercato Comune Europeo ha aperto una grande competizione tecnica e commerciale anche nel campo della cantieristica minore, ma mentre le barche di costruzione italiana, o almeno quelle prodotte dai cantieri maggiori e più seri, trovano buona accoglienza all'estero, è assai difficile per un natante straniero del settore l'affermarsi sul mercato italiano (26). I natanti che affollano, nel periodo estivo, le cale ed i porticcioli delle più rinomate zone di soggiorno balneare, o che, comunque, pullulano ormai presso ogni spiaggia, o sulle sponde dei grandi laghi, sono quindi, per lo più, di produzione nazionale.

Si può calcolare che la flotta da diporto italiana abbia raggiunto in meno di un decennio le 200.000 unità, vale a dire uno scafo ogni 275 ab. (27).

Interessanti considerazioni possono effettuarsi circa lo sviluppo del naviglio da diporto immatricolato a mare. Quello alturiero, abilitato cioè alla navigazione oltre le venti miglia dalla costa, incide sul totale delle immatricolazioni con appena lo 0,47% nel 1968: in effetti, su di un totale di oltre 76.000 imbarcazioni censite presso i Compartimenti marittimi, solo qualche centinaio è costituito da panfili d'alto mare, di cui una quindicina stazza oltre 100 tonn. Anche l'incremento verificatosi negli ultimi anni nelle immatricolazioni di questi natanti è scarso; al contrario il naviglio minore, quello abilitato alla navigazione costiera, ha conosciuto un aumento numerico del 29% tra il 1965 ed il 1968, pur se le immatricolazioni di fuoribordo e barche a vela hanno mostrato, nell'ultimo anno considerato, una lieve diminuzione.

(26) Esso dovrebbe offrire: prezzo accessibile alla non elevata capacità di acquisto media, buone prestazioni in mare, lunga durata, consumo ridotto, finiture ricercate e buoni requisiti di sicurezza. Inoltre, l'Italiano è convinto della bontà del prodotto nazionale; del tutto diverso, come si è detto, è il caso dei motori marini.

(27) Ci si riferisce ai soli natanti immatricolati, escludendo cioè i mezzi inferiori a m. 3,50, pur numerosissimi, ed i grandi cabinati e *yachts* battenti bandiere di comodo per motivi fiscali e burocratici.

L'esiguità della flotta alturiera da diporto italiana è tuttavia solo apparente; essendo la maggior parte delle nostre grosse imbarcazioni, com'è noto, iscritta in registri navali esteri, sotto bandiere di comodo; al contrario, per i più modesti scafi fuoribordo o a vela si nota una preferenza verso l'iscrizione presso i più accessibili Ispettorati Compartimentali della Motorizzazione, competenti per le acque interne, anziché presso le Capitanerie di Porto, dove l'iter burocratico è più complesso, facendo figurare il natante come ormeggiato di solito in bacini lacustri costieri, per esigui che siano (28).

Un esame della ripartizione territoriale del naviglio minore da diporto potrebbe essere effettuato considerando le immatricolazioni presso i singoli Compartimenti Marittimi, corrispondenti alle principali regioni costiere, ma i dati non tengono conto delle immatricolazioni presso gli Ispettorati Compartimentali della Motorizzazione, e quindi sono indicativi solo in senso relativo (29). Osservando comunque le variazioni tra il 1965 ed il 1968, nonostante il notevole sviluppo delle immatricolazioni in sette regioni costiere, ove si supera il tasso d'incremento nazionale, si nota la forte concentrazione del parco nautico in tre regioni, cioè nella Liguria, nella Campania e nella Toscana, che accolgono quasi il 60% del naviglio da diporto italiano.

Il notevole incremento percentuale registrato nelle Marche, e soprattutto nell'Abruzzo, è conseguenza del non elevato numero di imbarcazioni iscritte nelle due regioni, mentre l'alto tasso di sviluppo nautico della Puglia e della Sicilia può spiegarsi con la più tarda diffusione in queste regioni d'un tenore di vita

(28) Questo sistema risulta particolarmente agevole e praticato in Toscana, Lazio e Campania. In queste due ultime regioni in special modo, stando ai registri degli Ispettorati, i laghi costieri pontini o quelli vulcanici albanì, come quelli flegrei o del Piano Campano, dovrebbero pullulare d'imbarcazioni, mentre, in realtà, non se ne scorgono che poche.

(29) Il Molise e la Basilicata non hanno un proprio Compartimento Marittimo, rientrando rispettivamente in quello abruzzese e pugliese. D'altra parte il naviglio da diporto di queste regioni è tanto scarso da non meritare considerazione. I dati del Ministero della Marina Mercantile sono stati elaborati nella tab. IV ed ordinati per volume d'immatricolazione.

TAB. IV — NAVIGLIO MINORE DA DIPORTO IMMATRICOLATO
PRESSO I COMPARTIMENTI MARITTIMI

REGIONI COSTIERE	Numero imbarcazioni		Variazione percentuale 1965-1968	Composizione percentuale 1968
	1965	1968		
Liguria	17.918	23.143	+ 28,7	30,3
Campania	8.631	10.868	+ 25,9	14,2
Toscana	7.453	8.623	+ 15,7	11,3
Veneto - Friuli-V. G. .	5.573	6.795	+ 21,9	8,9
Sicilia	4.493	6.479	+ 44,2	8,5
Lazio	3.908	5.151	+ 31,8	6,7
Puglia	2.835	3.979	+ 40,4	5,2
Emilia-Romagna . .	2.772	3.855	+ 39,1	5,0
Sardegna	2.646	3.402	+ 28,6	4,5
Marche	1.525	2.168	+ 42,2	2,8
Calabria	1.221	1.628	+ 33,3	2,1
Abruzzo	273	418	+ 53,1	0,5
ITALIA	59.248	76.509	+ 29,0	100,0

medio-elevato. E quando ciò si è verificato, il grande sviluppo costiero e l'esistenza di parecchi approdi non costosi hanno favorito il diffondersi del mezzo nautico.

La notevole densità nautica delle tre regioni, che di gran lunga sopravanzano le altre, trova spiegazione in vari e complessi motivi.

La Liguria, come si è detto, vanta anzitutto una cospicua concentrazione delle industrie nautiche ed è seconda, per questo, soltanto alla Lombardia; ma la gamma della produzione ligure è più vasta e meglio assortita, basandosi su una plurisecolare tradizione marinara d'alto livello, innestata sull'applicazione di tec-

niche d'avanguardia. In secondo luogo, le spiagge liguri sono la meta tradizionale di villeggianti piemontesi e lombardi, molti dei quali possiedono un'imbarcazione ormeggiata lungo quelle coste. Quindi, la massima tendenza all'acquisto di un'imbarcazione da diporto si manifesta nella regione marittima che ha per retroterra le più cospicue agglomerazioni industriali d'Italia.

La Campania, e la sua alta densità nautica può destare meraviglia, deve il grande numero di imbarcazioni da diporto alla classica, elevata portuosità del Golfo di Napoli, all'alto numero di rinomate località di soggiorno marino (isole) ed alla presenza della popolosa conurbazione napoletana. Pur non essendo il reddito *pro capite* regionale tra i più elevati d'Italia, l'antica passione degli abitanti della costa per il diporto nautico, unita al disagio dell'affollamento estivo delle esigue spiagge, si sono rivelati sufficienti incentivi all'acquisto di uno scafo. Le rimanenti regioni meridionali (con la Sardegna) incidono, invece, solo per un 20% sul totale nazionale; una discreta densità ha la Sicilia (8,5%).

La Toscana è un'altra delle tradizionali mete estive, assieme al litorale romagnolo, dei villeggianti sia della regione stessa, sia provenienti dalle altre regioni dell'Italia centrale o settentrionale o dall'estero. Anche nel Lazio si è verificato un notevole aumento del naviglio minore, essendo la metropoli romana un ottimo mercato, pur se il piatto litorale laziale poco si presta alla navigazione da diporto. Un caso particolare è costituito dal Veneto e dal Friuli in cui, probabilmente a causa della caratteristica morfologia costiera, si nota un prevalere degli scafi a motore su ogni tipo di natante, a differenza di qualsiasi altra regione considerata.

Il mercato della nautica da diporto è, quindi, in fase di costante incremento, ma con un tasso di sviluppo decrescente di anno in anno. Le condizioni di ricorrente instabilità economica del nostro Paese non valgono da sole a spiegare il fenomeno, che d'altra parte contrasta con le risultanze dei Saloni Nautici Internazionali, i quali da quasi un decennio offrono annualmente, a Genova, un completo panorama dell'attualità e della potenzia-

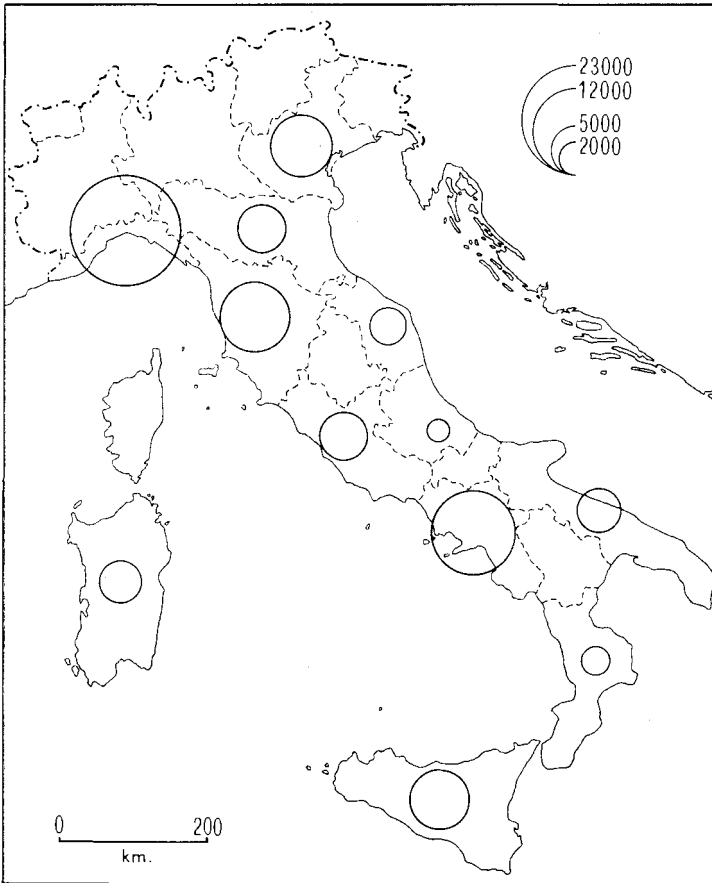


FIG. 5 — NUMERO DELLE IMBARCAZIONI DA DIPORTO IMMATRICOLATE PRESSO I COMPARTIMENTI MARITTIMI NEL 1968.

lità, invero positiva, della produzione di un'industria giovane e vitale (30). In effetti, al disopra di qualsiasi altra remora, il potenziale acquirente di un'imbarcazione è conscio delle diffi-

(30) All'VIII Salone Nautico Internazionale di Genova (1969) hanno partecipato 355 aziende italiane e 183 estere, tra i produttori di imbarcazioni, di motori e accessori. Gli espositori lombardi hanno rappresentato ben il 44% del totale. Il IX Salone (1970) ha posto in luce le medesime tendenze, con in più un insperato, notevole incremento del volume delle trattative ed un cospicuo afflusso di visitatori (oltre 370.000) in circa dieci giorni di esposizione.

coltà cui andrà incontro, ove effettuasse l'acquisto, per l'approdo, la custodia o magari il « rimessaggio » invernale del proprio natante.

Oggidi, infatti, uno fra i maggiori freni all'espansione della nautica da diporto in Italia è costituito dall'insufficienza degli approdi.

5. *Il problema degli approdi turistici.* — La grande diffusione dei piccoli battelli a remi e per fuoribordo sul mercato italiano e nel contempo la preferenza sempre più marcata per gli scafi di materiale plastico, o addirittura per i canotti gonfiabili di gomma, indicano, più che un reddito ancora non molto elevato, soprattutto la preoccupazione di dover corrispondere cifre esose in cambio di una cattiva manutenzione ed un'approssimativa custodia dello scafo. E se è vero che ciò vale per le piccole imbarcazioni adibite al diporto nautico estivo a breve raggio, la grave carenza di approdi e porti turistici lungo le coste del nostro Paese condiziona la circolazione nautica d'altura internazionale, dirottando i crocieristi privati verso gli scali nautici più confortevoli di altri Stati mediterranei, postisi di recente in concorrenza turistica con l'Italia. L'apporto di valuta pregiata che i panfili alturieri garantirebbero viene così in gran parte sviato (31).

I rilevamenti effettuati dal Ministero della Marina Mercantile indicano un decremento degli arrivi, nel periodo 1966-'68, di battelli da diporto alturieri negli scali liguri ed un incremento invece negli approdi veneti, toscani, sardi, campani e siciliani,

(31) Se in Italia c'è un'imbarcazione da diporto in media ogni 270-280 ab., in Francia ve ne è una ogni 60 ab., nel Regno Unito ogni 28, in Olanda ogni 14 e negli Stati Uniti ogni 5-6. L'attrezzatura portuale minore di questi Stati è molto buona. Ma anche la Spagna, la Grecia e la Jugoslavia, attraverso la costruzione di attrezzati porticcioli, tendono ad incoraggiare questa forma di turismo. Cfr. *In mare è difficile posteggiare*, in « Le Vie d'Italia e del Mondo », Milano, 1969, pp. 486-487. D'altra parte, poiché il diporto nautico può talora considerarsi un elemento della generale circolazione turistica, dal suo potenziamento deriva senz'altro uno sviluppo dell'economia turistica italiana. Ma sul piano internazionale, solo una rete di efficienti infrastrutture portuali può garantire una buona competitività. Cfr. T. D'APONTE, *Il diporto nautico nella circolazione turistica*, a cura dell'Azienda Autonoma di Soggiorno Cura e Turismo di Napoli, in occasione del Convegno nazionale per un sistema meridionale dei porti turistici, Napoli, 1968, pp. 43; cfr. pp. 38-39.

cioè nelle zone dove, sia pure a caro prezzo, è ancora possibile reperire un ormeggio.

In realtà per lunghissimi tratti le coste italiane sono prive di qualsiasi approdo adatto ai natanti da diporto. Sui 7455 km. di coste del nostro Stato (32), solo 180 sono i porticcioli in cui gli scafi turistici possono ripararsi; in media c'è un approdo ogni 45-50 km., mentre per motivi di sicurezza e per le caratteristiche peculiari della odierna pratica degli sport nautici ne occorrerebbe in media uno ogni 20 km. In effetti, in regioni come la Calabria e la Sardegna si riscontra un porticciolo rispettivamente ogni 370 ed ogni 202 km.; eppure quelle coste sono tra le più favorevoli al turismo nautico, data la vivace morfologia costiera (33).

L'esigenza di un gran numero di approdi è sentita dai possessori di natanti di medie e piccole dimensioni, capaci quindi di spostamenti di breve durata, spesso effettuati nello specchio d'acqua antistante alla zona d'ormeggio (34). Le imbarcazioni alturiere possono invece navigare anche per diversi giorni di seguito, essendo fornite di equipaggio e di attrezzature atte a garantire ogni comodità pur con avverse condizioni di mare. Ma spesso lo scopo dei possessori di tali imbarcazioni è costituito proprio dalle frequenti fermate nei porticcioli, onde fare del turismo ad alto livello e non solo una crociera a tappe forzate. Però, nel complesso, la stragrande maggioranza delle imbarca-

(32) O. BALDACCI, *Ricerche sui tipi di insediamento costiero in Italia*, in « Boll. Soc. Geogr. Ital. », Roma, 1956, pp. 514-546; cfr. p. 514.

(33) Vari computi del numero degli approdi adatti a ricevere scafi da diporto hanno fornito negli ultimi anni dati molto vicini a questi esposti, che derivano dalle valutazioni dell'U.C.I.N.A. e del Touring Club Italiano. Nei diversi convegni tenutisi recentemente per vagliare appunto il problema degli approdi turistici, essi sono stati computati tra 160 e 200. In pratica, talora si sono esclusi dalla valutazione gli approdi con attrezzature eccessivamente sommarie, a stento atti al ricovero di qualche barca da pesca di piccole dimensioni. Cfr. gli « Atti » della I Tavola rotonda sui porti turistici italiani, tenutasi a cura della Federazione Motonautica Italiana a Santa Margherita Ligure il 26 e 27 marzo 1966, e gli « Atti » del Convegno tenutosi in occasione del Salone Nautico di Genova del 1969 (4-5 febbraio) sul tema « Il naviglio da diporto e le sue esigenze di ricettività - Documentazione sugli approdi turistici oggi ». V. anche: E. CORSI, *Porti turistici: anno zero*, in « La Riv. del porto di Napoli », Napoli, settembre-ottobre 1968, pp. 21-28; *Porticcioli, che passione!*, in « Quattroruote mare », Milano, aprile 1970, pp. 49-53.

(34) T. D'APONTE, *Il diporto nautico*, ecc., cit., pp. 30-31.

zioni da diporto nel nostro Paese non è in grado di compiere singoli tragitti superiori alle 50-60 miglia, nei casi migliori, e di pochissime miglia in tutti gli altri.

E' evidente, quindi, che presso le aree fortemente urbanizzate si determina una cospicua domanda di approdi turistici, mentre tratti di costa pur di stupenda bellezza e dotati di forti attrattive turistiche potenziali, ma con insediamento rado, sono destinati ad essere scarsamente frequentati (35).

In effetti, 180 porticcioli potrebbero anche essere sufficienti, se concentrati nelle zone ove il diporto nautico è più vivace e praticato; in realtà, si tratta di scali di quarta categoria sparsi lungo le coste, i quali andrebbero migliorati e riadattati, in molti casi, per il diporto nautico. Occorrerebbe poi che le tariffe di ormeggio fossero prefissate e non arbitrarie, com'è oggi. Nel complesso, la costruzione di qualche nuovo approdo minore, dotato di attrezzature non esuberanti e costose, ma almeno decenti, specie lungo i tratti costieri a forte domanda nautica, pare necessaria (36).

I porti e gli approdi destinati precipuamente al diporto nautico dovrebbero essere svincolati dall'antiquata legislazione vigente, che demanda la costruzione e la manutenzione allo Stato, con il contributo, per i porti minori, degli enti locali; il che comporta spesso, in pratica, l'impossibilità di attrezzare adeguatamente gli scali, talora ottimi per la localizzazione ai fini della nautica da diporto (37).

(35) Un approdo per il diporto nautico è auspicabile ogni 10-20 km. di costa, ove la morfologia lo consenta, appunto in corrispondenza di una fitta umanizzazione costiera, e cioè nella Liguria, in Versilia, nel Golfo di Napoli, nella Sicilia orientale. Altrove, tuttavia, occorre uno scalo almeno ogni 40-50 km., ove invece per tratti assai maggiori non si incontra alcun riparo. Cfr.: V. GANGEMI, *I porti nell'organizzazione delle zone turistiche*, in «La Riv. del porto di Napoli», Napoli, gennaio-febbraio 1969, pp. 33-38; *Il «piano dei sogni» dei porticcioli turistici*, in «Italia sul mare», Roma, giugno 1969, pp. 18-25.

(36) Dei 180 porticcioli esistenti, solo 50 sono dotati di rifornimento di carburante, mentre 113 offrono la possibilità di rifornirsi d'acqua.

(37) Lo Stato considera quattro categorie di porti e, ai fini del diporto nautico, interessano le ultime due, cioè i porti locali, le rade e i rifugi. Il fine della classificazione portuale è essenzialmente teso all'attribuzione di oneri finanziari allo Stato (I-II classe), allo Stato ed ai Comuni (III classe) e soltanto ai Comuni (IV classe). Ora, il deficit cronico degli enti locali in Italia è ben noto. Essi non possono quindi provvedere alla realizzazione di nuovi scali, o al riattamento di

Il sistema dei porti turistici italiani, una volta completati diversi scali in via di costruzione, e ove si demandassero all'iniziativa privata alcuni compiti realizzativi, dovrebbe comprendere sia quello dei porti turistici maggiori, localizzati presso i centri più rinomati di vacanze balneari, sia porticcioli a servizio della nautica minore, ubicati presso le località balneari più frequentate e, quindi, in prossimità dei retroterra più popolosi. Questi scali potrebbero avere l'aspetto tradizionale del porto minore, come hanno ora, o essere costruiti sul tipo delle *marinas* statunitensi, soprattutto in prossimità dei litorali bassi e piatti, o addirittura lagunari. Anche le sponde dei grandi laghi, in qualche caso, vanno attrezzandosi in questo senso (38).

Nelle aree non ancora intensamente sfruttate dal movimento turistico sono sufficienti rade e rifugi per gli appassionati, ancorché privi di molte attrezzature. Si possono tuttavia individuare, a prescindere dalle strutture portuali in via di realizzazione, alcuni gruppi di porticcioli minori, specialmente adatti alla nautica da diporto, quali quelli della Riviera Ligure, della

quelli esistenti. Cfr. T. D'APONTE, *Il problema portuale e l'Italia Meridionale*, estr. da «Politica e Mezzogiorno», Napoli, gennaio-aprile 1967, pp. 20; ed anche: G. C. TANGELO, *I porti marittimi italiani. Legislazione. Classificazione. Recupero*, Milano, Giuffrè, 1969, pp. 300; A. MIGLIARDI TASCO e A. D'ARRIGO, *Problemi dello sviluppo della navigazione da diporto*, Relaz. al XXI Congr. Internaz. di Navigazione, Stoccolma, 1965 (estratto dagli «Atti» a cura degli AA.), pp. 143-160; E. SPASIANO, *La disciplina giuridica dei porti turistici*, in «La Riv. del porto di Napoli», Napoli, maggio-giugno 1966, pp. 11-18; A. MIGLIARDI, *I porti turistici italiani*, in «La Marina Mercantile», Roma, 1963, pp. 214-223.

Preziosi ed ancor oggi attuali, sebbene redatti quando la nautica da diporto era agli albori quale fenomeno di massa, si rivelano i minuziosi contributi sui porti italiani, pubblicati presso il Centro per la Geografia Economica del C.N.R. dal 1935 al 1960. In particolare sono di utile consultazione, ai nostri fini, tra le «Memorie di Geografia Economica» pubblicate presso l'Istituto di Geografia dell'Università di Napoli: G. BARBIERI, *I porti della Toscana e del Lazio*, 1955 (pp. 78-121 e 146-164); L. PEDRINI, *I porti delle riviere liguri*, 1957 (pp. 50-59 e 86-93); M. BIANCHINI, A. PECORA e R. ALBERTINI, *Porti minori della Campania, della Calabria e della Venezia*, 1957 (pp. 48-71, 123-141 e 158-188); L. ARCURI, C. SAIBENE, S. PICCARDI e A. PECORA, *I porti della Sicilia*, 1958 (pp. 66-77 e 129-134); G. BARBIERI, *I porti d'Italia*, 1959 (pp. 225-286).

(38) Cfr. A. D'ARRIGO, *Possibilità di utilizzazione di zone lacuali, lagunari, fluviali e possibilità di realizzare complessi del tipo «marinas», in relazione allo sviluppo prevedibile del turismo nautico*, Tema II della Sezione per la costruzione e la gestione dei porti turistici, svolto alla I Tavola rotonda sui porti turistici italiani, S. Margherita Ligure, 1966, pp. 12. Cfr. pure T. D'APONTE, *Il diporto nautico*, ecc., cit., passim.

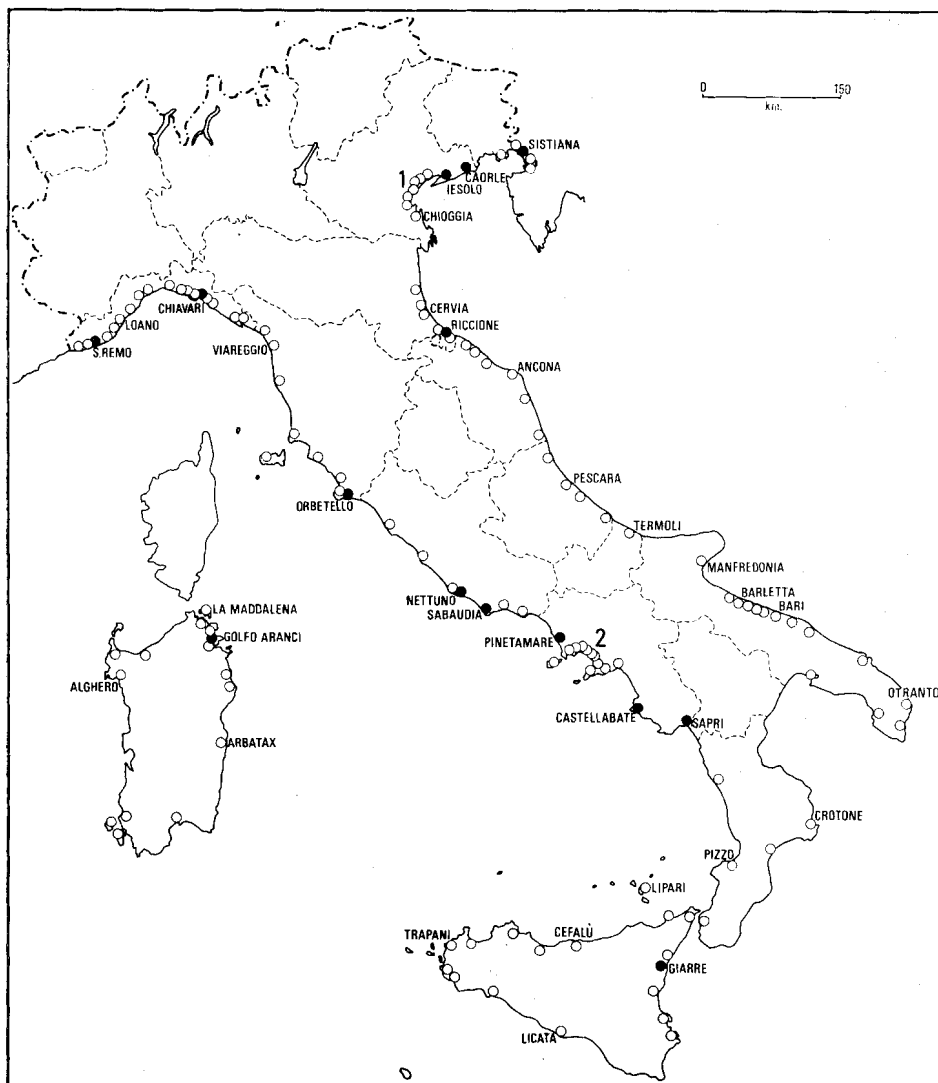


FIG. 7 — I PRINCIPALI PORTI TURISTICI ITALIANI.

I circoletti vuoti indicano gli approdi esistenti; quelli pieni gli approdi in costruzione o in ampliamento.

1, complesso della Laguna Veneta; 2, complesso del Golfo di Napoli.

Toscana, dei golfi di Napoli e di Salerno, delle isole Eolie e della Sicilia nord-orientale, del litorale barese, della Romagna, di Venezia e di Trieste (39). La ricettività di parecchi fra questi scali non oltrepassa tuttavia le 150-200 imbarcazioni, per piccole che siano. Un gran numero di scafi è così tenuto alla fonda presso gli arenili, o nello specchio d'acqua antistante agli approdi, nel periodo estivo, mentre, in inverno, si provvede a trarre in secco le imbarcazioni. Solo così si spiega ove trovino posto oltre 100.000 natanti, che oggi giorno circolano lungo le coste della Penisola, pur non tenendo conto degli scafi pneumatici, sgonfiabili e trasportabili con relativa facilità. Poiché lo sforzo finanziario che lo Stato e i Comuni vanno sostenendo a favore della creazione di nuovi scali turistici è già notevole e non può aumentare ulteriormente, non resta che affidare a privati tale compito, e, per la verità, numerose sono state sinora le domande in tal senso e le concrete iniziative, anche se difetta tuttora il necessario strumento legislativo che regoli tali concessioni (40). I progetti più consistenti per migliorare la deficitaria situazione ci sembrano quelli che prevedono la creazione di importanti approdi per i natanti da diporto in Liguria, in Campania, nel Messinese e lungo il litorale veneto. Tali iniziative, tese tanto a migliorare porti esistenti, quanto a crearne di nuovi, procedono tuttavia molto lentamente e, per ora, ogni estate si può osservare un eccezionale pullulare di scafi di ogni foggia, dimensione e prezzo nei porticcioli disponibili (41).

(39) I principali porticcioli di questi sistemi portuali sono elencati da F. CASTALDI, *I sistemi dei porti turistici italiani*, a cura dell'Azienda di Soggiorno Cura e Turismo di Napoli, in occasione del Convegno Nazionale per un sistema meridionale di porti turistici, Napoli, 1968, pp. 48; cfr. pp. 18-19. Tuttavia diversi scali di buon rilievo non sono considerati dall'A., che invece enumera qualche approdo di scarsissima importanza. Cfr. la fig. 7.

(40) L'iniziativa per la costruzione dei porti di IV categoria spetta ai Comuni, i quali, grazie alla legge 3 agosto 1949, possono fruire di un contributo costante per 35 anni, pari al 4-5% della spesa totale sostenuta. Una legge che modifichi la normativa vigente è allo studio, e si spera che — una volta approvata — possa consentire la creazione di buoni approdi turistici, esistendo già oltre 40 domande di concessione da parte di privati. Anche mediocri scali sarebbero comunque graditi agli utenti.

(41) Il porto turistico di Ventimiglia, ad iniziativa del Comune, sarà un bacino di 50.000 mq., con un molo ad L aperta, dai lati misuranti 500 e 240 m.; l'opera è in corso di esecuzione. Ugualmente a San Lorenzo al Mare, in prossimità di San

6. *Conclusioni.* — L'industria italiana della nautica da diporto ha senz'altro dei caratteri tali da differenziarla nettamente da ogni altro tipo di attività industriale. Inizialmente a mezza strada tra l'attività cantieristica in senso stretto e l'industria complementare di maggiori cicli produttivi, ha assunto, negli anni vicini, un'individualità sua propria.

I brillanti risultati conseguiti nell'ultimo decennio da questa particolare industria rischiano però di essere compromessi da pesanti remore ad un'ulteriore e più massiccia espansione: se burocrazia e fiscalismo possono essere snelliti o attenuati con opportuni strumenti di legge, non altrettanto rapidamente si possono improvvisare le indispensabili infrastrutture ricettive. Lasciare all'ormeggio una barca è assai più complesso che non parcheggiare un'automobile.

Le prospettive d'espansione sono favorevoli per le grandi e le medie aziende del settore, o comunque per quelle dalla produzione qualitativamente elevata. Un inderogabile processo di concentrazione si sta frattanto verificando per le piccole aziende,

Remo, va realizzandosi, ad opera di privati, uno scalo piccolo, ma ben attrezzato. Il porto turistico di Chiavari è, invece, già in fase di avanzata realizzazione, potendosi trovare ricetto 200 barche. Ampliamenti sono previsti per Santa Margherita Ligure e Portofino. Anche lungo il litorale toscano e laziale diversi scali per i natanti minori sono in costruzione o in progetto (Orbetello, Santa Marinella, Fregene, Fiumicino). Per la Campania sono di particolare interesse il progetto di ampliamento del porto Sannazzaro a Mergellina, ove si vorrebbe creare una « marina » per oltre 1300 imbarcazioni, e quello di adattamento del Lago Miseno a porto turistico. Per la Sicilia si prevede l'utilizzazione del Lago Grande di Ganzirri. Cfr.: G. TUTINO, *I nuovi porticcioli*, in « Nautica », Roma, giugno 1969, pp. 107-111; G. RECANO, *I porti turistici del Golfo di Napoli e la loro organizzazione*, in « La Riv. del porto di Napoli », Napoli, settembre-ottobre 1968, pp. 29-34. Un altro attrezzato porticciolo è in avanzata realizzazione a Pinetamare, nuovo centro residenziale della Pianura Campana, cioè in un tratto di costa che ne è assolutamente sprovvisto, nonostante la recente intensa umanizzazione; cfr. E. MANZI, *Lo sviluppo recente dell'insediamento sul litorale della Pianura Campana*, in « Riv. Geogr. Ital. », Firenze, 1970, pp. 47-75 (v. in particolare p. 64). Un razionale programma per un sistema di approdi lungo il tratto di costa dalla Punta della Campanella a Sapri, sfruttando gli scali esistenti, è esposto da V. GANGEMI, *op. cit.*, pp. 35-38. Assai ottimista sulla creazione di un porto turistico a Salerno, almeno riguardo alle funzioni dello scalo stesso, è U. TORTOLANI, *Il porto turistico di Salerno*, Salerno, Ist. di Geogr. della Fac. di Magistero, 1968, pp. 25. Infine lungo il litorale veneto e friulano, che si presta particolarmente alla realizzazione di complessi del tipo *marinas* (A. D'ARRIGO, *op. cit.*, *passim*), vanno ampliandosi ed ottimamente attrezzandosi degli approdi, come a Caorle e ad Iesolo, per la comodità degli appassionati, colà assai numerosi in estate.

che spesso non possono competere a lungo con i complessi maggiori e più qualificati.

D'altra parte, ad eccezione del particolare fenomeno lombardo, la crescente localizzazione in alcuni determinati tratti di costa, per la presenza di molti fattori favorevoli, del maggior numero di aziende, convalida questa asserzione. I cantieri situati sulla riva del mare o sulle sponde dei grandi laghi prealpini sfruttano non solo la valida possibilità di sperimentare i prototipi in acqua e con le più varie condizioni di tempo, ma tendono pure, di recente, a dotarsi di attrezzate stazioni di servizio e riparazioni per i natanti ed i loro apparati propulsori, ed a fornire, almeno ai clienti più facoltosi, anche l'ormeggio dinanzi ai loro capannoni.

I vari tentativi di modificare le antiquate norme giuridiche sulla navigazione non hanno per ora avuto successo; come pure alcune vecchie leggi ostacolano la necessaria creazione di approdi turistici. Nonostante ciò, espandendosi specialmente sui mercati esteri, la nostra industria produttrice di natanti da diporto seguita a svilupparsi e a perfezionare il servizio assistenziale e le tecniche di penetrazione nei mercati stessi.

In via diretta, le modificazioni apportate al paesaggio dalla localizzazione degli stabilimenti sono modeste. Non si tratta, infatti, di grandi complessi industriali, salvo qualche sporadico caso. Gran parte di essi si confonde poi nel fitto tessuto industriale padano, o della sezione centrale dell'arco costiero ligure. Più avvertibili sono invece le influenze esercitate, direttamente o indirettamente, dai cantieri sui piccoli centri, ove talvolta sono ubicati. In alcuni casi le antiche tradizioni marinare liguri o partenopee, e talora venete, operano come stimolo istintivo sulle popolazioni, spingendone una percentuale ad occuparsi nelle aziende produttrici di natanti sportivi. Spesso la spiaggia o, comunque, il lungomare dell'abitato è dominato dalla presenza dei capannoni del cantiere; le barche, i cabinati e i velieri talora occupano vasti spazi scoperti, in attesa di essere inviati sul mercato, o ritirati dai singoli acquirenti.

Le influenze che la cantieristica minore esercita indirettamente sul paesaggio sono, tuttavia, più cospicue ed avvertibili.

L'aspetto delle spiagge, dei porticcioli, delle piccole cale o di alcuni laghi costieri è quasi ovunque mutato, specie nel periodo estivo, in Italia: una miriade di scafi, ancorati presso gli arenili, o negli specchi d'acqua antistanti a note località balneari, è ormai una componente periodica, ma costante, della struttura del paesaggio umano di tanti luoghi (42). Pur tralasciando i grandi panfili, che si è abituati a scorgere nei maggiori porticcioli delle aree urbanizzate o di forte richiamo turistico-mondano, questo nuovo elemento, sia pure mobile, del paesaggio costiero, va preso in considerazione. Diverse marine del Mezzogiorno, sino a qualche anno addietro relegate agli ultimi gradini della scala economica e sociale, offrono, attraverso la visione dei numerosi scafi ormeggiati, la sensazione che qualcosa è mutata, a causa dei benefici effetti della circolazione turistica.

Naturalmente, tali considerazioni valgono in quanto la maggior parte dei natanti esistenti in Italia è adatta a brevi escursioni costiere, onde spesso le imbarcazioni da diporto non oltrepassano i limiti della regione di abituale ormeggio.

Le possibilità offerte dall'aumento del reddito medio nazionale, esprimendosi anche nella possibilità d'acquisto, da parte di un non trascurabile numero di persone, di un'imbarcazione privata, a somiglianza di quanto un quindicennio fa cominciò a verificarsi per l'automobile, si manifestano nel concreto spettacolo offerto dai mezzi nautici più svariati nei tratti di costa marina e lacustre più popolati. Ed il fenomeno è soprattutto stagionale, ma non esclusivamente: in inverno gli scafi maggiori attraccati ai moli ed alle calate aumentano di numero, mentre si riduce notevolmente quello dei piccoli natanti, molti dei quali vengono custoditi a secco in appositi capannoni, spesso gestiti dalle stesse industrie produttrici, nelle regioni più ricche, o affidati alle cure di marinai o pescatori che ospitano in ricoveri di fortuna le barche da diporto, come da secoli si è usato, sui molti litorali italiani, per i piccoli scafi da pesca.

(42) Un fenomeno analogo si verifica per i mezzi di comunicazione terrestri: le strade «rappresentano qualche cosa di fisso, mentre i mezzi di comunicazione appartengono agli elementi mobili del paesaggio». Così E. MIGLIORINI, *L'Uomo e la Terra*, Napoli, Libr. Scient. Ed., 1962, pp. 140; cfr. p. 123. Cfr. anche E. FELS, *Der wirtschaftende Mensch als Gestalter der Erde*, Stoccarda, Franckh'sche Verlagschandlung, 1954, pp. 258; cfr. pp. 48-57.

SUMMARY. — The Italian industry of the pleasure boats is very young, but it has rapidly developed, acquiring the foreign markets. Since 1960 the manufacture of pleasure boats has increased of the 150% and the range of the manufactured hulls is really various.

The main dockyards, except some particular case, can be found along the coasts of the sea and of the great subalpine lakes. They are gathered along the shore of Liguria, Tuscany, Campania and Venetia Julia. In 1968, 20.000 boats have been manufactured mainly in plastics, but the little Italian dockyards suffer the consequence of an heavy taxation, of the long course of matriculations of the hulls and of the lack of good landing places. The little harbour fit for the pleasure yachting are really few, because many ports of call lack the equipments.

Nevertheless the industry is rapidly developing and the internal market is blooming. The consequences on the environments of the seaside towns are remarkable not only for the presence of the dockyards, but because the swarming of the pleasure boats, mainly manufactured by national industry, is a new but steady feature of the landscape.