

Problematiche di sostenibilità nell'ambito del turismo nautico in Italia¹

Clara Benevolo

Sommario: 1. Le caratteristiche principali del turismo nautico - 2. L'offerta per il turismo nautico. Ruolo e criticità dei porti turistici - 3. Problematiche di sostenibilità - 4. Conclusioni - Bibliografia

1. Le caratteristiche principali del turismo nautico

Il seguente intervento vuole proporre alcune riflessioni e provocazioni sul turismo nautico nella prospettiva della sostenibilità. In particolare, dopo aver presentato i caratteri principali di questo tipo di turismo, vorrei sottolineare alcuni aspetti di criticità rispetto al tema della sostenibilità declinata nelle tre componenti di sostenibilità economica, ambientale e sociale e, infine, proporre alcune esperienze ed iniziative aventi l'obiettivo di superare tali criticità. La finalità è quella di riflettere su alcuni aspetti che riguardano l'intero panorama nazionale ed internazionale, nonché di proporre alcune provocazioni su una tipologia di turismo così importante per alcune regioni ma anche molto critica per la salvaguardia del nostro patrimonio marino e costiero.

Per comprendere le specificità di questo contesto affrontiamo innanzitutto il problema definitorio: cosa si intende per turismo nautico? Questa tipologia di turismo rientra nell'ambito del turismo del mare ovvero del turismo mosso e motivato dalle risorse marine, in cui il mare e l'ambiente marino rappresentano il centro dell'esperienza turistica e la sua principale motivazione²: il turismo nautico, avendo il mare come luogo privilegiato dell'esperienza turistica, è una delle molteplici manifestazioni del turismo del mare.

¹Il presente contributo riprende, rivista ed ampliata, la relazione dal titolo: "Turismo sostenibile: quali sfide dal turismo nautico?" presentata al Convegno dell'Accademia Italiana di Economia Aziendale "Sostenibilità dello sviluppo turistico e competitività del territorio", tenutosi presso il Polo Universitario di Imperia il 2 dicembre 2011.

²Il turismo marino comprende molteplici attività ludiche e sportive: turismo balneare e delle isole, turismo naturalistico, turismo nautico, crociere, *whale watching*, attività turistico-sportive sull'acqua, ecc. Per approfondimenti si rinvia a Hall e Page (1996); Orams (1999); Miller (1993); Hall (2001); Garrod e Gossling (2008); Van der Merwe *et al.* (2010).

Tuttavia occorre considerare anche il concetto di diportismo nautico ovvero l'insieme delle attività di svago svolte con l'ausilio di una imbarcazione da diporto³. In quanto tale, il diportismo non comprende necessariamente attività turistiche potendo essere limitato al tempo libero ed allo sport, senza comportare viaggi e soggiorno e senza, quindi, le caratteristiche spaziali e temporali proprie del turismo. Il turismo nautico è la manifestazione "turistica" del diportismo in quanto insieme di attività svolte sul mare e sulla costa (ma anche nelle altre acque navigabili) con l'ausilio di una unità da diporto (indipendentemente dal titolo giuridico in base al quale si ha la disponibilità del mezzo di trasporto⁴) che può essere utilizzata sia per gli spostamenti sia per il soggiorno (Benevolo, 2010b). Il turismo nautico, quindi, si colloca idealmente all'intersezione tra il turismo del mare ed il diportismo nautico essendo un fenomeno più ampio di quello del semplice diportismo poiché quest'ultimo può limitarsi a forme di escursionismo e di attività ludiche e sportive. Il turismo nautico dovrebbe, al contrario, porsi in un'ottica di valorizzazione e promozione delle risorse e attrattive turistiche anche in prospettiva internazionale, rispetto cioè all'attrazione di flussi di turismo esteri (Luck, 2007).

Gli aspetti caratterizzanti il turismo nautico sono sostanzialmente tre (Fortezza, 2008; Benevolo, 2010b)⁵. Innanzitutto il turista nautico è colui che viaggia e soggiorna sul mare e nei porti (che rappresentano il luogo di riparo e sosta dell'imbarcazione) che sono, nel contempo, le vie ed i luoghi privilegiati del viaggio e del soggiorno. Secondariamente, l'utilizzo di una imbarcazione, quale mezzo di trasporto e di ricettività "al seguito", determina le modalità di realizzazione delle due attività, il viaggio ed il pernottamento, caratterizzanti qualsiasi fenomeno turistico (Candela e Figini, 2003). Infine, va ricompresa in questa fattispecie anche la domanda turistica che si manifesta sulla "terraferma":

³Le unità da diporto sono denominate e suddivise nel seguente modo: *nave da diporto*: unità con scafo di lunghezza superiore a 24 metri; *imbarcazione da diporto*: unità con scafo di lunghezza superiore a 10 e fino a 24 metri; *natante da diporto*: unità da diporto a remi o con scafo di lunghezza pari o inferiore a 10 metri

⁴L'imbarcazione può essere di proprietà del conduttore, in comproprietà fra più persone, essere stata locata o noleggiata. La locazione (o *bareboat*) prevede il trasferimento della disponibilità dell'unità da diporto a favore del locatario/conduttore il quale si assume ogni onere e rischio connesso alla navigazione (diventandone, temporaneamente, l'armatore); inoltre, il conduttore deve essere in grado di comandare e condurre l'imbarcazione ed essere in possesso (ove necessario) di patente nautica oppure assumere il necessario personale di bordo. Nel noleggio (o *charter*), il noleggiante si impegna a compiere, con l'unità da diporto, una determinata navigazione ordinata dal noleggiatore con il mantenimento della disponibilità e della conduzione tecnica dell'unità da diporto; per questo è prevista la presenza a bordo del comandante/skipper e, se necessario, di equipaggio (alle dipendenze del noleggiante). Questo contratto è rivolto a persone che non hanno patente nautica o adeguata esperienza o che non desiderano impegnarsi attivamente nella conduzione dell'imbarcazione. È inoltre la norma nelle imbarcazioni di grandi dimensioni, in cui è necessario poter disporre di personale a bordo.

⁵Per una quantificazione di alcuni aspetti del turismo nautico si rinvia ai rapporti dell'Osservatorio Nautico Nazionale (ONN, 2009; ONN 2010) e, inoltre, Mendola e Ruggieri (2004); Adriatic Report (2006); OTC (2008); Nuccio (2011).

infatti, all'interesse "nautico" (motivazione prevalente) si associano, in questa forma di turismo, anche le attività che i suoi praticanti svolgono a terra, una volta che il natante è approdato. Includere tali attività nel turismo nautico è motivato dal fatto che, ad esempio, la visita dell'entroterra o della località su cui insiste il porticciolo turistico è resa possibile e sostenuta dal fatto di essere giunti alla costa dal mare, per mezzo di una unità da diporto.

I bisogni che muovono i turisti nautici sono principalmente connessi alla ricerca del benessere psicofisico, alla stima e all'autorealizzazione, anche attraverso l'ostentazione di uno stile di vita, alla ricerca di compensazioni narcisistiche ed edonistiche. Le motivazioni a cui risponde il turismo nautico sono, conseguentemente, in parte riconducibili alle altre forme di turismo come, ad esempio, curiosità, evasione dalla routine, riposo ed isolamento, desiderio di conoscere luoghi e persone, di vivere esperienze in culture e paesi stranieri, ecc.. Esistono tuttavia caratteri che sono più evidenti e rilevanti proprio in questo tipo di turismo: la passione per il mare e la natura in generale, la ricerca dell'avventura e l'amore per il rischio, il desiderio di "fuggire da tutto e da tutti", l'edonismo e l'esclusività, l'esaltazione dell'auto-organizzazione, la possibilità offerta, da questo tipo di turismo, di realizzare gli *short break*, ecc. (Benevolo, 2010a).

L'elemento che più caratterizza questo tipo di turismo, come già abbiamo accennato, è l'utilizzo dell'imbarcazione la quale non rappresenta tanto un mezzo di trasporto, quanto piuttosto costituisce essenza stessa dell'esperienza nautica. Alcune sue caratteristiche concorrono a determinare le diverse tipologie di turismo nautico e, conseguentemente, diversi profili di turista con preferenze, comportamenti e processi di scelta differenti (Kotler *et al.*, 2010). Innanzitutto le dimensioni determinano il tipo di viaggio, la sua durata ed estensione, le caratteristiche delle infrastrutture di approdo (ad esempio, la lunghezza dei moli o dei bacini di carenaggio) ed i servizi ivi richiesti. In secondo luogo, il tipo di propulsione scelta è espressione dei diversi bisogni e motivazioni: alla navigazione a vela ricorrono turisti maggiormente amanti della natura, dello sport, dell'avventura e del rischio mentre alla navigazione a motore, specie se di grandi dimensioni, possono essere ricondotte motivazioni quali l'edonismo, la legittimazione sociale, la volontà di ostentare un certo status, ecc. Infine il titolo secondo cui si utilizza l'imbarcazione ovvero il grado di disponibilità dell'imbarcazione ne caratterizza l'uso a fini turistici. L'imbarcazione può essere in proprietà o comproprietà, in locazione o *bareboat*, in noleggio o charter (con equipaggio e comandante)⁶. Infine, la disponibilità o meno di ricettività per l'imbarcazione ha impatto sulla provenienza dei turisti, sugli itinerari prescelti e sulla propensione o meno all'auto-organizzazione⁷.

Nonostante l'interesse che le attività turistiche legate alla nautica sembrano avere nel nostro Paese (Pencarelli e Forlani, 2007), dobbiamo evidenziare ancora la carenza di studi di rilievo che propongano, di questi fenomeni,

⁶Vedi, *supra*, nota 4.

⁷Per approfondimenti su caratteristiche ed implicazioni, qui solo accennate, rinviamo alla bibliografia fino ad ora citata.

valutazioni complete. I ricercatori che forniscono quantificazioni del turismo nautico utilizzano principalmente tre variabili che vengono proposte come proxy del fenomeno⁸: il numero delle unità da diporto ed il numero delle patenti nautiche per misurare la domanda; il numero dei posti barca per stimare l'offerta. Tali indicatori non possono essere considerati soddisfacenti perché unità da diporto e patenti sono solo presupposti e non misurazioni di un fenomeno che non è il turismo nautico bensì il diportismo e, inoltre, non considerano la domanda estera. I posti barca sono solo un indicatore potenziale di ricettività che, stante la caratterizzazione stanziale di molti diportisti (vista l'estensione delle nostre coste e la vocazione marinara del nostro popolo) non necessariamente sono posti barca destinati ad accogliere turisti del mare.

Attualmente non ci sono forme strutturate di raccolta di dati statistici per questo tipo di turismo e quanto disponibile⁹ non esaurisce il bisogno di disporre di conoscenze adeguate alla rilevanza del fenomeno, in termini sia di prospettive economiche e sociali sia di impatto (ambientale, occupazionale, ecc.)¹⁰.

2. L'offerta per il turismo nautico. Ruolo e criticità dei porti turistici

Passando dall'ottica della domanda a quella dell'offerta, possiamo chiederci ora quali sono i fattori di attrattiva su cui si basa questo tipo di turismo ovvero quali sono gli elementi naturali o antropici che caratterizzano una destinazione per il turismo nautico e inducono l'individuo a mettersi in viaggio. Inoltre, l'attenzione agli aspetti dell'ambiente, della natura e del mare sono connaturati in questo tipo di turismo e rendono imprescindibile la valutazione della sua sostenibilità (UE, 2003; Ruozi, 2005).

Innanzitutto, emerge una specificità del turismo nautico rilevante soprattutto quando si voglia parlare di sostenibilità: non è individuabile una tipologia di destinazione prevalente, bensì quelli che potrebbero essere definiti "luoghi", strettamente legati e interdipendenti nell'esperienza turistica, sui quali occorre ragionare sia in maniera unitaria sia affrontandone le specifiche caratteristiche ed implicazioni:

- i luoghi del navigare,
- i luoghi della sosta e della permanenza,

⁸Si veda, ad esempio, CNA Liguria (2006).

⁹Ad esempio, le stime dell'indotto turistico della nautica da diporto (Censis, 2006; 2011); le indagini di mercato sul diportista (Censis-Federazione del Mare, "Il profilo del diportista"; Ucina-Tns Abacus "Una barca per tutti", 2003).

¹⁰L'Osservatorio Nautico Nazionale - Turismo Diporto Territorio è stato costituito da UCINA, Provincia di Genova, Accademia Italiana della Marina Mercantile, DIEM (Dipartimento di economia e metodi Quantitativi) e CERIST (Centro di Ricerca per l'Innovazione e lo Sviluppo del Turismo) dell'Università degli Studi di Genova proprio al fine di realizzare studi e ricerche in tale ambito (<http://www.osservatorionautico.org>).

- i luoghi della visita e della scoperta "a terra".

Focalizzarsi su questa distinzione è funzionale ad evidenziare quali siano i più importanti aspetti di valorizzazione e sostenibilità relativi al turismo nautico, soprattutto per la tipologia che verrà approfondita (e quindi affrontata in ultimo) ovvero i luoghi della sosta e della permanenza.

I luoghi del navigare. Si tratta innanzitutto del mare, ma anche dei laghi e delle altre vie d'acqua interne navigabili; queste ultime poco rilevanti in Italia a differenza di molte regioni del resto d'Europa.

Qui le tematiche della sostenibilità ambientale sono le più critiche: dobbiamo infatti sottolineare che, al sicuro valore ambientale e climatico delle nostre risorse marine e costiere, va associata la necessità di operare meglio in termini di effettiva loro fruibilità (con attenzione ad aspetti quali sicurezza ed informazione) e sostenibilità (riduzione e controllo di inquinamento, rumorosità, affollamento, ecc.). In questo ambito, le sfide che provengono dal turismo nautico sono legate alla crescita e all'intensificarsi della presenza di imbarcazioni nei nostri mari e lungo le nostre coste, a causa sia della loro forte crescita numerica sia della crescita delle loro dimensioni medie e della più ampia diffusione della propulsione a motore, evidentemente di maggior impatto rispetto a quella velica.

Nell'ambito della sostenibilità ambientale nel comparto marino-portuale italiano, molto è stato fatto e possiamo citare, come rappresentativi, il riconoscimento e la salvaguardia delle 27 aree marine protette (che comprendono 222.442,53 ha di mare e 652,32 km di costa)¹¹ e i 19 parchi marini. E' da segnalare anche il progetto Gionha¹² che monitora le fonti di disturbo provenienti dal moto delle imbarcazioni e l'esistenza di una serie di progetti che coinvolgono regioni italiane ed europee in progetti di monitoraggio, salvaguardia, controllo ecc..

Inoltre si parla oggi sempre più spesso di nautica verde, di eco-yachting, di barche *green* ma, come scritto recentemente da un giornalista, "spesso sono semplici slogan, talvolta raccontano un tentativo, più raramente un risultato" (Cantoni e Belloni, 2011). Si stanno comunque facendo progressi almeno sul fronte della riduzione dei consumi energetici e degli sprechi (ad esempio, propulsioni ibride, pannelli solari, motori a basse emissioni, materiali leggeri, processi di infusione sottovuoto, ecc.).

Questi aspetti, solo accennati, rientrano nel più ampio tema della salvaguardia ambientale e, quindi, occorre rinviare alla letteratura in materia di turismo marino

¹¹Fonte: Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, Decreto 27 aprile 2010.

¹²"Il progetto di cooperazione transfrontaliera Governance and Integrated Observation of Marine Natural HABitat (GIONHA) promuove la tutela e la valorizzazione della risorsa marina e degli habitat di particolare pregio naturalistico che popolano l'area marina dell'Alto Tirreno, conosciuta anche come il "Santuario Pelagos". Il progetto è cofinanziato dal Programma di Cooperazione Transfrontaliera Italia-Francia "Marittimo", 2007-2013 ed è realizzato da ARPAT, Office de l'Environnement de la Corse, Regione Liguria, Regione Autonoma della Sardegna, Provincia di Livorno" (fonte: <http://www.gionha.eu/>).

sostenibile¹³ essendo questa una tematica non circoscrivibile agli impatti del turismo nautico bensì comprendente tutte le tipologie di turismo marino, nonché le attività produttive e commerciali che sul mare e con il mare si svolgono.

I luoghi della visita e della scoperta "a terra". Comprendono le risorse territoriali costiere e dell'entroterra di tipo naturale, antropico, culturale, storico, paesaggistico, ecc. a cui il turista nautico potrebbe essere interessato e a cui può accedere dal mare attraverso gli approdi.

La diffusa convinzione secondo cui il porto (soprattutto quello turistico) dovrebbe essere "porta d'accesso al territorio" o la "finestra dell'entroterra" non trova tuttavia conferma nella realtà dei fatti: ancora limitati sono i flussi verso la terraferma. Questo è dovuto essenzialmente alle caratteristiche di questo tipo di turismo. Infatti, fra le motivazioni che muovono il turista nautico, ci sono il desiderio di conoscere luoghi e persone ma, soprattutto, la passione per il mare e la natura, il desiderio di essere "sempre meno in spiaggia e sempre più in mare" (Becheri, 2008). Questi aspetti potrebbero, da un lato, spingere il turista nautico alla scoperta del territorio ma, nel contempo, limitarne il coinvolgimento, volendo egli spesso conservare un certo alone di esclusività, anche attraverso l'isolamento in mare. Inoltre, le speranze ed i propositi di molti operatori nei confronti di uno sviluppo del turismo nautico di cui possa beneficiare anche la costa e l'entroterra, si scontrano, ancora oggi, con la mancanza di specifiche politiche di valorizzazione, promozione e commercializzazione rivolte specificamente a questo tipo di turista. E' vero che qualcosa si sta iniziando a fare¹⁴ tuttavia i risultati significativi sono ancora pochi e l'impatto modesto.

La limitata attenzione alla promozione del turismo nautico è evidente anche nella scarsità dei posti barca riservati alle imbarcazioni in transito¹⁵ e quindi nella difficoltà per il diportista di disporre agevolmente di servizi di accoglienza per la sosta. Non consentono lo sviluppo di questo turismo, inoltre, l'assenza di efficaci e ampi servizi per effettuare prenotazioni online e, persino, il divieto di accesso alle unità diportistiche minori previsto in alcune marine.

Infine il "turismo a terra" dei diportisti nautici è significativamente influenzato dalle caratteristiche e dalle vocazioni del secondo gruppo di luoghi su cui voglio soffermarmi: i luoghi della sosta e della permanenza. Si tratta delle strutture di interfaccia terra acqua ovvero porti turistici (marine), la porzione di porti polifunzionali destinati al diportismo, i porti canale, le darsene e i punti d'ormeggio (approdi, spiagge attrezzate, rade)¹⁶.

¹³Si rinvia, fra gli altri, a Hunter e Green (1995); Hall e Page (1996); Hall (2001); Johnson (2002); Bramwell (2003); Garrod e Gosling (2008).

¹⁴Possiamo citare, ad esempio, l'iniziativa di offrire ai diportisti del Golfo dei Poeti un bus navetta a chiamata per visitare l'entroterra spezzino.

¹⁵In base alla Cir. 47/1996 del Ministero dei Trasporti, attualmente i porti italiani riservano al transito (e, quindi, potenzialmente al turismo) solo la quota minimale obbligatoria pari al 10% dei posti barca di ogni approdo.

¹⁶La classificazione fissata dall'art. 2 del D.P.R. 509/97 definisce:

Qui riteniamo importante evidenziare le tre funzioni svolte dai porti (le strutture di maggior impatto) dal punto di vista turistico: origine o partenza dei turisti; destinazione o arrivo; sosta o transito. Tali funzioni individuano altrettante tipologie di porti in chiave turistico-nautica¹⁷.

I porti di origine o partenza del turismo nautico sono costituiti da porti turistici e dai porti polifunzionali, generalmente di medie e grandi capacità, con ampia dotazione di servizi, vicini o baricentrici rispetto a centri urbani o a regioni ad alta intensità abitativa. Rappresentano il luogo dove le unità da diporto trovano abituale accoglienza e riparo nei periodi di non utilizzo. In esse i diportisti possono disporre di servizi per l'equipaggio e l'imbarcazione (rimessaggio, cantieristica, manutenzione, ecc.). È evidente la funzione stanziale di tali porti, definiti spesso "porti di residenza": le imbarcazioni rimangono ivi "posteggiate" per la gran parte dell'anno, escono in mare per crociere o uscite giornaliere, spesso vengono utilizzate per il soggiorno in porto finendo, quindi, per svolgere una funzione analoga a quella delle seconde case¹⁸. Questo ultimo aspetto è particolarmente critico nelle località che già presentano tassi di pressione turistica elevati ed in cui, quindi, riveste importanza cruciale la conoscenza e gestione dei flussi sia per l'impatto sulle infrastrutture d'accesso alla località (congestione, accessibilità, ecc.) sia per i consumi e gli usi legati alla permanenza (acqua, energia, rifiuti, sicurezza, ecc.)¹⁹.

I porti di sosta o transito, la seconda tipologia funzionale, costituiscono tappe del viaggio necessarie, ad esempio, per i rifornimenti ma possono anche rappresentare località di particolare interesse ambientale, naturalistico, sportivo, ecc. Possono non essere attrezzati per la sosta prolungata, in tal caso danno ospitalità attraverso approdi, punti di ormeggio o rade. In tale modo, la fruizione turistica del mare è possibile grazie alla disponibilità dell'unità da diporto, mentre

-
- "porto turistico" il complesso delle strutture amovibili e inamovibili realizzate con opere a terra e a mare allo scopo di servire unicamente o precipuamente la nautica da diporto ed il diportista nautico, anche mediante l'apprestamento di servizi complementari;
 - "approdo turistico" la porzione dei porti funzionali destinata a servire la nautica da diporto e il diportista nautico, anche mediante l'espletamento di servizi complementari.
 - "punti d'ormeggio" le aree demaniali e gli specchi acquei, dotati di strutture che non importino impianti di difficile rimozione, destinati all'ormeggio, alaggio vario e rimessaggio di piccole imbarcazioni e natanti da diporto. (fonte: ONN, 2010)

¹⁷Altri autori propongono classificazioni diverse e finalizzate a mostrare il ruolo che il porto assolve nell'ambito della creazione di esperienze per il fruitore del porto stesso (Pencarelli e Forlani, 2007) o come si configurano le relazioni tra il porto e gli altri operatori del territorio in cui esso è inserito (integrazione delle attività e complementarietà) (Penco, 2008b).

¹⁸"Il turismo nautico, di fatto, modifica la struttura dell'offerta ricettiva locale, aggiungendosi a quest'ultima e dando vita a nuovi flussi di domanda turistica" (Mendola e Ruggieri, 2004, p. 166). Per una stima di tale "ricettività" si rinvia alle indagini svolte da Mendola e Ruggieri (2004) e da Benevolo (2008).

¹⁹Per quanto riguarda, ad esempio, la Liguria, un'indagine (Unioncamere, 2008) evidenzia che la funzione di gran lunga più significativa dei porti turistici della Liguria sia quella di offrire un ormeggio permanente alle imbarcazioni dei diportisti residenti in Liguria e nelle regioni contermini (Piemonte e Lombardia).

la fruizione turistica della costa e dell'entroterra risulta oltremodo limitata dalla ridotta o impossibile ricettività delle strutture portuali.

Infine, i porti di destinazione sono porti o approdi di località rinomate dal punto di vista turistico, spesso per le loro caratteristiche ambientali (mare e isole) ma anche per fattori legati alla moda ed alle persone che li frequentano come accade, ad esempio, per la costa Azzurra o la costa Smeralda (mondanità). Tali porti hanno una forte attrattività turistica e rappresentano la meta (o una tappa) del viaggio, a cui dedicare una sosta anche prolungata²⁰.

E' evidente come le tre tipologie proposte siano state individuate in base alle funzionalità prevalenti e possano quindi sussistere, ad esempio, porti di partenza che svolgano, per alcuni turisti, il ruolo di porti di destinazione o viceversa.

3. Problematiche di sostenibilità

Qualsiasi fenomeno turistico è qualificabile come sostenibile quando tutela ambiente, economia e identità delle popolazioni residenti in un'ottica di medio-lungo periodo. Inoltre, il turismo è responsabile e sostenibile quando riconosce alla comunità ospitante il diritto ad essere protagonista nello sviluppo turistico e sociale del proprio territorio. La sostenibilità va valutata avendo attenzione alle sue tre componenti e quindi deve sussistere: un turismo economicamente conveniente, un turismo ecologicamente sostenibile ed un turismo eticamente e socialmente equo²¹. Inoltre il turismo è responsabile e sostenibile quando riconosce alla comunità ospitante il diritto ad essere protagonista nello sviluppo

²⁰In una recente indagine (Quagli, 2008), viene mostrato ad esempio il caso della Liguria, regione ricca di luoghi di forte attrattiva, anche per il turista nautico, in cui la promozione delle sue località verso tale tipologia di turisti appare indispensabile. Sembra tuttavia che tale opportunità non venga né percepita né colta dagli operatori del settore e, se mancano forme promozionali ad hoc, sono anche oltremodo carenti le semplici informazioni destinate ai diportisti. Nell'indagine effettuata (Benevolo, 2008), i diportisti lamentano la carenza di informazioni turistiche, di sistemi di accesso wireless ad internet (che consentirebbe la fruizione di risorse conoscitive presenti sul web), di navette per escursioni nell'entroterra, l'impossibilità di prenotare on-line il posto barca, ecc.. In generale, navigando in internet, è facile riscontrare come, nei siti dedicati ai diportisti, esistano generalmente poche notizie (e pochi link) di servizio e sostegno alla fruizione turistica delle località e dell'entroterra, mentre, nel contempo, i portali turistici di località o regioni non prevedano un canale dedicato al diportista.

²¹La "Carta per un Turismo Sostenibile" redatta durante la Conferenza Mondiale sul Turismo Sostenibile (Lanzarote, 27/28 aprile 1995) afferma inoltre che: "lo sviluppo sostenibile è un processo guidato che prevede una gestione globale delle risorse per assicurarne la redditività, consentendo la salvaguardia del nostro capitale naturale e culturale. Il turismo, come potente strumento di sviluppo, può e dovrebbe partecipare attivamente alla strategia di sviluppo sostenibile. La caratteristica di una corretta gestione del turismo è che sia garantita la sostenibilità delle risorse dalle quali esso dipende".

turistico e sociale del proprio territorio. E' evidente come, in questo approccio alla sostenibilità, gli aspetti ambientali siano determinanti ma non siano l'unico ambito su cui soffermarsi e che tutto vada inoltre considerato in un'ottica di necessaria regolazione (Hall, 2001; Ruozi, 2005; Franch, 2010).

Nel prosieguo, vorremmo soffermarci sulle problematiche di sostenibilità per quanto riguarda, in particolare, quelli che abbiamo definito "i luoghi della sosta e della permanenza", declinate nelle tre dimensioni sopra citate.

Sostenibilità economica.

Premesso che per questo tipo di investimenti non vengono effettuate analisi costi-benefici o costi-opportunità (a nostro avviso, invece, necessarie e auspicabili), due sono gli aspetti relativi all'impatto economico delle infrastrutture portuali che devono essere valutati e su cui forniamo alcuni spunti di riflessione²².

Il primo aspetto riguarda la realizzazione di infrastrutture portuali le quali rappresentano investimenti rilevanti sia dal punto di vista ambientale sia economico.

Secondo l'Osservatorio Nautico Nazionale (ONN, 2010) in Italia ci sono 534 porticcioli turistici con complessivi 153.161 posti barca, suddivisi fra porti turistici-marine (25,3%), porti polifunzionali (porti industriali e commerciali, porti canale, darsene) (63,4%) e punti d'ormeggio (approdi-spiaggia attrezzata-rada) (11,3)²³.

Da questo punto di vista, occorre domandarsi quanto valgano i *capture rate* che derivano dagli investimenti in infrastrutture portuali per il diportismo sapendo che tali tassi misurano la parte di valore, generato dagli investimenti, che va a beneficio dell'area in cui il porto insiste e della sua popolazione. Rispetto alla sostenibilità economica è infatti fondamentale misurare quanto venga "catturato" dal territorio e a quanto ammontino invece i benefici che vengono dispersi al di fuori dei confini dell'area oggetto di studio. Al riguardo, se consideriamo l'insieme degli investimenti realizzati per la costruzione dei porti e l'impatto economico in termini di indotti diretti e indiretti che sicuramente la costruzione del porto produce, dobbiamo evidenziare, da un lato, che raramente le attività edili, immobiliari e dell'impiantistica vedono un coinvolgimento di imprese locali, mentre, dall'altro, che si tratta di effetti positivi ma comunque temporanei, limitati cioè al tempo della costruzione dell'infrastruttura. La crescita di alcuni indicatori economici che si verifica nel periodo della costruzione va quindi considerata per la natura che riveste e per i limiti che ho evidenziato.

Per quanto attiene inoltre al ritorno dell'investimento, essendo quest'ultimo prevalentemente di origine privata, come tale riveste natura "non pubblica" e i ritorni saranno a beneficio solo dei soggetti imprenditoriali investitori.

Il secondo aspetto che ha rilievo, per la sostenibilità economica, è relativo alla gestione della struttura portuale che si esplica attraverso l'erogazione di servizi

²²Per una stima a livello internazionale si rinvia a Diakomihalis e Lagos (2008).

²³In Italia, le imbarcazioni sottoposte a registro (quelle superiori ai 10 metri di lunghezza) sono circa 100.000 ma rappresentano solo il 16% dell'intero parco nautico italiano che, secondo alcune stime, dovrebbe ammontare a 618.000 unità). E' evidente la netta prevalenza delle unità non immatricolate, pari a circa l'84% del totale (Nastasi, 2008).

alla barca ed al diportista. In questo ambito, è necessario individuare e misurare quanti e quali fra gli indotti diretti ed indiretti generati vengano effettivamente acquisiti dalla comunità locale ovvero va calcolato anche in questo caso il *capture rate*. Infatti, solo una sua stima può consentirci una corretta valutazione della sostenibilità economica della gestione di queste strutture (Cozzi *et al.*, 2009).

Infine, bisognerebbe valutare quante delle attività economiche create o attivate da queste infrastrutture portuali (ad esempio, attività commerciali, ristorative, ricettive, di servizio alla persona, ecc.) siano effettivamente aggiuntive o invece solo sostitutive di quelle già esistenti nella località su cui insiste il porto.

Appare a questo punto necessario un ulteriore approfondimento: per quantificare l'impatto economico di questi "luoghi" del turismo nautico (come li abbiamo voluti definire) occorre tenere in considerazione anche quella che abbiamo definito la specifica vocazione del porto: stanziale, di transito, destinazione, ecc. E' infatti evidente che, per avere importanti ricadute economiche sui territori interessati dal fenomeno, la sola presenza di posti barca attrezzati non sia sufficiente per attrarre e sviluppare il turismo, soprattutto in un contesto di forte concorrenza da parte di approdi vicini (si pensi alla Costa Azzurra, alla Croazia e alla Grecia). Oltre alla disponibilità degli ormeggi è fondamentale la presenza di una serie di servizi di supporto e di servizi turistici ma, soprattutto, deve esistere una evidente attrattività turistica della località ovvero qualcosa che, come in altre forme di turismo, motivi il viaggio ed il soggiorno.

E' importante quindi approfondire le diverse dimensioni dell'impatto.

Nei porti di partenza e, quindi, di permanenza, con relativamente poca attrattiva turistica²⁴, gli operatori offrono soprattutto servizi al diportista stanziale ed alla sua barca (ormeggio, manutenzione e carenaggio, spese dell'equipaggio stabilmente imbarcato per le unità di rilevanti dimensioni, ecc.) (Penco, 2008b). L'impatto economico è accessorio e spesso soggetto a stagionalità. Questa fattispecie riguarda soprattutto i porti dell'Alto Tirreno e Adriatico dove è concentrato più del 51,4% dei posti barca.

Diverso è invece il contesto nei porti di arrivo, vere e proprie destinazioni turistiche, verso le quali operare in termini di turismo nautico e, soprattutto, di servizi al diportista in transito (ad esempio, servizi di informazione anche su attrattive turistiche a terra) e alla barca (carburante e cambusa). Questi approdi possono essere oggetto di attrattiva sia per i diportisti sia per i residenti ed i turisti

²⁴Va ricordato che anche questa tipologia di porti può essere meta di turismo nautico (e configurarsi quindi come porto di arrivo) tuttavia la nostra distinzione prende in considerazione la funzione prevalente, la "vocazione" dell'infrastruttura, definita sia dalla sua localizzazione (ad esempio, vicina o baricentrica rispetto a grandi centri urbani) sia dal contesto di mercato e dalle modalità di gestione adottate (ad esempio, domanda di posti stanziali superiore all'offerta; ridotti posti barca riservati alle imbarcazioni in transito, ecc.)

(ad esempio, pensiamo alla rilevanza che possono aver per il *charter* nautico²⁵). In questi porti, le attività commerciali e turistiche creano valore aggiunto e posti di lavoro significativi. Si tratta di approdi nel Sud Italia, nelle isole ed in località estere verso cui i diportisti, stabilmente residenti nei porti dell'alto Adriatico e alto Tirreno muovono nei mesi estivi e nei week end.

L'Osservatorio Nautico Nazionale ha stimato l'indotto generato dai diportisti in transito e stanziali (ONN, 2009; 2010)²⁶. Complessivamente la spesa di un diportista medio, in un porto diverso dall'ormeggio abituale (diportista in transito), supera i 90 euro giornalieri. Tale dato varia considerevolmente a seconda della tipologia di imbarcazione: dai 75 euro per i possessori di natanti, fino a oltre 300 euro per chi naviga su navi da diporto (superiori ai 24 metri). Per quanto riguarda i soli marina, risulta che la spesa totale del diportista stanziale è pari a 1,1 miliardi (46,4% nell'Alto Tirreno, 22,6% nell'Alto Adriatico e 22,7 nel Tirreno Centrale) dei quali il 44% riguarda spese portuali e di gestione della barca e il 56% le spese sul territorio (shopping, ristorazione, cultura, intrattenimento, trasporto)²⁷ (ONN, 2010)²⁷.

Sostenibilità sociale.

Affrontati i temi delle ricadute economiche di tali infrastrutture, dobbiamo chiederci quanto effettivamente questi porti siano percepiti dalla comunità locale come fattori e fonte di sviluppo, di occupazione e di reddito e quindi affrontare il tema della sostenibilità sociale.

Nelle località in cui vengono realizzati i porti turistici, è evidente come spesso il promuoverne la costruzione sia, in primo luogo, un rilevante investimento immobiliare. La comunità ospitante è spesso poco coinvolta in queste scelte di così rilevante impatto e ancora pochi sembrano essere i benefici effettivi. Occorrerebbe al riguardo domandarsi quanto il turismo nautico venga percepito dalla comunità locale come fonte di sviluppo. Per quanto riguarda il contesto italiano non ci sono studi specifici²⁸, possiamo però evidenziare come, con la costruzione del porto, il mare non sia più accessibile ai residenti, il porto ne impedisce la visuale e l'accesso e quello che era un bene pubblico (la costa, la spiaggia, il mare) diventa sempre più funzionalizzato.

²⁵Sul ruolo e l'impatto del *charter* nautico in Italia, si rinvia a quanto elaborato da ISYBA, Italian Ship & Yacht Brokers Association (<http://www.isyba.it/>).

²⁶Per un confronto internazionale si rinvia a Alcover *et al.* (2011).

²⁷Nel complesso la spesa media annua del diportista è di 5.900 euro. Tale stima è frutto di una serie di indagini dirette e di stime: si rinvia pertanto, per approfondimenti, a ONN, 2009, pag. 108 ss. e ONN, 2010, pag. 125 ss. Si vedano, inoltre, le elaborazioni di Neglia (2011).

²⁸Per un esempio di indagine diretta sulla percezione dei progetti di nuove infrastrutture portuali si rinvia al sondaggio d'opinione tra la popolazione residente, i turisti abituali e i commercianti di Santa Margherita Ligure sul progetto di messa in sicurezza e riqualificazione del porticciolo locale. Studio commissionato proprio dal soggetto promotore del progetto, la da Santa Benessere & Social S.p.a., all'ISPO .
(link: www.ispo.it/doc/pol/20110831_SantaMarghe.pdf)

Sulla necessità e inevitabilità di tali rilevanti investimenti immobiliari sulle nostre coste (motivati dalla convinzione di una ancora insufficiente offerta di posti barca) pochi obiettano, ma sarebbe interessante verificare quali sono le conseguenze e implicazioni, ad esempio, per le zone costiere a vocazione balneare, per quanto riguarda i moti ondosi e l'erosione delle spiagge circostanti ovvero quali gli impatti su una tipologia di risorsa non rinnovabile cioè irriproducibile. Inoltre esiste, e andrebbe adeguatamente valutata, la concorrenza nell'uso dello spazio costiero (Vallega, 1993), così come quella tra turismo nautico e turismo balneare. La balneazione è, infatti, attività interessante non solo per i turisti ma anche per i residenti e gli escursionisti.

Un ultimo tema è quello del turismo nautico sociale ovvero della salvaguardia e promozione della nautica di più ridotte dimensioni ma dai "grandi numeri". Questo tipo di diportismo può usufruire di altre forme di ricettività: rimessaggio a terra, spiagge attrezzate, scivoli, campi boe, darsene scavate, pontili galleggianti, e potrebbe trarre beneficio anche dalla riconversione dell'esistente portualità commerciale dismessa. Lo sviluppo di tali forme di ricettività alternativa (che richiedono comunque strade di collegamento, spazi di sosta per auto e carrelli, servizi, ecc.) consentirebbe anche di liberare spazi in acqua per le unità da diporto di maggiori dimensioni.

Infine è evidente che i gestori dei porti hanno logiche economiche diverse da quelle della comunità e del bene pubblico in generale. Ad esempio, la priorità dei gestori è quella di vendere tutti i posti barca o affittarli con continuità, offrire servizi remunerativi ai diportisti stanziali, al fine di ammortizzare gli investimenti e coprire i canoni demaniali. L'obiettivo è la piena occupazione della capacità ricettiva portuale per poter generare adeguati livelli di fatturato per il suo gestore.

Certamente il sistema dei porti turistici si basa su interventi privati e tali devono rimanere tuttavia è evidente che i vantaggi derivanti dalla valorizzazione delle risorse distintive della località (mare e accesso al mare) vengano goduti da una sola tipologia di stakeholder. Infatti, il porto turistico, soprattutto nella forma di marina, assume la configurazione prevalentemente (se non esclusivamente) tipica delle destinazioni di tipo *corporate* (contrapposte a quelle di tipo *community*) (Martini, 2005) in cui un soggetto imprenditoriale, in questo caso il gestore del porto, esercita il controllo della destinazione e formula una strategia di offerta in termini di mercato obiettivo, posizionamento competitivo, servizi offerti, azioni promozionali, logiche commerciali. Nella realtà questo sembra comunque essere più un auspicio che una realtà, essendo i gestori dei porti scarsamente promotori della rete di creazione del valore per il turista nautico (Penco, 2008a) e non essendo incentivati a promuovere la sosta occasionale e temporanea presso le proprie strutture poiché godono già di una situazione di eccesso di domanda (di posti barca stanziali) rispetto all'offerta.

Sostenibilità ambientale.

Affrontiamo infine il tema della sostenibilità ambientale. In ambito marino sono in atto molte iniziative e ne abbiamo già fatto cenno in precedenza. In ambito portuale e rispetto, quindi, alla ricettività delle imbarcazioni, invece, le considerazioni sono diverse a seconda che si parli di porti esistenti o "futuri".

I porti esistenti hanno impatti ambientali significativi e rischi potenziali rilevanti, legati soprattutto alle dimensioni delle infrastrutture (Candela e Figini, 2003). Esistono infatti porti di capacità rilevanti, con 800/1.000 posti barca, la cui gestione è particolarmente critica (in termini di acque, rifiuti, viabilità d'accesso, ecc.). I gestori hanno avviato percorsi volontari di certificazione ambientale, secondo la norma ISO 14001, applicata alle attività di gestione dei servizi portuali²⁹ mentre sempre maggiore attenzione viene data alla bioedilizia ed al risparmio energetico, così come all'attribuzione della Bandiera Blu degli approdi turistici³⁰ di cui sono dotati 63 approdi italiani. Infine, Assonat, l'associazione dei porti turistici, ha presentato un modello di Bilancio di Sostenibilità per gli Approdi e Porti Turistici³¹.

Sulla progettazione di nuovi porti è finalmente in atto una presa di coscienza rispetto al forte impatto ambientale di queste strutture che sono ormai numerose e occupano densamente la costa. In Italia, esiste, mediamente, una infrastruttura ogni 14 km di costa³², mentre abbiamo 20,5 posti barca/km con punte che arrivano ai 138,4 in Friuli, 91,7 in Veneto e 62,4 in Liguria e densità molto basse nelle regioni del Sud (6,3 in Calabria, 9,9 in Sicilia) (ONN, 2010). In tema di sostenibilità, tuttavia, oltre a questi indicatori, di rapido calcolo ma di limitata significatività, andrebbe stimata la capacità di carico ecologica-ambientale ovvero il rapporto tra estensione linearizzata della fascia costiera occupata da insediamenti portuali ed estensione linearizzata complessiva della fascia costiera balneabile.

²⁹Ad esempio, possiamo citare il progetto Marittimo Turismo Porti Ambiente, con il quale la Regione Liguria, in collaborazione con Provincia di Livorno, Corsica e Sardegna, ha sostenuto alcuni comuni e porticcioli turistici con fondi comunitari. La Marina di Loano ha ottenuto la certificazione ISO 14001, nel porticciolo di Santa Margherita Ligure il comune ha avviato un progetto sperimentale per l'uso delle spugne per la depurazione delle acque portuali, alla Spezia il Sistema Turistico Locale Golfo dei Poeti e il comune di Lerici stanno sviluppando un progetto integrato per la mobilità sostenibile nei porticcioli di Lerici, Ameglia, Porto Venere e Mirabello (fonte: www.regione.liguria.it).

³⁰I criteri internazionali per l'assegnazione della *Bandiera Blu degli approdi turistici* riguardano l'educazione ambientale e l'informazione; la gestione ambientale; i servizi e la sicurezza, la qualità delle acque. In Italia sono gestiti da FEE Italia (Foundation for Environmental Education) (<http://www.feeitalia.org>).

³¹Il progetto vuole rispondere all'esigenza degli operatori del comparto turistico portuale di "misurare" gli effetti economici, sociali e ambientali generati sul territorio dalle attività delle infrastrutture portuali e, al contempo, di dotarsi di strumenti gestionali utili a favorire un'efficace comunicazione e gestione delle relazioni industriali con enti pubblici, comunità locali, soci e potenziali investitori. I vantaggi che un porto turistico trae dall'adozione di un Bilancio di Sostenibilità sono quelli di migliorare: la capacità di "misurare" il valore sociale, economico ed ambientale della propria realtà organizzativa e dell'indotto generato sul territorio; la capacità di definire il proprio posizionamento strategico nel contesto locale; l'immagine e la capacità di comunicare e dialogare con P.A., autorità ed enti di controllo, popolazione circostante e stakeholder. (fonte: www.assonat.com)

³²Indice calcolato considerando le 534 infrastrutture complessive, comprendendo quindi tutte le tipologie, dai marina alla rada. (fonte: ONN, 2010, p. 53)

Proprio per la rilevanza di queste infrastrutture e l'ancora scarsa conoscenza relativa al loro impatto, si stanno facendo sempre più forti le voci di chi propone, a loro parziale sostituzione ed integrazione, la creazione di porti a secco³³, l'utilizzo di pontili galleggianti (anche stagionali) e la riconversione di strutture esistenti con il cambio di destinazione d'uso di banchine demaniali oggi inutilizzate, con un guadagno rapido di posti barca che taluni stimano da 20.000 a 39.000³⁴.

4. Conclusioni

In conclusione non possiamo che segnalare la relazione tra competitività e sostenibilità. Abbiamo visto come il turismo nautico sia foriero di sviluppo e di crescita non solo del turismo stesso ma di molte attività economiche come la cantieristica, l'immobiliare, il commercio, la ristorazione, ecc. Diventa quindi rilevante domandarsi se è possibile, e come, coniugare la sostenibilità con lo sviluppo e la crescita di questo turismo. La letteratura (Ritchie e Crouch, 2005) ci dice che una destinazione è competitiva se è capace di generare e preservare nel tempo un'esperienza turistica superiore a quella offerta da altri territori. Il successo di una destinazione dipende, da un lato, dalla dotazione di risorse (quindi dai vantaggi comparati) e, dall'altro, dalla capacità di usare e valorizzare la dotazione di risorse (quindi dai vantaggi competitivi). Tuttavia la competitività è illusoria se non è sostenibile e la sostenibilità, nel contempo, può essere un fattore di competitività (Ruozi, 2005). La sostenibilità va infatti vista come un elemento di lungimiranza commerciale, non solo di sensibilità socio-ambientale. Il rapporto "Travel&Tourism Competitiveness" (2011) prodotto dal World Economic Forum, mostra come Svizzera, Germania, Francia e Austria, siano i Paesi più competitivi del turismo globale anche, e in maniera sostanziale, grazie alle politiche nazionali adottate in materia di sviluppo sostenibile e tutela delle risorse ambientali (Quarto, 2011). Su questo ci sembra di poter affermare che chi opera "nel e per" il turismo nautico abbia davanti una serie di sfide molto importanti che riguardano il mare ma soprattutto le nostre coste, sfide che vanno finalmente affrontate nella loro complessità, riconoscendo che alle esigenze di ricettività delle imbarcazioni e di sviluppo del turismo nautico si possono dare oggi risposte migliori proprio perché più innovative e sostenibili.

³³Per caratteristiche e vantaggi si rinvia a Lombardi (2010 e 2011).

³⁴ONN (2010) e "Protocollo sulla nautica sostenibile" sottoscritto da ministero dell'Ambiente, operatori del settore ed enti gestori delle aree protette, agosto 2011.

Bibliografia

- Adriatic Report (2006), *Il diportismo nautico come catalizzatore di un turismo integrato in Adriatico*, Provincia di Ancona.
- Alcover A., Alemany M., Jacob M., Payeras M. *et al.* (2011), "The economic impact of yacht charter tourism on the Balearic economy", *Tourism Economics*, vol. 17, n. 3, p. 625.
- Becheri E. (2008), "Dal locale al globale. I mutamenti del mercato", Relazione presentata al *Forum regionale della Puglia*, 23-24 maggio.
- Benevolo C. (2008), *Luci ed ombre del turismo nautico*, in Quagli A. (a cura di), *Analisi gestionale dei porti turistici nella nautica da diporto. Il caso di Imperia*, Franco Angeli, Milano, p. 212.
- Benevolo C. (2010a), *Aspettative e domanda del turista nautico*, in Kotler P., Bowen J.T., Makens J.C., *Marketing del turismo*, 5° ediz., Pearson, Milano.
- Benevolo C. (2010b), "Turismo nautico. Una sfida per il *destination management*", *Rivista di Scienze del Turismo*, n. 3, p. 105-129.
- Bramwell B. (2003), (ed.), *Coastal Mass Tourism. Diversification and Sustainable Development in Southern Europe*, Channel View Publications.
- Candela G., Figini P. (2003), *Economia del turismo e delle destinazioni*, McGraw-Hill, Milano.
- Cantoni C., Belloni G. (2011), "Tutto lusso, zero sprechi", *Capital*, ottobre, p. 169.
- Censis (2006), *III Rapporto sull'economia del mare 2006. Crescita economica, capitale umano e tutela dell'ambiente nel cluster marittimo italiano*, Franco Angeli, Milano.
- Censis (2011), *IV Rapporto sull'economia del mare. Cluster marittimo e sviluppo in Italia e nelle regioni*, Franco Angeli, Milano.
- CNA Liguria (2006), *Analisi e prospettive di sviluppo della filiera della nautica da diporto. I risultati di una ricerca in Liguria*, Genova.
- Cozzi G., Panero C., Saturnino A. (2009), (a cura di), *I problemi di destination management in una prospettiva di marketing turistico-territoriale: il caso Sanremo*, Facoltà di Economia, Università degli Studi di Genova, Genova, accessibile al link (accesso 12 dicembre 2011):
<http://www.slideshare.net/tag/destination/10media=all&sort=latest>
- Diakomihalis M.N., Lagos D.G. (2008), "Estimation of the economic impacts of yachting in Greece via the tourism satellite account", *Tourism Economics*, vol. 14, n. 4, p. 871.
- Fortezza F. (2008), *Processi strategici e di marketing nel settore della nautica da diporto*, Franco Angeli, Milano.
- Franch M. (2010), *Marketing delle destinazioni turistiche. Metodi, approcci e strumenti*, McGraw-Hill, Milano.
- Garrod B., Gosling S. (2008), (eds.), *New Frontiers in Marine Tourism: Diving Experiences, Sustainability, Management*, Elsevier, Oxford, UK.
- Hall C.M. (2001), "Trends in ocean and coastal tourism: the end of the last frontier?", *Ocean & Coastal Management*, vol. 44, n. 9-10, p. 601.

- Hall C.M., Page S. (1996), (eds.), *Tourism in the Pacific: Issues and Cases*, Routledge, London.
- Hunter C., Green H. (1995), *Tourism and the environment: A sustainable relationship?*, Routledge, London.
- Johnson D. (2002), "Environmentally sustainable cruise tourism: a reality check", *Maritime and Coastal Studies*, vol. 26, n. 4, p. 261.
- Kotler P., Bowen J.T., Makens J.C. (2010), *Marketing del turismo*, 5° ediz., Pearson, Milano.
- Lombardi V. (2010), "Deindustrializzazioni nell'ambiente costiero: un'occasione da non perdere", *Nautica*, n. 10, p. 346.
- Lombardi V. (2011), "I porti a secco", *Nautica*, n. 4, p. 94.
- Luck M. (2007), (ed.), *Nautical Tourism. Concepts and Issues*, Cognizant Communication Corp., Elmsford NY.
- Martini U. (2005), *Management dei sistemi territoriali. Gestione e marketing delle desti nazioni turistiche*, Giappichelli, Torino.
- Mendola D., Ruggieri G. (2004), *Una metodologia campionaria per lo studio del turismo nautico. Problemi di stima e implicazioni sulla quantificazione del turismo sommerso*, in Giambalvo O., Parroco A.M. (a cura di), *Analisi dei mercati turistici regionali e sub-regionali: costumi sociali e risorse economiche per una politica di sviluppo sostenibile del territorio*, Collana di Studi Statistici
- Miller M.L. (1993), "The rise of coastal and marine tourism", *Ocean & Coastal Management*, vol. 20, n. 3, p. 181.
- Nastasi T. (2008), "Analisi del parco nautico da diporto in Italia", *Nautica*, luglio, p. 218.
- Neglia R. (2011), "Il contributo della nautica da diporto al prodotto interno lordo", *Nautica*, n. 3, p. 190.
- Nuccio I. (2011), *Il turismo nautico in Italia: le potenzialità di un settore già leader*, in Becheri E., Maggiore G., (a cura di) *Rapporto sul turismo italiano 2010-2011*, XVII edizione, p. 633.
- ONN (2009), Osservatorio Nautico Nazionale. Turismo Diporto Territorio, *Rapporto sul Turismo Nautico*, n. 1.
- ONN (2010), Osservatorio Nautico Nazionale. Turismo Diporto Territorio, *Rapporto sul Turismo Nautico*, n. 2.
- Orams M. (1999), *Marine Tourism. Development, Impacts and Management*, Routledge, London, New York.
- OTC (2008), Osservatorio del Turismo della Campania, *I prodotti turistici in Campania. Il turismo nautico*,
- Pencarelli T., Forlani F. (2007), (a cura di), *Turismo nautico e porti turistici. Quali prospettive nelle Marche?*, Edizioni QuattroVenti, Urbino.
- Penco L. (2008a), *I due "nuclei focali" della nautica da diporto: contenuti e modelli di rappresentazione*, in Quagli A., (a cura di), *Analisi gestionale dei porti turistici nella nautica da diporto. Il caso di Imperia*, Franco Angeli, Milano, p. 40.
- Penco L. (2008b), *La portualità turistica: definizione del business e dei fattori di competitività*, in Quagli A., (a cura di), *Analisi gestionale dei porti turistici nella nautica da diporto. Il caso di Imperia*, Franco Angeli, Milano, p. 64.

- Quagli A. (2008), (a cura di), *Analisi gestionale dei porti turistici nella nautica da diporto. Il caso di Imperia*, Franco Angeli, Milano.
- Quarto A. (2011), "La sostenibilità come elemento di competitività per il turismo italiano", Relazione presentata alla *Terza Riunione Scientifica Sistor*, Paestum, 17-18 novembre.
- Ritchie J.R., Crouch G.I. (2005), *The Competitive Destination, A sustainable tourism perspective*, CABI Pub., Oxon-UK.
- Ruozzi R. (2005), "Sostenibilità e competitività nel settore turistico", *Economia & Management*, n. 2, p. 95.
- UE (2003) (Unione Europea, Direzione Generale Imprese), *La valorizzazione del patrimonio naturale e culturale per lo sviluppo di un turismo sostenibile in destinazioni turistiche non tradizionali*, Unità Turismo.
- Unioncamere (2008), *Indagine sul turismo nautico in Liguria*, Genova.
- Vallega A. (1993), *Governo del mare e sviluppo sostenibile*, Mursia, Milano.
- Van der Merwe P., Slabbert E., Saayman M. (2010), "Travel Motivations of Tourists to Selected Marine Destinations", *International Journal Of Tourism Research*, vol. 13, n. 5, p. 457.

Clara Benevolo

Professore Associato di Economia e Gestione delle Imprese
DITEA - Dipartimento di Tecnica ed Economia delle Aziende
Facoltà di Economia
Università degli Studi di Genova
via Vivaldi, 5
16126 Genova
e-mail: benevolo @ economia.unige.it