

---

# **PROGRAMMA DI SVILUPPO DEL DISTRETTO PRODUTTIVO DELLA NAUTICA PUGLIESE**

---

## INDICE DEL DOCUMENTO

<b>1. PREMESSA</b> .....	<b>3</b>
<b>2. IL DISTRETTO PRODUTTIVO DELLA NAUTICA PUGLIESE</b> .....	<b>4</b>
2.1 DENOMINAZIONE .....	4
2.2 LOCALIZZAZIONE .....	4
2.3 SEDE.....	4
2.4 IL PRESIDENTE E IL COMITATO DI DISTRETTO.....	4
2.5 I SOGGETTI PROMOTORI.....	4
2.5.1 <i>Le imprese sottoscrittrici</i> .....	4
2.5.2 <i>Associazioni di categoria, Istituzioni pubbliche e private, Enti pubblici</i> .....	8
<b>3. MOTIVAZIONI ALLA BASE DELL'AVVIO DEL DISTRETTO</b> .....	<b>10</b>
<b>4. ANALISI DEL SETTORE NAUTICO E DELLA PORTUALIA' TURISTICA IN PUGLIA</b> .....	<b>11</b>
4.1 L'INDUSTRIA NAUTICA IN ITALIA .....	11
4.2 L'INDUSTRIA NAUTICA IN PUGLIA .....	13
4.3 LE INFRASTRUTTURE PER IL DIPORTO ED I SERVIZI.....	18
4.3.1 <i>Il parco nautico</i> .....	18
4.3.2 <i>Una stima delle patenti nautiche</i> .....	20
4.3.3 <i>Le infrastrutture per il diporto ed i servizi</i> .....	21
4.3.4 <i>La domanda di portualità turistica in Puglia</i> .....	27
4.3.5 <i>Il charter nautico</i> .....	28
4.3.6 <i>Impatto ambientale</i> .....	29
4.4 LE POLITICHE REGIONALI.....	30
4.5 SCENARIO – FORESIGHT.....	31
<b>5. ANALISI SWOT</b> .....	<b>37</b>
<b>6. VISIONE, OBIETTIVI, STRATEGIE</b> .....	<b>41</b>
6.1 PREMESSA.....	41
6.2 VISION.....	42
6.3 OBIETTIVI GENERALI.....	42
6.3.1 <i>Obiettivo generale 1: Sistemi d'impresa</i> .....	42
6.3.2 <i>Obiettivo generale 2: Sistema della portualità turistica e del turismo nautico</i> .....	43
6.4 OBIETTIVI SPECIFICI.....	44
6.5 LINEE D'AZIONE .....	ERRORE. IL SEGNALIBRO NON È DEFINITO.
6.5.1 <i>Linea d'azione 1: politiche a sostegno – strumenti d'incentivazione</i> .....	47
6.5.2 <i>Linea d'azione 2: infrastrutture (materiali e immateriali) – azioni di sistema</i> .....	51
<b>7. PARCO PROGETTI</b> .....	<b>53</b>
<b>8. MODELLO DI GOVERNANCE</b> .....	<b>54</b>
<b>9. CRONOPROGRAMMA</b> .....	<b>55</b>
<b>10 PIANO FINANZIARIO</b> .....	<b>55</b>
<b>11. BIBLIOGRAFIA</b> .....	ERRORE. IL SEGNALIBRO NON È DEFINITO.

## 1. PREMESSA

Attraverso lo strumento legislativo n. 23 del 3 agosto 2007, la Regione Puglia ha provato a rileggere con una lente insolita i propri confini economici. In questo senso, il territorio è stato ridefinito secondo una nuova mappatura dello sviluppo locale, individuando dei percorsi strategici che aiutano i territori a ipotizzare nuovi scenari per la valorizzazione delle proprie risorse e abilità. Il paradigma dello sviluppo locale quindi passa per l'individuazione dell'identità e delle potenzialità di ogni area, strettamente connesse a percorsi sempre più connotati dalla dimensione innovativa dei prodotti e dei servizi offerti. Con queste premesse, il presupposto per chi agisce sul territorio è quello di partire da una approfondita conoscenza della struttura, delle componenti e delle dinamiche dell'area di riferimento; in questo contesto, il concetto di distretto, inteso come rete e sistema in grado di generare e governare progetti concreti di sviluppo, costituisce l'autentica svolta nell'interpretare e gestire la rimodulazione del sistema economico territoriale partendo da specificità, vocazione e potenzialità dei singoli segmenti produttivi.

## 2. IL DISTRETTO PRODUTTIVO DELLA NAUTICA PUGLIESE

### 2.1 Denominazione

Distretto Produttivo della Nautica da Diporto in Puglia.

### 2.2 Localizzazione

Le imprese sottoscrittrici del presente documento hanno sede operativa nelle province di Bari, Brindisi, Lecce e Taranto.

### 2.3 Sede

Distretto Produttivo della Nautica da Diporto

c/o Camera di Commercio Industria Artigianato e Agricoltura di Brindisi

Via Bastioni Carlo V, 4/6 - 72100 Brindisi Tel. 0831.228111 - Fax 0831.228210 –

email: segreteria.generale@br.camcom.it - indirizzo PEC:  
cciaa@br.legalmail.camcom.it

### 2.4 Il Presidente e il Comitato di Distretto

Gli aderenti al distretto hanno eletto i componenti del **Comitato di Distretto** i quali, all'unanimità, hanno designato il **Sig. Danese Giuseppe** quale **Presidente del Distretto**, con i compiti di cui all'art. 6 della L.R. 3 agosto 2007, n. 23, Bollettino Ufficiale della Regione Puglia n.112 Suppl. del 3 agosto 2007.

I componenti del Comitato di Distretto sono i signori: Anglani Tommaso, Barone Luigi, Convertino Cosimo, D'addario Elena, D'Astore Daniele, De Pascalis Corradino, Del Nobile Nicola, Galanto Luigi, Lo Manto Paolo, Meo Giuseppe, Pomarico Cosimo, Ranieri Antonio, Rizziello Angelo, Vitali Umberto Amedeo.

### 2.5 I soggetti promotori

I soggetti promotori del riconoscimento del Distretto sono: CCIAA Brindisi, Comune di Brindisi, Provincia di Brindisi, Autorita' Portuale di Brindisi, CNA, Confindustria, CGIL, CISL, UIL,

Società Cantieri Navali Danese, Società Area Progetti – SNIM.

#### 2.5.1 Le imprese sottoscrittrici

Le imprese sottoscrittrici del presente documento che definisce il Piano di Sviluppo del Distretto della Nautica Pugliese appartengono all'intera filiera produttiva e sono di seguito elencate:

COGNOME E NOME	IMPRESA	SEDE
1)-Danese Giovanni	Cantiere Navale Danese s.r.l	Brindisi
2)-Barca Michele	C.B.S. s.r.l.	Brindisi
3)-Maslya van der Ben	Damarin s.r.l.	Brindisi
4)-Dentamaro Angelo	Area Progetti -SNIM s.r.l.	Brindisi
5)-Casale Raffaele	Telcom S.p.a.	Ostuni (BR)
6)-Capruzzi Giuseppe	Cartex s.r.l.	Triggiano (BA)
7)-Pascali Salvatore	Speedy s.r.l.	Sogliano (LE)
8)-Lo Manto Paolo	Enterprise Corporation s.r.l.	Foggia
9)-Bonfrate Donato	B & C Nautica s.n.c	Grottaglie (TA)
10)-Portolano Eupremio	Le Rotte di Portolano	Brindisi
11)-Limongelli Davide	Limongelli s.r.l.	Brindisi
12)-D'Ancona Luigi	T D M Arredi	S.Pancrazio S.no BR
13)-Carruezzo Salvatore	S.C.Editore Soc.Coop	Brindisi
14)-D'Addario Daniela	Italiana Servizi Porto Tur.	Taranto
15)-Mongelli Mauro	C & D s.r.l.	Taranto
16)-Mongelli Mauro	Taranto Yacht s.c.r.l.	Taranto
17)-Mingolla massimo	Mingolla Cantiere Nautico	Mesagne (BR)
18)-Baldacci Alessio	L.M. Motori Yachts s.r.l.	Bari
19)-Scarinci Paolo	Ventofresco s.r.l.	Grottaglie (TA)
20)-Ferrari Fabio	3 F s.r.l.	Brindisi
21)-Carani Marco	Marco carani Nautics	Ostuni (BR)
22)-Georgevich Livio	A.S.D. Circolo della vela	Brindisi
23)-Cramarossa Antonella	Motonautica Antonross snc	Palo del Colle (BA)
24)-Orlandino Marco Antonio	Star Nautica	Ostuni (BR)
25)-Montefusco Ines	Il Laboratorio del Mare snc	Lecce
26)-Agrusto Domenico	Lady Hawke Catamarani	Miggiano (LE)
27)-Carvignese Damiano	Idea Verde s.r.l.	Mesagne (BR)
28)-Semeraro Marco	B Sails	Bari
29)-Semeraro Paolo	Veleria Semeraro s.r.l.	Bari
30)-Ranieri Antonio	Cant.Navalmec.Rettifiche Ranieri	Bari
31)-Capriati Vito	Capriati Vito	Brindisi
32)-Balsamo Antonio	Naval Balsamo s.r.l.	Brindisi
33)-Anglani Tommaso	M.T.A. s.r.l.	Ostuni (BR)
34)-Maga Valentina	Conarg s.r.l.	Alezio (LE)
35)-Titi Teodoro	JLT Brindisi s.r.l.	Brindisi
36)-Pignatelli Fabio	Ondabuena Charter s.n.c.	Taranto
37)-Titi Teodoro	Titi Shipping s.r.l.	Brindisi
38)-Muci Antonio	Blu&Blu Italia	Ruffano (LE)
39)-Montefusco Paolo	Valeria Montefusco s.n.c.	Lecce
40)-Rosettani Giuseppe Maria	Isotta Frascini.	Bari
41)-Galanto Luigi	Socoges s.r.l.	Monopoli (BA)
42)- Longo Giuseppe	Tecnica Vetroresina s.a.s.	S.S.272 Nociglia(LE)
43)-Ricchiuto Tommaso	Bocca di Puglia	Brindisi
44)-Danese Anna	Calypso Holidays Service snc	Brindisi
45)-Gioia Giuseppe	Cantieri Navali Brindisi sas	Brindisi

46)-Gorgoni Marcello	Gorgoni s.r.l.	Brindisi
47)-Lacirignola Cosimo	Fiera del Levante S.p.a.	Bari
48)-De Luca Maria	Avvisatore Marittimo Porto BR	Brindisi
49)-Colapinto G.Donato	Modus s.r.l.	Bitonto
50)-Colapinto G.Donato	Circolo Nautica Costa del Sole	Bitonto
51)-Colapinto G.Donato	Mitiladriatica s.r.l.	Bitonto
52)-Lotito Pasquale	Consorzio Brindisi Produce	Brindisi
53)-Sgura Giulia	Consorzio Tesori di Puglia	Brindisi
54)-Marchionna Giuseppe	P&P Pubblico e Privato s.r.l.	Brindisi
55)-D'Elia Stefania	AQUA di Stefania D'Elia sas	Lecce
56)-Capone Mario	Autonautica	Lecce
57)-Monsellato Daniela	Cantiere Nautico Monsellato	Acquarica Del Capo LE
58)-D'Amico Claudio	D'Amico Claudio Tappezzerie	Casarano (LE)
59)-Rizzello Gerardo	Med Yachts	Casarano (LE)
60)-Gravili Eugenio	Motonautica 2000	Racale (LE)
61)-Monsellato Cesare	Nautica Resin Park	Casarano (LE)
62)-Caroli Salvatore	Nautica Toticchio	Gallipoli (LE)
63)-Schifano Luigi	Onda Blu s.r.l.	Cavallino (LE)
64)-Acquaviva Pierandrea	Porto Gaio s.r.l.	Gallipoli (LE)
65)-Vitali Monica	Salento navigando s.n.c.	Casarano (LE)
66)-Lementini Maria	Stilnautica s.r.l.	Lecce
67)-Montillo Ilaria	Tecnomar Salento s.n.c.	Carmiano (LE)
68)-Gozzini Alfredo	T.I.M.E. s.r.l.	Bari
69)-Vitali Umberto Amedeo	Studio Vitali & Partners	Casarano (LE)
70)-Carella Giovanni	Isilab s.a.s.	S.Vito dei N.nni (BR)
71)-Giurgola Pasquale	Brindisi Mare	Brindisi
72)-Quaresima Luca	Q.Yacht s.a.s.	Genova/Brindisi
73)-Lagioia Pietro	Techmarine Shipyard Services s.n.c.	Capurso (BA)
74)-Grato Pietro	Albaitalia	Soletto (LE)
75)-Paperini Massimo	Duck Design Massimo Paperini Yachts Designers	Roma
76)-Minerva Maria Letizia	Merleti s.a.s. di Maria Letizia Minerva	Lecce – S.Cataldo
77)-Montinari Dario	Gruppo SEA Project s.r.l.	Gallipoli (LE)
78)-Pappalettere Carmine	Centro Laser scarl	Valenzano (BA)
79)-Mancini Peter	Calpasen s.r.l.	Mola di Bari (BA)
80)-Pizzardi Andrea	Sistema Walcon Production s.r.l.	Brindisi
81)-Danese Loreto	Eco Sidercompositi	Grottaglie (TA)
82)-Anelli Nicola	Centro Velico Andrea Pigonati	Brindisi
83)-Perrone Cesarino	Eco Services s.r.l.	Brindisi
84)-Consales Cosimo	News s.a.s.	Brindisi
85)-Squitieri Giovanni	Officina dell'Immagine	Taranto
86)-Rozzoni Emanuela Luigia Maria	CREI s.r.l.	Brindisi
87)-Pecere Gian Battista	Octima	Brindisi
88)-Mollica Fabio	Edizioni effe s.r.l.	Brindisi
89)-Colelli Pasquale	S.I.S.R.I.	Brindisi
90)-Malcarne Alfredo	Confcommercio	Brindisi
91)-Sgherza Francesco	Confartigianato Puglia	Bari

92)-Poli Ugo	Associazione Datoriale Nuova API	Brindisi
93)-Quaranta Luigi Cosimo	Associazione Datoriale C.L.A.A.I.Puglia	Brindisi
94)-Bonatesta Giovanni	Log Brin Shipping s.r.l.	Brindisi
95)-Bonatesta Giovanni	Bontrans di Bonatesta G. e C. s.n.c.	Brindisi
96)-Giurgola Pasquale	B.I.S. s.r.l.	Brindisi
97)-Micelli Costantino	Esmi s.r.l.	Taranto
98)-Nardoni Fabrizio	Nardoni Lavori s.r.l.	Massafra (TA)
99)-Musolino Marco	Lubritalia S.p.a.	Palagiano (TA)
100)-De Vitis Arnaldo	De.Tra.Sud. s.r.l.	Taranto
101)-Semeraro Domenico	Autofficina Dante s.r.l.	Gallarate (VA)
102)_Ingrosso Antonio	Processi Speciali s.r.l.	Brindisi
103)-Potì Angela	La Chiave di Svolta di Angela Potì	Brindisi
104)-Lupo Valerio	Blu Gestioni s.r.l.	Taranto

2.5.2 Associazioni di categoria, Istituzioni pubbliche e private, Enti pubblici

ENTE	RAPPRESENTANTE LEGALE	SEDE
CONFINDUSTRIA Puglia	Presidente Dott. Nicola De Bartolomeo	Via Demetrio Marin, n. 3 - 70125 Bari
C.N.A. Puglia	Presidente Dott. Pasquale Ribezzo	Viale Einaudi, 51 70125 Bari
C.G.I.L. Puglia	Segretario Generale Dott. Giovanni Forte	Via V. Calace, 4 70123 - Bari
C.I.S.L. Puglia	Segretario Generale Dott. Enzo Lezzi	Via Paolo Lembo, 38/F - 70124 Bari
U.I.L. Puglia	Segretario Generale Dott. Aldo Pugliese	C.so Alcide De Gasperi, 270 - 70125 - Bari
ASSONAUTICA Reg.le PUGLIA	Direttore Dott. Dusconi Matteo	C/o Ufficio di Presidenza della Camera di Commercio di Taranto - Viale Virgilio, 152 - 74100 TARANTO
PROVINCIA DI BRINDISI	Presidente Dott. Massimo Ferrarese	Piazza S. Teresa, 2 - 72100 Brindisi
COMUNE DI BRINDISI	Sindaco Dott. Domenico Mennitti	Piazza Matteotti, 1 Brindisi
CCIAA BRINDISI	Dott. Alfredo Malcarne	Via Bastioni Carlo V, 4/6 - 72100 Brindisi
AUTORITA' PORTUALE DI BRINDISI	Presidente Dott. Giuseppe Giurgola	Piazza Vittorio Emanuele II 72100 Brindisi
CCIAA LECCE	Presidente Dott. Prete Alfredo	Viale Gallipoli, 39 - 73100 Lecce
CCIAA TARANTO	Commissario Dott. Roberto Falcone	V.le Virgilio, 152 - 74121 Taranto
COMUNE DI CASARANO	Sindaco Dott. Ivan De Masi	Piazza San Domenico, 1 73042 Casarano (LE)
CITTADELLA DELLA RICERCA DI BRINDISI	Presidente Dott. Vitantonio Gioia	S.S. per Mesagne, km. 7+300 72100 Brindisi
DATA MANAGEMENT	Dott. Di Natale Carlo	Cittadella della Ricerca S.S. per Mesagne, km. 7+300 72100 Brindisi
ISTITUTO TECNICO NAUTICO STATALE - BRINDISI	Dirigente Scolastico Prof.ssa Lopriore Rosalba	via Nicola Brandi, 11 - 72100 Brindisi (BR)
ENEA	Direttore Ing. Pietro Talmesio	Cittadella della Ricerca S.S. per Mesagne, km. 7+300 72100 Brindisi
UNIVERSITA' DEL SALENTO	Rettore Prof. Laforgia Domenico Delegato Prof. Maffezzoli Alfonso	Edificio "la Stecca", Complesso Ecotekne, via Monteroni - 73100 Lecce
CETMA	Ing. Luigi Barone	Cittadella della Ricerca S.S. per Mesagne, km. 7+300 72100 Brindisi
CNR	Dott. Pietro Aleardo Siciliano	Cittadella della Ricerca

		S.S. per Mesagne, km. 7+300 72100 Brindisi
OPTEL ELETTRONICA	Ing. Giovanni Melone	Cittadella della Ricerca S.S. per Mesagne, km. 7+300 72100 Brindisi

### 3. MOTIVAZIONI ALLA BASE DELL'AVVIO DEL DISTRETTO

Il distretto, approvato in via provvisoria dalla Regione Puglia e che, con la presentazione di questo programma di sviluppo, si candida al riconoscimento definitivo, muove dalla convinzione che il settore della nautica nella nostra regione, se opportunamente sostenuto, strutturato e valorizzato, può rappresentare una concreta occasione di crescita nel campo economico e sociale con notevoli ricadute occupazionali.

Occasione che potrà essere colta se si riuscirà ad avviare processi utili alla crescita e allo sviluppo tecnologico della imprese che operano lungo tutta la filiera della nautica; se si riuscirà a creare network ad alta potenzialità di sviluppo e innovazione tra le aziende aderenti, puntando sulla ricerca, sull'apertura internazionale e sulla qualificazione del capitale umano.

Immaginare una strategia di rilancio del sistema produttivo operante nei comparti nautici non può prescindere dal considerare un altro settore sempre più importante per l'economia regionale: il turismo nautico.

Il turismo nautico è, attualmente, uno dei settori economici con maggiori prospettive di espansione; il suo sviluppo comporta ricadute positive sul territorio sia direttamente, per il tramite delle attività economiche collegate al movimento dei diportisti – manutenzione, rimessaggio e ricovero delle imbarcazioni – sia indirettamente per i riflessi sull'industria della nautica la quale non può che ricevere benefici da un aumento della disponibilità di posti barca e dall'esistenza di strutture portuali efficienti, in termini di sostegno alla domanda di imbarcazioni.

Dalla sapiente integrazione delle politiche destinate ai due sistemi, dipenderà il successo o l'insuccesso del programma di sviluppo strategico.

## 4. ANALISI DEL SETTORE NAUTICO E DELLA PORTUALIA' TURISTICA IN PUGLIA

### 4.1 L'industria nautica in Italia

Il settore della nautica in Italia ha fatto segnare un fatturato complessivo stimato per il 2007 pari a € 6.208.790.000, (+ 18% rispetto al 2006) derivante per € 4.985.940.000 da produzione nazionale (80,3%) e per € 1.222.850.000 da importazioni (19,7%).

La produzione nazionale è composta da € 2.613.710.000 di produzione destinata al mercato nazionale (52,4%), da € 47.590.000 di produzione destinata ad attività di successiva esportazione (1%), e da € 2.324.640.000 di produzione per diretta esportazione (46,6%), di cui € 1.256.574.000 verso Paesi UE (54%) e € 1.068.066.000 verso Paesi extra UE (45,9%).

Le importazioni provengono da Paesi UE per un valore pari a € 913.770.000 (74,7%) e da Paesi extra UE per un valore pari a € 309.080.000 (25%). Le importazioni a loro volta sono poi ricollocate sul mercato italiano e sul mercato estero con i seguenti valori complessivi: € 1.121.230.000 (91,7%) e € 101.620.000 (8,3%).

Il fatturato globale del settore è rivolto per € 2.473.320.000 al mercato nazionale (39,8%) e per € 3.735.470.000 al mercato estero (60,1%).

Le cifre confermano la leadership della nautica italiana in Europa e nel mondo.

L'intera industria è composta da quattro sottosettori: cantieristica (come attività di produzione di unità da diporto); riparazione, manutenzione e rimessaggio; accessori; motori. La tabella 1 illustra inoltre i valori del settore in termini assoluti in € e in valori percentuali.

inoltre, la produzione nazionale è costituita da € 770.960.000 di produzione destinata al mercato nazionale (61,3%), da € 47.590.000 di produzione destinata ad attività di successiva esportazione (3,8%), e da € 440.240.000 di produzione per diretta esportazione (35%), di cui € 277.673.000 verso Paesi UE (63%) e € 162.566.000 verso Paesi extra UE (37%).

La provenienza delle stesse si può dire che provengono da Paesi UE per un valore pari a € 560.380.000 (76%) e da Paesi extra UE per un valore pari a € 180.120.000 (24%). Le importazioni a loro volta sono poi ricollocate sul mercato italiano e sul mercato estero con i seguenti valori complessivi: € 684.490.000 (92%) e € 56.010.000 (7,6%).

Tab. 1. La produzione totale (anno 2007), valori in euro

	Cantieristica	Riparazioni, manutenzione e rimessaggio	Accessori	Motori	Totale	% sul totale
Produzione nazionale	3.322.840.000	404.310.000	1.120.220.000	138.570.000	4.985.940.000	80.3%

Importazioni	482.350.000	-	349.910.000	390.590.000	740.500.000	19,7%
Fatturato globale	3.805.190.000	404.310.000	1.470.130.000	529.160.000	6.208.790.000	100%
Saldo import/export	1.382.800.000	19.250.000	14.810.000	-315.070.000	1.101.790.000	

Fonte: UCINA, Nautica in cifre 2008

Il numero totale delle aziende nazionali operanti nel settore è stato elaborato dall'UCINA (Nautica in cifre 2008) in base sia ai dati del registro delle imprese (categoria ATECO 35.12 "Costruzione e riparazioni di imbarcazioni da diporto e sportive") sia in base a proprie rilevazioni legate alla partecipazione delle aziende alle edizioni annuali del Salone Nautico di Genova. Il dato di base non è noto.

Dai dati dei registri camerali emerge che le imprese registrate nella sola classe "Costruzione e riparazioni di imbarcazioni da diporto e sportive" (cod. ATECO 35.12) per l'Italia sono 3.123, mentre quelle del gruppo ATECO 35.1 "Costruzioni navali e riparazioni di navi e imbarcazioni" sono 5.494.

Sempre sulla base della citata indagine dell'UCINA (tab. 2), i lavoratori impiegati nell'industria nautica nel suo complesso sono 36.650 di cui 25.860 lavoratori dipendenti (18.470 nel settore della cantieristica, 6.610 per il settore degli accessori e componenti nautici e 780 nel settore dei motori) e 10.790 addetti esterni (9.630 nel settore della cantieristica, 1.070 nel settore degli accessori e componenti nautici e 90 nel settore dei motori).

Tab. 2. Impatto del settore nautico sul mercato del lavoro 2007

	Dipendenti	Addetti esterni	Addetti interni in esclusiva	% add. est. in esclusiva su tot. add. est.	Dipendenti + add. esterni	Numero medio mesi di utilizzo add. est.	% utilizzo per più di 11 mesi l'anno	% utilizzo per più di 6 mesi l'anno
Cantieri + manutenzione, rimessaggio e riparazione	18.470	9.630	3.030	31 %	28.100	8	44 %	80 %
Accessori e componentistica	6.610	1.070	310	29 %	7.670	2	40 %	78 %
Motori	780	90	20	20 %	870	2	57 %	71 %
TOTALE	25.860	10.790	3.360	31 %	36.640	6	43 %	80 %

Fonte: UCINA, Nautica in cifre 2008

Dalle variazioni i termini di lavoratori nel 2007 sull'anno precedente emerge una buona performance sul lato della cantieristica, mentre un dato a luci e ombre per la componentistica, accessori e motori (vedi tab. 3).

Tab. 3. L'impatto del settore nautico sul mercato del lavoro, variazioni 2006 - -2007

	Valori al 2006			Variazioni 2006 - 2007		
	Dipendenti	Addetti esterni	Addetti interni in esclusiva	Dipendenti	Addetti esterni	Addetti interni in esclusiva
Cantieri + manutenzione, rimessaggio e riparazione	16.800	8.750	2.500	10 %	10 %	21 %

Accessori e componentistica	6.900	1.260	300	- 4 %	- 15 %	3 %
Motori	660	110	20	19 %	- 18 %	- 10 %
TOTALE	24.360	10.120	2.820	6 %	7 %	19 %

Fonte: UCINA, Nautica in cifre 2008

Le aziende del settore sono prevalentemente di piccole dimensioni: oltre il 35% delle aziende impiega meno di 5 addetti nautici mentre soltanto il 4.4% delle aziende impiega oltre 100 addetti. Tra i diversi comparti l'unico ad avere un numero di addetti più elevato nelle classi più numerose risulta essere quello dei motori (vedi tab. 5).

Tab. 4 Distribuzione percentuale delle aziende per classi di addetti

Comparto	da 1 a 5	da 6 a 15	da 16 a 50	da 51 a 100	oltre 100
Unità da diporto	42,6 %	31,0 %	16,7 %	3,6 %	6,1 %
Accessori	30,7 %	39,2 %	21,9 %	5,6 %	2,7 %
Motori	13,3 %	30,0 %	40,0 %	10,0 %	6,7 %
Totale	35,3 %	35,1 %	20,3 %	4,9 %	4,4 %

Fonte: UCINA, Nautica in cifre 2008

Anche in termini di fatturato prevalgono le PMI, per oltre il 44% delle quali si ha infatti un fatturato inferiore a 1,5 milioni di euro. Come per la segmentazione sul numero di addetti, la distribuzione risulta analoga per i comparti propriamente nautici (imbarcazioni ed accessori), e significativamente diversa per il comparto dei motori, caratterizzato da fatturati medi più elevati (si veda la tabella 6 ).

Tab. 5 Distribuzione percentuale delle aziende per classi di fatturato (milioni di euro)

Comparto	da 0 a 0,5	da 0,5 a 1,5	da 1,5 a 3	da 3 a 5	da 5 a 7,5	da 7,5 a 12,5	da 12,5 a 25	da 25 a 50	Oltre 50
Unità da diporto	23,7 %	21,3 %	13,1 %	12,2 %	5,5 %	7,6 %	6,7 %	4,9 %	4,9 %
Accessori	21,9 %	24,3 %	20,0 %	13,1 %	6,7 %	8,0 %	4,0 %	1,9 %	0,3 %
Motori	10,0 %	6,7 %	6,7 %	6,7 %	16,7 %	3,3 %	23,3 %	20,0 %	6,7 %
Totale	22,2 %	22,2 %	16,3 %	12,4 %	6,7 %	7,6 %	6,0 %	4,0 %	2,6 %

Fonte: UCINA, Nautica in cifre 2008

## 4.2 L'industria nautica in Puglia

Il settore della **nautica da diporto** in Puglia si caratterizza per la sua vasta estensione territoriale, pur se maggiormente concentrata nelle Province di Brindisi, Taranto e Bari. Lo sviluppo del comparto costituisce un fattore strategico nelle politiche di promozione turistica della Regione, in particolare per lo sviluppo del diportismo e della portualità turistica.

La Puglia, infatti, con oltre 900 chilometri di costa è una delle regioni italiane con il potenziale più elevato riguardo alla cd economia del mare.

Nella regione la nautica fa registrare alcune situazioni contraddittorie: da un lato il settore mostra interessanti tassi di crescita sia nella produzione che nel fatturato, con una forte propensione all'esportazione sostenuta da diversi punti di eccellenza, dall'altro la problematicità legata agli spazi in cui le imprese operano, le ridotte

dimensioni delle aziende rendono difficoltosa la loro partecipazione con ruolo di partner nei rapporti con i grandi soggetti del settore.

Infine, le carenti sinergie tra il turismo nautico e l'attività delle imprese si configura come una significativa privazione di un importante volano per il settore nautico in generale. Le aziende, infatti, non riescono a tenere testa alla crescita della domanda e soprattutto non riescono ad avere un punto di riferimento territoriale per la programmazione dei servizi e delle attività.

Nonostante la ridotta componente numerica le imprese pugliesi hanno registrato buoni risultati negli ultimi anni grazie alle strategie di mercato ed alle loro capacità progettuali e tecnologiche, ma anche grazie alla presenza di piccole imprese con elevate capacità professionali specialistiche che svolgono ruoli di primaria importanza nei processi di creazione del valore. Le diverse modalità e tecnologie di produzione nonché la molteplicità dei prodotti immessi sul mercato, rendono il settore dinamico e competitivo.

I cambiamenti intervenuti in generale nel sistema produttivo ed economico hanno mutato la tipologia delle imbarcazioni: da produzioni tradizionali si è passati ad altre maggiormente innovative nella lavorazione e nei materiali utilizzati con tecnologie e organizzazioni su base industriale o di filiera molto più articolate.

La natura del prodotto nautico non si riduce alla sola "imbarcazione da diporto" di dimensioni più o meno grandi, ma include tutta "l'economia del mare" che hanno portato, almeno in parte, ad affermare e a sviluppare la capacità competitiva prima e la propensione all'internazionalizzazione dopo, delle imprese della filiera nautica pugliese.

La produzione di imbarcazioni da diporto in Puglia è formata da un nucleo centrale di imprese (identificate come produttori veri e propri di unità da diporto) e altre realtà collegate (produttori di accessori e componenti strutturali e produttori di componenti motoristiche).

Il settore della nautica genera un indotto rilevante, inerente sia alle attività di produzione e commercializzazione di scafi e attrezzature sia alle attività terziarie rivolte agli armatori.

Occorre, tuttavia, sottolineare che l'indotto non è relativo a tutte le imbarcazioni, bensì a quelle di medie e grandi dimensioni in quanto il rimanente segmento di imbarcazioni di più piccole dimensioni produce solo un modesto impatto sullo sviluppo delle attività nautiche e sui settori collegati.

Il settore della cantieristica da diporto è notevolmente diversificato al punto da rendere complessa una trattazione unitaria delle problematiche che lo riguardano. Le imprese e gli operatori della cantieristica hanno accumulato esperienze e capacità operative di elevato livello e apprezzata qualità.

Spiccata è la "polverizzazione" e la limitata dimensione della cantieristica territoriale con ditte individuali e società di persone. Il contesto è infatti rappresentato da una realtà disaggregata, costituita da tante piccole aziende (il 90% delle imprese registrate sono ditte individuali) disseminate su tutta la fascia costiera. Spesso a causa della molteplicità di attività svolte congiuntamente dalla stessa impresa, ad un primo esame, non risulta scontata la collocazione di una specifica azienda in una tipologia piuttosto

che un'altra. L'opportunità tecnica ed economica di esercitare più funzioni affini o complementari, rende spesso difficile distinguere quella principale, fondamentale o prevalente. Ciò accade anche perché avvengono consistenti mutamenti nei livelli di convenienza che si determinano nel mercato e all'interno delle singole imprese.

Le aziende pugliesi operanti nel settore non appartengono solo al segmento della costruzione delle barche, ma si collocano a monte e a valle della produzione nautica. Tali imprese operano nella progettazione, produzione, commercializzazione e vendita di imbarcazioni destinate al diporto (cantieri navali, impianti elettrici, officine meccaniche, verniciatori, componenti ed accessori, falegnameria, trasporti, ecc). Accanto a queste, però, è bene ricordare che vi sono tutta una serie di aziende operanti in settori contigui: elettronica, meccanica varia, motoristica, carpenteria metallica, impiantistica, ICT, progettazione, ambiente, energia ecc. Troviamo, quindi, un complesso sistema di servizi destinati alla gestione delle unità (siano esse natanti, imbarcazioni, navi da diporto ecc) realizzate da un sistema di imprese le cui attività principali sono riconducibili ai servizi di stazionamento, manutenzione, rimessaggio ecc. Si è assistito, quindi, negli ultimi anni, ad una vivace crescita nell'industria nautica delle interrelazioni lungo la filiera con altri comparti produttivi e di servizi, che ha portato e continua a portare importanti trasformazioni strutturali.

Il dato del **fatturato** della nautica a livello regionale è di difficile stima principalmente perché le imprese del settore non sono riferibili ad una univoca classificazione all'interno delle rilevazioni dei vari soggetti istituzionali. Dalle indagini annuali dell'UCINA, stante un fatturato globale nazionale di circa 6,2 miliardi di euro per il 2007, è lecito presumere che, in proporzione con il numero di lavoratori operanti in Puglia (1,7%), il fatturato regionale si aggiri intorno ai 100 milioni di euro l'anno.

Nella tabella 7 sono riportati i dati sulla distribuzione geografica dell'industria nautica nelle regioni italiane. Alla Lombardia spetta il primato nazionale con circa un quarto del numero di aziende e di addetti. Seguono la Liguria, la Toscana e l'Emilia Romagna, che è quarta come aziende sul territorio ma occupa la seconda posizione per numero di addetti complessivo. Il Piemonte si caratterizza per una spiccata connotazione industriale delle aziende del settore con minore ricorso all'esternalizzazione delle attività.

All'interno di questo scenario la Puglia ricopre attualmente un ruolo secondario. Infatti il settore della nautica pugliese occupa solo l'11° posto tra le regioni italiane sia per quanto riguarda il numero di aziende operanti sul territorio (2,3% del totale) sia per il numero di addetti (1,7% del totale, 600 circa). Rispetto al 2006 la regione ha guadagnato una posizione rispetto alla numerosità aziendale, ma è arretrata di 2 posizioni circa numero di addetti. Un elemento distintivo del settore regionale è svolto dal comparto dei motori (è al 7° posto per la numerosità delle imprese e al 2° posto per gli addetti).

Sebbene i dati non collochino il settore della nautica pugliese fra quelli più importanti all'interno del contesto nazionale, è necessario rilevare che nel nostro territorio sono attualmente presenti circa 200 imprese che registrano buone performance e nel loro insieme ricoprono un ruolo importante per l'economia regionale.

Nello specifico, i dati di fonte camerale rilevano che le aziende operanti nel gruppo “Costruzione e riparazioni di imbarcazioni da diporto e sportive” cod. ATECO 35.12 sono 96 (3,1% del totale nazionale), mentre quelle che operano del gruppo ATECO 35.1 “Costruzioni navali e riparazioni di navi e imbarcazioni” sono 194 (il 3,5% del totale nazionale (21 FG; 62 BA; 30 BR; 46 LE; 36 BR). A questo tipo di rilevazione sfugge una significativa parte della realtà economica in parola quali i produttori di accessori, di motori marini, nonché alle aziende operanti nella riparazione, manutenzione e rimessaggio. Per queste ultime attività si rinvia al paragrafo 1.4.

Tab. 6. L'industria nautica nel suo complesso - Distribuzione percentuale del numero di aziende e di addetti per regione

	Aziende			Addetti			
	% 2007	% 2006	Var % 06/07	n. 2007	% 2007	% 2006	Var % 06/07
Lombardia	25,3	25,9	-2,3	8.796	24,0	22,5	6,7
Liguria	15,2	17,5	-13,1	3.555	9,7	11,5	-15,7
Toscana	10,6	10,9	-2,8	3.665	10,0	6,7	49,3
Emilia Romagna	8,7	8,4	3,6	5.791	15,8	15,4	2,6
Campania	7,8	6,0	30,0	2.602	7,1	5,5	29,1
Lazio	6,7	6,7	0,0	2.126	5,8	5,7	1,8
Piemonte	5,4	5,1	5,9	3.665	10,0	14,5	-31,0
Sicilia	4,8	4,1	17,1	1.393	3,8	3,9	-2,6
Veneto	4,6	4,3	7,0	1.539	4,2	2,3	82,6
Marche	3,4	3,0	13,3	1.723	4,7	5,7	-17,5
<b>Puglia</b>	<b>2,3</b>	<b>2,0</b>	<b>15,0</b>	<b>623</b>	<b>1,7</b>	<b>2,7</b>	<b>-37,0</b>
Calabria	1,6	1,7	-5,9	403	1,1	1,6	-31,3
Friuli Venezia Giulia	1,4	2,1	-33,3	330	0,9	1,1	-18,2
Sardegna	1,0	1,3	-23,1	110	0,3	0,4	-25,0
Umbria	0,5	0,4	25,0	147	0,4	0,2	100,0
Trentino Alto Adige	0,4	0,3	33,3	110	0,3	0,1	200,0
Abruzzo	0,3	0,4	-25,0	37	0,1	0,1	-

Fonte: UCINA, Nautica in cifre 2008

Nel comparto delle unità da diporto (tabella 8) la regione ove sono presenti il maggior numero di aziende che impiegano anche il maggior numero di addetti è la Lombardia seguita dal Lazio solo sesta per gli addetti. La Liguria ospita nel suo territorio una percentuale di aziende quasi doppia rispetto alla percentuale del numero di addetti, a testimonianza della minor diffusione di imprese a carattere industriale in tale territorio. Situazione inversa si riscontra invece in Emilia Romagna e in Piemonte ove le aziende a carattere industriale sono maggiormente diffuse.

In Puglia il comparto - secondo le stime dell'UCINA nel 2007 - occupava circa 250 addetti che collocano la regione al 12°, all'11° in termini di numerosità aziendale nel panorama regionale italiano.

Tab. 7. L'industria nautica da diporto - Distribuzione percentuale del numero di aziende e di addetti per regione

	Aziende	Addetti	
		%	N

Lombardia	21,2%	19,4%	5.451
Lazio	10,9%	8,4%	2.360
Toscana	10,6%	10,9%	3.063
Campania	9,4%	9,2%	2.585
Liguria	9,4%	5,4%	1.517
Emilia Romagna	8,5%	17,2%	4.833
Sicilia	8,2%	6,3%	1.770
Marche	5,5%	6,4%	1.798
Veneto	4,2%	1,2%	337
Calabria	3,0%	1,9%	534
<b>Puglia</b>	<b>2,7%</b>	<b>0,9%</b>	<b>253</b>
Piemonte	2,4%	11,3%	3.175
Sardegna	2,1%	0,6%	169
Friuli Venezia Giulia	1,2%	0,7%	197
Trentino Alto Adige	0,3%	0,2%	56
Umbria	0,3%	0,1	2.810

Fonte: UCINA, Nautica in cifre 2008

La distribuzione delle aziende che producono o importano accessori nautici <sup>1</sup> è indicata in tabella 9. Anche in questo caso la Lombardia occupa il primo posto per numero di aziende e di addetti, mentre la Liguria si colloca al secondo, ben staccate dalla Toscana che occupa la terza posizione; le prime due regioni assommano infatti a circa la metà del numero di aziende e di addetti complessivo.

Modesta è la performance pugliese nel quadro nazionale. Dall'indagine UCINA emerge che il comparto misurerebbe poche imprese ed un numero modesto di lavoratori.

Tab. 8. Il comparto degli accessori - Distribuzione percentuale del numero di aziende e di addetti per regione

Regione	Aziende		Addetti	
	%	N	%	N
Lombardia	27,5%	94	28,0%	2.150
Liguria	21,1%	72	15,9%	1.221
Toscana	11,2%	38	10,0%	768
Emilia Romagna	8,8%	30	15,1%	1.160
Piemonte	7,7%	26	8,7%	668
Campania	6,7%	23	3,7%	284
Veneto	5,1%	17	8,6%	660
Lazio	2,9%	10	2,8%	215
Marche	1,9%	6	3,1%	238
Sicilia	1,9%	6	0,7%	54
Friuli Venezia Giulia	1,6%	5	1,3%	100
<b>Puglia</b>	<b>1,6%</b>	<b>5</b>	<b>0,4%</b>	<b>31</b>
Umbria	0,8%	3	1,0%	77
Calabria	0,5%	2	0,2%	15
Trentino Alto Adige	0,5%	2	0,4%	31
Abruzzo	0,3%	1	0,1%	8

<sup>1</sup> Per quanto riguarda gli accessori appare assai più difficile, fornire delle stime puntuali sul settore in quanto rientrano in questo comparto anche aziende che non necessariamente producono accessori esclusivamente per il settore della nautica. In particolare, i dati relativi alle aziende che costruiscono componenti sono interamente a disposizione dell'indagine UCINA, mentre quelli relativi alle aziende di accessori difficilmente possono essere rilevati nella loro interezza (il 10% di esse sfugge all'indagine effettuata) in quanto molte aziende operano nella componentistica nautica, ma non come produzione principale.

Fonte: UCINA, Nautica in cifre 2008

Quasi la metà delle aziende produttrici e distributrici di motori è situata in Lombardia, regione che detiene anche il più alto numero di addetti. Seguono con quote analoghe l'Emilia Romagna ed il Piemonte.

Da notare l'alto numero di addetti occupati in questo settore in Puglia. sempre in base all'indagine dell'UCINA, un ruolo importante della nautica pugliese è svolto proprio in questo comparto. La regione occupa, infatti, il 7° posto per la numerosità delle imprese e 2° posto per gli addetti (circa 200).

Tab. 9. Comparto dei motori - Distribuzione percentuale del numero di aziende e di addetti per regione

	Aziende	Addetti	
Lombardia	43,3%	42,3%	368
Emilia Romagna	10,0%	6,4%	56
Piemonte	10,0%	6,4%	56
Lazio	6,7%	1,6%	14
Liguria	6,7%	7,7%	67
<b>Puglia</b>	<b>6,7%</b>	<b>20,7%</b>	<b>180</b>
Abruzzo	3,3%	0,6%	5
Campania	3,3%	10,7%	93
Sicilia	3,3%	2,1%	18
Toscana	3,3%	0,9%	8
Veneto	3,3%	0,6%	5

Fonte: UCINA, Nautica in cifre 2008

### 4.3 Le infrastrutture per il diporto ed i servizi

#### 4.3.1 Il parco nautico

La contabilizzazione del parco nautico, si presenta alquanto problematica in relazione al fatto che non tutte le imbarcazioni sono soggette all'obbligo di registrazione. Secondo il Decreto Legislativo 18 luglio 2005, n° 171 (Codice della Nautica da Diporto), solo per le imbarcazioni da diporto (ogni unità con scafo e lunghezza superiore a 10 metri e fino a 24 metri) e per le navi da diporto (ogni unità con scafo di lunghezza superiore a 24 metri) è obbligatoria l'iscrizione rispettivamente nei registri tenuti dalle Capitanerie di Porto, dagli Uffici Circondariali Marittimi e dagli Uffici Provinciali della Motorizzazione Civile e Trasporti in Concessione (MCTC) o solo in quelli delle Capitanerie di Porto. I natanti (ogni unità da diporto a remi o con scafo di lunghezza pari o inferiore a 10 metri) pur non avendo l'obbligo di iscrizione in registri o della licenza di navigazione, se iscritti in quelli delle imbarcazioni da diporto hanno pari regime giuridico.

Secondo le elaborazioni riportate in "La nautica in cifre" il parco nautico immatricolato ha 75.203 unità, mentre il parco nautico non immatricolato per l'anno 2007 ammonta complessivamente a 521.300 unità.

In particolare, sul totale parco non immatricolato più di due terzi rientrano all'interno delle unità per cui è necessario il certificato di uso a motore (354.000, al netto di 4.100 unità immatricolate, pari al 67,9%); le unità minori sono in grande maggioranza costituite da canoe, kajak, pattini, ecc. (154.600 pari al 29,7%), mentre le unità a vela senza motore rappresentano il restante 2,4% (12.700 unità). Il reperimento dei dati ha seguito una duplice metodologia per consentire da un lato di fornire una misura del parco non immatricolato privo di motore e dall'altro di quello a motore. Per quanto attiene alla prima metodologia si è fatto riferimento ai questionari Ucina, mentre per individuare le unità a motore non immatricolate si è tenuto conto del certificato dell'uso motore. Nel 2005 con il nuovo codice della nautica da diporto questo documento è stato implicitamente abolito e sostituito dalla dichiarazione di potenza del motore rilasciato dal costruttore, per la quale non sono ancora disponibili i dati. La stima sul parco nautico esistente è stata quindi effettuata per l'anno di riferimento 2005, ultimo anno per cui tutti i dati sono disponibili, tuttavia si presume che nel 2007 le variazioni siano state poco significative.

Molto più articolate sono le informazioni sul parco nautico soggetto ad immatricolazione. Anche per le unità immatricolate prevalgono le imbarcazioni a motore (59.044 pari al 78,5%): al loro interno quelle fino ai 10 m sono oltre 35.000 (quasi il sessanta per cento di quelle a motore) per decrescere decisamente fino alle 1.677 comprese fra 18 e 24 m. Le imbarcazioni a vela rappresentano poco più di un quinto (15.961 unità per il 21,2%), con una prevalenza del segmento 10-12 m (7.562, 10,1%). È significativo che comunque il complesso delle imbarcazioni, a vela e a motore, inferiori a 10 m superi la metà del totale (38.030 per il 50,6%). Molto più esigua la rappresentanza delle navi da diporto che con le 198 unità rappresentano appena lo 0,26% anche se costituiscono un segmento estremamente importante in termini di indotto e di quota di mercato per i produttori.

Tab. 10. Unità da diporto iscritte negli uffici marittimi per Regione situazione al 31/12/2006

Regione	A vela (con o senza motore ausiliario)					A motore					Navi	Totale
	fino a 10 m	da 10,01 a 12	da 12,01 a 18	da 18,01 a 24	totale	fino a 10 m	da 10,01 a 12	da 12,01 a 18	da 18,01 a 24	totale	(oltre i 24m)	
Liguria	710	2.062	1.479	353	4.604	7.459	3.436	3.429	586	14.910	64	19.578
Toscana	370	1.013	813	63	2.259	4.268	1.537	1.515	373	7.693	60	10.012
Lazio	461	812	450	19	1.742	3.850	1.284	1.214	255	6.603	33	8.378
Campania	96	221	165	12	494	5.219	1.749	1.051	90	8.109	15	8.618
Calabria	15	28	23	1	67	806	102	57	8	973	-	1.040
<b>Puglia</b>	<b>107</b>	<b>253</b>	<b>180</b>	<b>15</b>	<b>555</b>	<b>1.843</b>	<b>533</b>	<b>433</b>	<b>61</b>	<b>2.870</b>	<b>4</b>	<b>3.429</b>
Molise	148	205	171	14	538	3.375	400	246	54	4.075	2	4.615
Abruzzo	89	117	71	4	281	1.918	280	150	9	2.357		2.638
Marche	1		1		2	18	6	6	1	31		33
Emilia Romagna	38	61	45	4	148	401	72	44	9	526	1	675
Veneto	129	265	143	10	547	1.361	591	629	74	2.655	5	3.207
Friuli Venezia Giulia	302	1.011	600	21	1.934	1.457	718	449	56	2.680	4	4.618
Sardegna	235	699	382	12	1.328	2.032	743	607	36	3.418	7	4.753
Sicilia	186	815	436	25	1.462	1.136	494	449	65	2.144	3	3.609

Italia	2.887	7.562	4.959	553	15.961	35.143	11.945	10.279	1.677	59.044	198	75.203
--------	-------	-------	-------	-----	--------	--------	--------	--------	-------	--------	-----	--------

Fonte: elaborazione UCINA – DIEM su dati CNIT

Sul fronte dell'offerta la Puglia rappresenta il 4,6% delle unità da diporto immatricolate a livello nazionale.

A livello regionale cresce la prevalenza di imbarcazioni a motore, con circa l'84% delle unità, rispetto a una incidenza del 16% delle unità a vela, che rappresentano circa un sesto del totale. Concentrando l'attenzione sulle imbarcazioni a motore, si evidenzia che l'incidenza delle unità da diporto di dimensione fino a 12 metri è pari a circa il 69%, percentuale di poco superiore al dato nazionale (63%).

Tab. 11. Distribuzione delle unità a vela e a motore per classi di lunghezza (valori assoluti e percentuali)

Regione	A vela (con o senza motore ausiliario)					A motore					Navi (oltre i 24m)	Totale
	fino a 10 m	da 10,01 a 12	da 12,01 a 18	da 18,01 a 24	totale	fino a 10 m	da 10,01 a 12	da 12,01 a 18	da 18,01 a 24	totale		
<b>Valori assoluti</b>												
Puglia	107	253	180	15	555	1.843	533	433	61	2.870	4	3.429
TOTALE	2.887	7.562	4.959	553	15.961	35.143	11.945	10.279	1.677	59.044	198	75.203
<b>Valori in %</b>												
Puglia	3,1%	7,4%	5,2%	0,4%	16,2%	53,7%	15,5%	12,6%	1,8%	83,7%	0,1%	100%
TOTALE	3,8%	10,1%	6,6%	0,7%	21,2%	46,7%	15,9%	13,7%	2,2%	78,5%	0,3%	100%

Fonte: elaborazione UCINA – DIEM su dati CNIT

#### 4.3.2 Una stima delle patenti nautiche

Al fine di una migliore visione del fenomeno e utilizzando come fonte “La nautica in cifre. Analisi del mercato per l'anno 2007” si è provveduto ad una analisi di massima delle patenti nautiche in circolazione.

Relativamente al totale delle patenti nautiche circolanti, dei rilasci e dei rinnovi/sostituzioni, in Italia si nota un trend quasi univocamente di crescita complessiva con picchi massimi nel triennio 1997 – 1999 ed una inversione di tendenza nel triennio successivo 2000 – 2002, per poi ricrescere nuovamente sino al 2006 (ultimi dati disponibili). In totale le patenti nautiche in circolazione sono 574.940, con una crescita annua dai 38.515 del 1997 ai 69.242 del 2006 nelle diverse Regioni italiane.

Tab. 12. Totale patenti per Regione dal 1997 al 2006

Regione	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	TOTALE
Liguria	7.136	9.652	12.990	10.174	9.316	9.432	9.261	10.306	9.475	9.082	96.824
Toscana	3.417	4.269	5.081	4.982	4.403	4.939	3.734	5.059	6.038	4.896	46.818
Lazio	5.138	6.940	6.736	6.619	6.636	6.467	5.994	6.973	8.929	6.556	66.988
Campania	4.411	6.149	6.734	6.712	6.266	7.123	7.696	10.574	6.075	8.625	70.365
Calabria	781	910	1.103	1.221	1.515	1.349	1.776	2.344	2.494	2.701	16.194
Puglia	1.589	2.006	2.473	2.429	2.510	2.948	3.202	4.391	3.263	4.521	29.332
Molise	36	27	36	26	50	33	11	56	51	59	385
Abruzzo	367	374	496	459	473	254	530	614	702	805	5.074

Marche	1.024	1.169	1.340	1.462	1.336	1.287	1.130	1.400	1.536	1.475	13.158
Emilia Romagna	2.951	3.052	3.670	4.457	3.925	3.350	2.535	4.538	3.948	6.309	38.735
Veneto	3.417	4.254	5.290	5.345	4.609	4.053	4.351	5.210	5.970	6.170	48.669
Friuli V. G.	1.390	1.494	2.841	2.013	2.558	2.384	2.152	2.366	2.571	2.547	22.316
Sardegna	1.373	1.862	2.472	2.587	2.656	2.615	2.835	3.382	2.966	3.373	26.121
Sicilia	3.118	3.515	3.863	4.038	3.762	4.360	5.070	4.739	5.612	5.115	43.192
Valle d'Aosta	2	0	0	0	0	0	0	1	0	3	6
Piemonte	392	600	411	438	815	761	802	663	901	843	6.626
Lombardia	1.788	3.788	4.449	4.672	3.687	3.051	3.579	4.775	5.337	5.583	40.709
Trentino	90	222	246	66	153	139	265	309	92	183	1.765
Umbria	95	146	147	177	164	32	50	0	138	156	1.105
Basilicata	0	11	49	37	29	0	65	79	47	241	558
<b>Totale</b>	<b>38.515</b>	<b>50.440</b>	<b>60.427</b>	<b>57.914</b>	<b>54.863</b>	<b>54.577</b>	<b>55.038</b>	<b>67.778</b>	<b>66.145</b>	<b>69.242</b>	<b>574.940</b>

Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Sui soli rilasci, che sono il 47,18% delle patenti in circolazione sul territorio per un totale di 271.276 unità, si assiste complessivamente a una crescita, passando dai 28.396 del 1998 ai 37.352 del 2006, diversamente distribuita all'interno del territorio nazionale.

Se si considerano anche i rinnovi, che complessivamente ammontano a 265.150 patenti ovvero il 52,82% del totale, anche in questo caso ci si trova di fronte ad un fenomeno quantitativamente in crescita a livello nazionale, complessivamente si passa dai 22.044 rilasci del 1998 ai 31.891 del 2006.

Tab. 13. Patenti nautiche rilasciate per la prima volta, rinnovate sostituite

		1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Totale	Var. % media annua 06/98
Rilasciate per la prima volta	Puglia	1.345	1.507	1.449	1.499	1.862	2.028	2.126	1.726	2.773	16.315	11,43
Rinnovate e sostituite		661	966	980	1.011	1.086	1.174	2.265	1.537	1.748	11.428	17,60
<b>Totale</b>		<b>2.006</b>	<b>2.473</b>	<b>2.429</b>	<b>2.510</b>	<b>2.948</b>	<b>3.202</b>	<b>4.391</b>	<b>3.263</b>	<b>4.521</b>	<b>27.743</b>	<b>12,61</b>
Rilasciate per la prima volta	Italia	28.396	25.710	28.326	27.836	28.382	31.525	32.359	31.391	37.352	271.277	3,83
Rinnovate e sostituite		22.044	34.717	29.588	27.027	26.195	23.513	35.419	34.755	31.891	265.149	7,66
<b>Totale</b>		<b>50.440</b>	<b>60.427</b>	<b>57.914</b>	<b>54.863</b>	<b>54.577</b>	<b>55.038</b>	<b>67.778</b>	<b>66.146</b>	<b>69.243</b>	<b>536.426</b>	<b>4,51</b>

Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Rispetto all'evoluzione delle patenti nautiche rilasciate, rinnovate o sostituite che nel corso degli anni tra il 1998 ed il 2006 ha registrato una crescita piuttosto dinamica a livello nazionale con un tasso medio annuo del +4,51%. Ancora migliore è stata la performance della domanda in Puglia che è cresciuta ad un tasso medio annuo del +12,61%, superiore al dato medio nazionale.

#### 4.3.3 Le infrastrutture per il diporto ed i servizi

L'Italia, per conformazione, cultura e tradizione presenta una forte vocazione ed attitudine al turismo da diporto, che rappresenta una grossa opportunità in termini economici per l'intera economia del Paese.

Secondo gli ultimi dati disponibili, sul Rapporto annuale a cura dell'UCINA, aggiornati per tutti i porti italiani al 31/12/2006 i posti barca sul territorio nazionale risultano così suddivisi: il 46% relativo ai porti turistici, il 43% inerente agli approdi turistici e il restante 11% nei punti di ormeggio.

In relazione invece alle classi di lunghezza il 2% dei posti barca è destinato a imbarcazioni oltre ai 24 m, il 3% a quelle dai 18,01 ai 24 m, l'11% a quelle dai 12 ai 18 m, mentre i posti barca per mezzi dai 10,01 ai 12 m sono il 15%. La restante parte (69%) rimane definita per imbarcazioni minori o comunque di lunghezza non meglio specificata.

Al fine di una migliore distinzione, di seguito si riporta la classificazione delle strutture portuali per la nautica da diporto, sulla base del D.P.R. 2 dicembre 1997, n° 509 e di una successiva circolare ministeriale (N. 7 Prot. DEM2A-1175 del 27/09/2000):

- Porto turistico: 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, quali assistenza tecnica, riparazioni, esercizi commerciali a servizio di qualunque categoria di unità da diporto.
- Approdo turistico: la funzione dei porti polifunzionali destinata a servire la nautica da diporto ed il diportismo nautico, anche mediante l'apprestamento di servizi complementari al mero ormeggio e ricovero, quali assistenza tecnica, riparazioni, esercizi commerciali (anche non direttamente connessi alla nautica) a servizio di qualunque categoria di unità da diporto.
- Punto di ormeggio: le aree demaniali marittime e gli specchi acquei dotati di strutture che non comportino impianti di difficile rimozione, destinati all'ormeggio, alaggio, varo, e rimessaggio di piccole imbarcazioni e natanti da diporto.

Tab. 14 Numero di posti barca per regione, tipologia di struttura e classi di lunghezza al 31/12/2006

Regione	Tipologia di struttura			Classi di lunghezza					Posti barca totali	% Posti barca
	Porto turistico	Approdo turistico	Punto di ormeggio	fino a 10 metri o non specificati	da 10,01 a 12 m	da 12,01 a 18 m	da 18,01 a 24 m	Oltre 24 m		
Liguria	13.989	8.483	2.186	19.202	2.432	2.146	541	337	24.658	17,4
Toscana	10.517	6.737	2.901	13983	2.982	2.229	825	136	20.155	14,2
Lazio	1.148	5.226	1.291	6211	457	619	107	271	7.665	5,4
Campania	8.634	5.320	1.050	7394	3.223	2.235	1.724	428	15.004	10,6
Calabria	2.026	764	329	2188	495	332	85	19	3119	2,2

<b>Puglia</b>	<b>7.289</b>	<b>2.042</b>	<b>1.526</b>	<b>8926</b>	<b>1.104</b>	<b>634</b>	<b>158</b>	<b>35</b>	<b>10.857</b>	7,7
Molise	288	-	-	252	33	2	1	-	288	0,2
Abruzzo	391	2.207	105	1984	370	266	53	30	2.703	1,9
Marche	1.228	3.917	-	3098	1.262	653	112	20	5.125	3,6
Emilia Romagna	2.733	2.610	11	2754	1.200	1.164	144	92	5.354	3,8
Veneto	59	3.580	-	2224	824	458	63	70	3.639	2,6
Friuli Venezia Giulia	5.432	7.188	3.349	11.197	2.723	1.739	269	41	15.969	11,3
Sardegna	5.368	7.643	140	8841	2095	1.405	482	328	13.151	9,3
Sicilia	6.582	5.165	2.102	9.663	2.226	1.135	282	543	13.849	9,8
<b>Italia</b>	<b>65.684</b>	<b>60.882</b>	<b>14.990</b>	<b>97.917</b>	<b>21.426</b>	<b>15.017</b>	<b>4.846</b>	<b>2.350</b>	<b>141.536</b>	100,0
<b>Percentuale</b>	<b>46,4</b>	<b>43,0</b>	<b>10,6</b>	<b>69,2</b>	<b>15,1</b>	<b>10,6</b>	<b>3,4</b>	<b>1,7</b>	<b>100,0</b>	-

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

Da una prima analisi complessiva di tali dati si evince come la distribuzione dei posti barca, risulti per quasi un terzo (31,7%) riferita alle sole regioni Liguria e Toscana, mentre se si considerano anche i posti di Campania e Friuli Venezia Giulia si supera la metà del totale (53,5%). Sul fronte dell'offerta la Puglia rappresenta solo il 7,7% del totale dei posti barca disponibili a livello nazionale. Questo significa che le potenzialità delle coste pugliesi, in termini relativi, sono utilizzate solo in parte, considerato che la Puglia presenta il maggior numero di Km di costa, dopo Sardegna e Sicilia.

L'indicatore posti barca su unità immatricolate fornisce indirettamente informazioni sull'utilizzo dei posti barca. Minore è l'indice e maggiore è l'equilibrio tra livello di offerta e livello di domanda; al contrario, maggiore è l'indice, e maggiore è la presenza di una componente di stagionalità. Il valore assunto dall'indicatore per Puglia è di 3,2 collocandosi al di sopra della media nazionale di 2,4.

Secondo i risultati di una indagine ("La sfida della nautica: porti, servizi, tecnologie: III indagine sul turismo nautico in Italia" Ottobre 2008 AMI – CENSIS) condotta a livello nazionale sugli interventi ritenuti necessari dai diportisti per agevolare lo sviluppo del turismo nautico ed innalzare la "yachting satisfaction" (soddisfazione del diportista), emerge che il problema principale risulta ancora la scarsa disponibilità di posti barca. Il 66,4% degli intervistati ritiene infatti necessario l'ampliamento del numero dei posti disponibili nei porti turistici italiani. La carenza di posti barca, soprattutto se rapportata alla maggiore disponibilità all'estero, ha un effetto negativo, che tende a scoraggiare il potenziale sviluppo del turismo nautico nel Paese. La stessa considerazione è valida a livello locale soprattutto se si considera che le rilevazioni non tengono conto del parco nautico non immatricolato, che a livello nazionale conta circa 354.000 unità per cui è necessario il certificato di uso a motore.

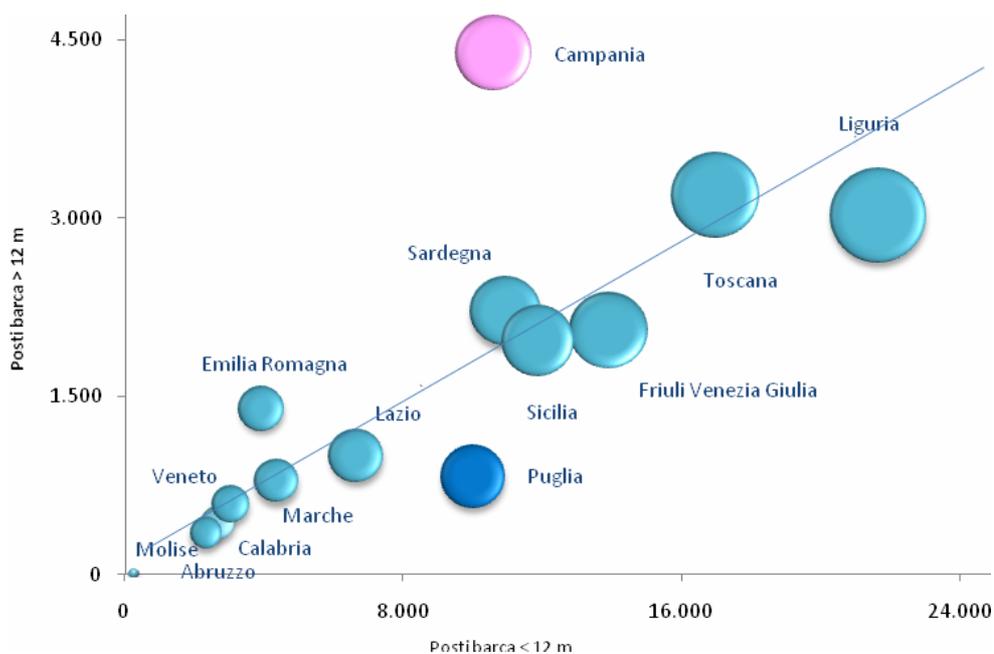
Sulla base dei dati raccolti dall'Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa, su affidamento della Regione Puglia, e relativi alla utilizzazione dei posti barca al 2006 (i dati non sono completi per tutti i porti per cui è stato possibile effettuare una analisi omogenea solo sul 62% dei posti barca), risulta che la percentuale media mensile dei posti barca utilizzati passa da circa il 42% di gennaio a circa il 96% di agosto per poi scendere a circa il 43% di dicembre, a conferma della forte stagionalità della domanda. L'analisi ha poi evidenziato che la domanda è prevalentemente stanziale, con solo il 5% dei posti barca per il transito.

I dati indicano una buona utilizzazione dei porti esistenti ed evidenziano la necessità di un loro aumento soprattutto per far fronte alle richieste che si hanno a cavallo dei mesi di luglio e agosto: in questi mesi diversi porti vedono la completa utilizzazione.

È evidente come non sia sufficiente la semplice indicazione della presenza di posti barca: la capacità e la qualificazione di un porto varia anche in relazione alla grandezza delle imbarcazioni che è in grado di accogliere. Sotto questo aspetto è importante evidenziare, che la dimensione media dei posti barca dei porti pugliesi è inferiore a quella media nazionale. I posti barca di dimensione fino a 12 metri rappresentano in Puglia il 92% circa dei posti barca totali contro l'84% a livello nazionale.

Ad evidenza di quanto detto, si mostra la relazione tra i POSTI BARCA di lunghezza < 12 m (in ascissa) e > a 12 m (in ordinata) nelle varie regioni, in termini assoluti (dimensione bolla = totale posti barca della regione)

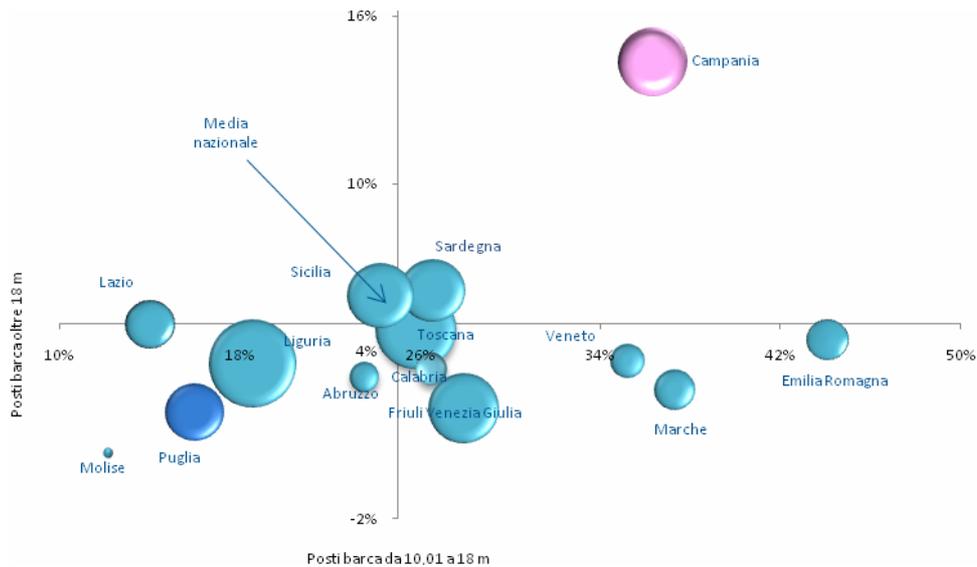
Fig. 1 Il posizionamento per struttura dimensionale in valore assoluto



Nostra elaborazione su dati del Ministero dei Trasporti

La Fig. 2 mostra la relazione tra i POSTI BARCA tra 10,1-18 m (in ascissa) e > 18 m (in ordinata) nelle varie regioni, in % sul totale regionale. La dimensione della bolla esprime i posti barca totali della regione esclusi quelli < 10,1 m.

Fig. 2 Il posizionamento dei sistemi portuali regionali



Nostra elaborazione su dati del Ministero dei Trasporti

A completamento del quadro di riferimento, si può osservare anche che, fra i turismi del mare, la Puglia presenta una notevole ritardo nel campo delle crociere perché vi attraccano poche navi, attratte più dai porti della Campania e da quelli della Sicilia.

Tab. 15 Totale posti barca dal 1997 al 2006 e variazione posti barca per Regione

Regione \ Anno	1997	1998	1999	2001	2003	2004	2005	2006	Var 04/03	Var 05/04	Var 06/05
Abruzzo	1.539	1.491	1.491	1.491	2.079	2.072	2.062	2.703	-0,34%	-0,48%	31,09%
Calabria	2.268	1.874	1.873	1.879	2.030	2.121	2.050	3.119	4,48%	-3,35%	52,15%
Campania	9.778	11.259	11.259	12.002	15.588	14.310	15.059	15.004	-8,20%	5,23%	-0,37%
Emilia Romagna	3.641	5.431	5.461	5.355	4.392	4.745	4.745	5.354	8,04%	0,00%	12,83%
Friuli Venezia Giulia	8.828	10.396	10.396	10.396	10.396	10.161	10.161	15.969	-2,26%	0,00%	57,16%
Lazio	6.658	7.047	7.047	7.047	6.882	6.644	6.722	7.665	-3,46%	1,17%	14,03%
Liguria	15.696	16.999	22.837	22.837	22.580	22.337	23.718	24.658	-1,08%	6,18%	3,96%
Marche	4.751	3.795	4.327	4.327	5.372	4.975	4.975	5.145	-7,39%	0,00%	3,42%
Molise	40	120	120	120	288	288	304	288	0,00%	5,56%	-5,26%
<b>Puglia</b>	<b>7.845</b>	<b>7.892</b>	<b>7.892</b>	<b>7.804</b>	<b>8.359</b>	<b>8.903</b>	<b>8.677</b>	<b>10.857</b>	<b>6,51%</b>	<b>-2,54%</b>	<b>25,12%</b>
Sardegna	9.611	11.320	11.320	14.201	17.541	20.639	19.977	13.151	17,66%	-3,21%	34,17%
Sicilia	8.615	8.322	8.322	8.921	9.828	10.487	10.685	13.849	6,71%	1,89%	29,61%

Toscana	10.971	10.058	14.978	15.375	15.132	15.382	15.862	20.155	1,65%	3,12%	27,06%
Veneto	4.291	3.562	3.562	5.118	4.546	4.978	5.699	3.639	9,50%	14,48%	36,15%
<b>Italia</b>	<b>94.532</b>	<b>99.566</b>	<b>110.885</b>	<b>116.873</b>	<b>125.013</b>	<b>128.042</b>	<b>130.696</b>	<b>141.556</b>	<b>2,42%</b>	<b>2,07%</b>	<b>8,31%</b>

Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ufficio di statistica, Direzione generale per i sistemi informativi.

Osservando i dati relativi alla crescita di posti barca nel periodo che va dal 1997 al 2006, si assiste, a livello generale e negli ultimi 10 anni, ad una crescita media del 49.74% sul totale posti barca in Italia che si traduce nel complessivo aumento di 47.024 unità.

Analizzando la crescita annua dal 2003 al 2006 - periodo per il quale sono disponibili tutte le annualità – si può notare come le maggiori variazioni percentuali, sia in termini di crescita che di diminuzione, si siano verificate nel corso dell'ultimo anno considerato. In particolare, la Regione Puglia registra un + 25,12% rispetto ad una variazione percentuale positiva dell'8,31 a livello nazionale.

L'analisi qualitativa delle strutture portuali si basa sulla presenza di una serie di servizi rivolti sia all'imbarcazione sia al diportista.

Nella tabella che segue è sintetizzata, in termini percentuali, la dotazione di servizi disponibili al 31/12/06, rispetto al totale dei posti barca. Si può notare come le maggiori carenze in termini di servizi offerti siano riscontrabili soprattutto in relazione alla fornitura di informazioni turistiche e di carburante, mentre i servizi offerti in maniera più capillare riguardano attracco, acqua e luce elettrica.

Tab. 16 Dotazione di servizi al 31/12/06 per regione, percentuale sul totale dei posti barca

Regione	Attracco	Acqua	Luce	Carburante	Vigilanza	Informazioni turistiche	Servizi igienici	Parcheggio	Alaggio	Rifiuti
Liguria	94,6	91,6	96,4	73,5	71,5	68,4	95,9	81,3	89,7	80,5
Toscana	94,7	98,5	85,4	78,4	67,6	55,8	85	86,3	94,5	93
Lazio	84,3	100	82,9	48,6	82	51,2	71,8	72,2	69,3	77
Campania	95,5	88,5	87,3	37,3	90,6	36,7	56,1	46,6	57	77,4
Calabria	83,2	97,1	62,2	53,2	54,2	28,4	79,5	59,2	78	61,8
<b>Puglia</b>	<b>95,9</b>	<b>94,7</b>	<b>86,2</b>	<b>55,5</b>	<b>92,4</b>	<b>79,1</b>	<b>92,3</b>	<b>62,4</b>	<b>82,1</b>	<b>88,3</b>
Molise	100	100	100	56,6	100	56,6	100	43,4	100	100
Abruzzo	88,7	100	100	84,9	92,6	88,8	92,6	88,7	92,6	100
Marche	100	100	100	78,6	77,1	40	90,9	100	87	87
Emilia Romagna	99,7	94,2	94,2	65,6	90,2	81,1	90,2	64,5	94,2	94,1
Veneto	100	100	92,9	80	94,5	94,5	92,9	94,5	100	100
Friuli Venezia Giulia	80,5	78,3	72	55,2	60,8	60,8	62,5	78	67,8	60,8
Sardegna	98,8	99,8	96,5	76,7	91,4	65,9	95,3	85,9	91	75,2
Sicilia	98,6	95,6	95,3	58,7	92,4	41,7	69	58,5	77,7	62,6
Percentuali medie nazionali per tipo	85,5	85,8	80	52,8	74,6	45,1	64,7	62	69	73,1

di dotazione /servizio										
------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Fonte: elaborazione UNICA su dati Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

In generale i porti turistici risultano essere quelli dotati di una fornitura migliore di servizi, seguiti a ruota dagli approdi e dagli ormeggi, che presentano in termini percentuali una disponibilità nettamente inferiore di infrastrutture. Una particolare eccezione è riferita alle possibilità di parcheggio, migliori per sia per gli approdi che per i porti, mentre per quel che riguarda gli ormeggi le maggiori criticità di evincono dalla disponibilità di rifornimento di carburante, di servizi igienici ed erogazione di informazioni turistiche.

Dalla tabella si nota che in Puglia le maggiori carenze si evincono nella disponibilità di rifornimento di carburante, nella possibilità di parcheggio e nell'erogazione di informazioni turistiche.

Quello dei servizi, non solo quelli indispensabili, ma anche gli altri che devono essere offerti da un porto turistico, non è un aspetto di secondaria importanza, anzi i "servizi offerti" costituiscono l'elemento per attrarre sia i diportisti che trascorrono le vacanze in barca, diportisti puri, che quelli che trascorrono le vacanze a terra e utilizzano la barca per escursioni giornaliere. Da qui la necessità di portare al massimo livello quelli indispensabili e di realizzare una rete di porti che, con sinergia, aumenti in generale i "servizi offerti".

#### 4.3.4 La domanda di portualità turistica in Puglia

Per il comparto della portualità turistica, la valutazione quantitativa della domanda non è immediata o perlomeno univoca, in quanto si dovrebbe tener conto, oltre che del numero delle imbarcazioni e della relativa dimensione, anche del numero di fruitori. Di fatto manca un adeguato sistema di rilevazione della domanda di turismo nautico, in quanto, da un lato sono praticamente assenti informazioni in merito al numero di utenti, dall'altro lato le informazioni sul parco nautico sono parziali perché fanno riferimento solamente alle unità da diporto immatricolate.

Dalla rilevazione dell'offerta regionale di portualità turistica effettuata dall'Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa S.p.A. (Linee guida per la definizione del sistema regionale di portualità turistica), si evincono alcune informazioni interessanti sul profilo della domanda di portualità rivolta all'ambito regionale.

In primo luogo, la domanda soddisfatta dai porti pugliesi è prevalentemente stanziale, infatti, il numero dei posti barca destinati al transito è di circa 540 (pari al 5% circa dei totali posti barca disponibili) ed utilizza, nella metà dei casi, una imbarcazione di proprietà.

I porti pugliesi soddisfano una domanda di prossimità e dei residenti. La metà circa della domanda da parte di imbarcazioni in transito ha una origine regionale, infatti, il 50% dei concessionari ha indicato come "provenienza prevalente delle imbarcazioni in transito" l'ambito regionale.

Dall'analisi dei dati disponibili è stato possibile avere indicazioni su:

- Permanenza. Approdo superiore alle 24 ore.
- Titolo di possesso. In merito al titolo di possesso delle imbarcazioni da parte degli utenti, prevale la proprietà del mezzo.
- Provenienza delle imbarcazioni in transito. Anche la domanda in transito, come per quella stanziale, ha una origine di corto raggio. Le imbarcazioni in transito, infatti, vedono una prevalenza dei residenti regionali quali fruitori delle infrastrutture portuali pugliesi, alla quale si aggiunge una domanda nazionale. Gli stranieri contribuiscono in misura ancora contenuta.
- Tasso di occupazione dei posti barca. Nei tre mesi estivi i porti pugliesi sono sostanzialmente saturi. Il tasso di occupazione medio dei posti barca, infatti, tocca il 100% in diverse realtà, vincolo stringente a possibili evoluzioni della domanda, salvo interventi di ampliamento.

### 3.4.5 Il charter nautico

Negli ultimi anni la tendenza della nautica di lusso si è spostata verso i grandi yacht, ed in particolare al loro utilizzo per finalità commerciali, generando prima e sviluppando poi, il mercato del charter. La destinazione ad uso commerciale del grande yacht, da un lato, influenza il cantiere in fase di progettazione e costruzione, dovendo infatti rispettare norme tecniche contenute nei regolamenti di sicurezza delle diverse Amministrazioni di bandiera e nelle Convenzioni Internazionali pubblicate dall'IMO (International Maritime Organisation), e, dall'altro, evidenzia come il noleggio possa essere una soluzione gradita ed accettata dal potenziale cliente, il quale sovente decide di provare il "prodotto" prima di acquistarlo, specialmente per unità superiori ai 50 metri.

Prima di parlare di charter nautico, è opportuno fare una distinzione tra il noleggio e la locazione. Il primo è il charter delle barche con equipaggio, prevalentemente medi e grandi yacht, mentre il secondo è caratterizzato dall'utilizzo di barche senza equipaggio o con skipper che ufficialmente sono ingaggiati dal cliente che prende in locazione l'imbarcazione.

Si tratta di due mondi ben distinti, che a livello nazionale, vede il noleggio di unità generalmente di grandi dimensioni, a un momento di particolare crescita, rispetto al segmento della locazione, che, seppur con numeri positivi, è ben lontano dagli stessi incrementi. In Puglia la situazione è diametralmente l'opposto del quadro nazionale. Secondo un'indagine realizzata dalla testata "Solo Vela" per la redazione dell'annuale speciale dedicato al mondo del charter nautico, il noleggio delle grandi unità ancora stenta a prendere piede, mentre la locazione di unità minori, seppur frenata da diversi problemi strutturali, continua ad avere un incremento.

Uno dei principali problemi che il segmento del charter nautico rileva, a livello regionale, è rappresentato dalla frammentazione dell'offerta caratterizzata da pochissimi operatori di un certo rilievo assediati dalla concorrenza di armatori di singole unità poste sul mercato della locazione. Conseguenza di tale frammentazione è

---

un'incapacità del comparto del charter pugliese di sostenere i prezzi di mercato che permetterebbero di garantire un livello di qualità al pari dei migliori standard.

Sulla base dei dati forniti dall'Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa S.p.A., dal punto di vista della quantificazione dell'offerta di charter nautico, in Puglia esistono al momento circa 29 imprese che effettuano anche il noleggio di imbarcazioni da diporto, diffuse fra tutte le province della regione; in particolare 8 in provincia di Bari, 7 in quella di Taranto seguono le province di Lecce con 5, Foggia con 4 e Brindisi con 4.

### 3.4.6 Impatto ambientale

Il mare è una grande risorsa economica per la Puglia, che ha bisogno però di nuove infrastrutture e politiche integrate: programmazione e coordinamento per rendere più competitivi i territori della costa, il tutto deve avvenire con uno sguardo attento alla sostenibilità e alla difesa dell'ambiente.

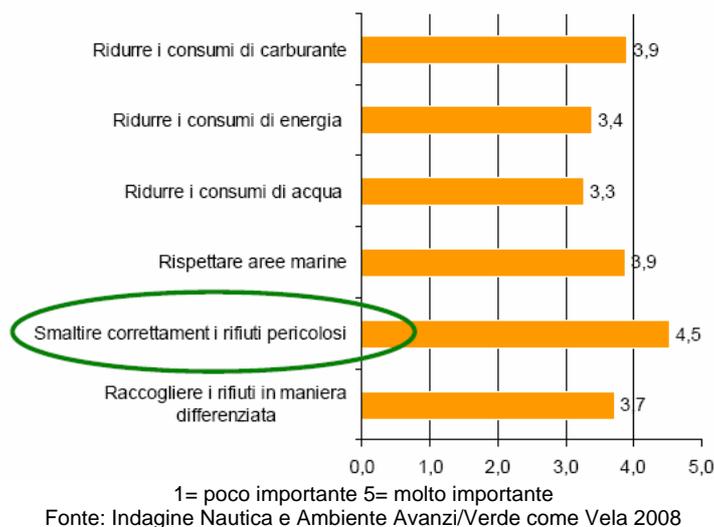
La crescente e doverosa attenzione che le tematiche di natura ambientale rivestono nelle scelte di sviluppo impongono la ricerca di soluzioni capaci di contemperare lo sviluppo economico con la tutela dell'ambiente o, nel peggiore dei casi, di determinare nell'ambiente il minor danno possibile.

Una infrastruttura deve essere progettata, sia per le nuove realizzazioni che per il potenziamento dell'esistente, e gestita secondo criteri rigorosi in funzione del rischio ambientale potenziale del sito in cui essa si inserisce. E' cioè necessario valutare lo stato di fatto, il maggiore o minore grado di sensibilità e/o vulnerabilità dell'area portuale, in funzione sia delle sue caratteristiche intrinseche (contesto territoriale, situazione idrodinamica e idrologica, appartenenza ad un sito sottoposto a misure di protezione speciale, ecc.) sia del tipo di pratiche nautiche ed altre attività che in essa si svolgeranno.

Nel corso della progettazione di un porto turistico, è necessario tenere conto della "pressione" che la costruzione può esercitare sull'ambiente circostante e su tutto l'ecosistema. Le cause, di tipo diverso, che agiscono negativamente sull'ambiente sono tutte rapportabili all'insediamento antropico e di conseguenza, occorre mitigare, per quanto possibile, gli eventuali effetti dannosi, tra i quali, soprattutto l'inquinamento.

Da un'indagine a livello nazionale condotta dal centro di ricerca Avanzi "Indagine Nautica e Ambiente 2008" emerge che tra i comportamenti auspicati nella nautica ne emergono diversi considerati tra i più importanti (valori molto vicini, sempre compresi tra 3,3 e 4,5, con 5 valore max), e di seguito rappresentati:

*Fig. 3 Comportamenti auspicati nella nautica*



In particolare, rilevante appare il corretto smaltimenti di olii e batterie e la raccolta differenziata dei rifiuti.

In maniera speculare rispetto ai comportamenti individuali, i servizi a terra sono ritenuti fondamentali per rendere più eco-compatibile la nautica, quelli offerti dai porti in particolare. Interessante anche l'interesse per boe di ormeggio, che potrebbero conciliare tutela dell'ambiente e sicurezza durante le soste in rada.

Tra gli attori che dovrebbero promuovere azioni concrete al primo posto compaiono sicuramente i porti e marine che dovrebbero offrire i servizi di terra, dallo smaltimento dei rifiuti allo svuotamento delle acque nere. Anche il legislatore, dovrebbe intervenire attraverso sgravi fiscali, simili ad esempio a quelli adottati per le misure di risparmio energetico e fonti rinnovabili a livello domestico. Importante sarebbe, inoltre, che i produttori di barche e i fornitori di attrezzature rendessero disponibili sul mercato soluzioni più innovative da un punto di vista ecologico sia all'interno del ciclo produttivo, sia in termini di tecnologie per lo smaltimento ecosostenibile delle imbarcazioni che giungono a fine vita.

#### 4.4 Le politiche regionali

La politica di coesione in Puglia mira alla promozione della piena convergenza della Regione in termini di crescita e occupazione, assicurando nel contempo la sostenibilità.

Il principale strumento per raggiungere tali finalità è il Programma operativo FESR relativo al periodo 2007-2013 approvato dalla Commissione europea il 20 novembre 2007. Il programma operativo rientra nella cornice definita per l'obiettivo Convergenza e ha una dotazione finanziaria complessiva di circa 5,2 miliardi di euro con un contributo comunitario FESR di 2,6 miliardi di euro.

Il PO FESR ha tre obiettivi:

- rafforzare i fattori di attrattività del territorio, migliorando l'accessibilità, garantendo servizi di qualità e salvaguardando le potenzialità ambientali. Ciò si realizzerà tramite un modello di sviluppo sostenibile basato su una maggiore

efficienza nel consumo energetico e un aumento significativo della produzione di energie rinnovabili;

- promuovere l'innovazione, l'imprenditoria e lo sviluppo dell'economia della conoscenza anche attraverso la valorizzazione del lavoro competente e dei distretti produttivi;
- realizzare condizioni migliori di occupabilità, di coesione e inclusione sociale.
- Questi obiettivi del programma FESR verranno portati avanti unitamente ad un certo numero di obiettivi macrotrasversali che rivestono un'importanza fondamentale per la Puglia. Questi interessano ciascuna delle linee d'intervento:
  - sviluppo sostenibile
  - pari opportunità
  - dimensione territoriale dello sviluppo

Gli Assi del Programma Operativo di sostegno - diretto o indiretto – all'industria nautica sono:

- asse I - Promozione, valorizzazione e diffusione della ricerca e dell'innovazione per la competitività;
- asse IV - Valorizzazione delle risorse naturali e culturali per l'attrattività e lo sviluppo;
- asse VI - Competitività dei sistemi produttivi e occupazione.

In particolare all'interno del PO FSE 2007 2013 vi sono diversi assi che promuovono azioni volte a favorire un lo sviluppo del capitale umano nei sistemi produttivi locali. In aggiunta, la Regione Puglia, sotto l'aspetto promozionale, si è dotata di un programma di promozione e di sviluppo del sistema fieristico regionale (LR 9 marzo 2009, n. 2) in cui sono state inserite la fiera nazionale Motorsud di Foggia (Salone dell'auto – dell'auto e della moto d'epoca – nautica), la Fiera internazionale per il tempo libero, sport, turismo e vacanze- Expolevante e – soprattutto – lo SNIM - Salone nautico del Salento - Nautica Eco-compatibile e Innovazione Tecnologica. quest'ultimo, in particolare, nella edizione 2009 ha ospitato nei suoi 150 stand i più prestigiosi marchi italiani e pugliesi della cantieristica (oltre 200 imbarcazioni esposte), degli accessori e nei motori, senza dimenticare lo spazio ai charter ed alla convegnistica di settore.

#### 4.5 Scenario – Foresight

Nonostante il trend degli ultimi anni abbia registrato una forte domanda di prodotti nautici, l'attuale situazione di crisi del mercato mondiale pesa inevitabilmente anche su questo settore: la fotografia del momento rileva vendite di imbarcazioni ferme e cantieri in crisi poiché, non trattandosi di una crisi congiunturale che interessa solo qualche Paese, ma piuttosto di una situazione generalizzata, non consente di essere superata trovando nuovi mercati di assorbimento.

Allo stato attuale quindi, la situazione internazionale così magmatica non consente di fare previsioni sulla possibile evoluzione del segmento produttivo; è verosimile, tuttavia, tracciare delle ipotesi a fronte di alcune caratteristiche del settore.

---

La nautica italiana è caratterizzata dalla presenza di pochissime aziende che realizzano imbarcazioni di grandi dimensioni (in grado di coprire l'intero ciclo produttivo) e da un numero molto elevato di aziende di piccole e piccolissime dimensioni specializzato solo in alcune fasi della filiera. In un contesto di forte cambiamento come quello attuale, il comparto potrebbe riuscire a mantenere la propria competitività, non tanto operando sui prezzi di vendita, quanto investendo in ricerca e sviluppo. A differenza di altri comparti manifatturieri, il settore nautico non deve guardarsi dalla concorrenza di paesi a basso costo di manodopera (Cina e India) ma da quella di paesi europei come l'Olanda e l'Inghilterra, oltre che da quelli tradizionali come Stati Uniti e Nuova Zelanda. Il Made in Italy esercita un grande fascino, ma in questo settore ciò non basta: la committenza è di altissimo livello, investe capitali importanti, è aggiornata ed è in grado di giudicare la qualità del lavoro svolto. Questa oggi richiede raffinatezza nel design ma soprattutto la presenza di una tecnologia evoluta ben integrata nell'imbarcazione. Monitorare i trend tecnologici per battere la concorrenza rappresenta la chiave di volta per lo sviluppo del settore. Ciò deve essere accompagnato dalla capacità di esprimerli con il gusto estetico italiano.

Il travaglio che sta scuotendo i mercati internazionali e, di riflesso, il settore nautico, paradossalmente, potrebbe rappresentare un'opportunità per la nautica italiana ma, soprattutto, per la nautica regionale: la contrazione dei consumi sta riportando gli appassionati del settore ad un nuovo modo di intendere la vita di mare; si sta attenuando molto il bisogno di stare sotto i riflettori a favore di una way of life incentrata sulla sobrietà e sull'essenziale, senza rinunciare tuttavia all'innovazione tecnologica e al gusto estetico tipicamente italiano. Questi cambiamenti potrebbero avere effetto sulla tipologia di imbarcazioni richieste, riportando gli acquirenti ad optare per barche più piccole, quindi più vicine alle reali capacità di spesa. Ciò darà sicuramente un nuovo impulso alla nautica medio - piccola, in cui la faranno da padrona le imbarcazioni sotto i 45 piedi (al di sotto dei 13 mt): proprio la ripresa di un mercato "delle piccole" in grado di mantenere il proprio valore nel tempo potrebbe rappresentare il restart del settore (si registra infatti una crescita nel segmento delle imbarcazioni dai 10 ai 12 mt, considerate le Entry Level, un primo approccio al mondo della nautica).

È sede opportuna inoltre per ribadire la stretta connessione esistente tra le scelte di politica infrastrutturale e la crescita del settore: l'evoluzione del comparto (e quindi di tutto l'ambito economico ad esso agganciato) dipende dai piani di infrastrutturazione delle coste per i prossimi anni: il tema principale su cui lavorare per definire delle strategie di crescita future del segmento attiene alla definizione di interventi per ampliare l'offerta dei posti barca, ad oggi del tutto insufficienti ad accogliere la domanda (la maggiore problematicità è rappresentata proprio da questo indicatore, soprattutto se si considerano le performance straniere, fornite per il 72,5% di una buona dotazione contro solo 11,8% delle strutture italiane), provocando così un ingiustificato aumento del costo dell'ormeggio, sia in termini di acquisto sia in termini di affitto annuale; infatti le tariffe dei nostri porti sono in media considerate troppo elevate, palesando un deficit tra offerta di servizi e comfort, e domanda espressa dalle esigenze dei diportisti. Di conseguenza è evidente come nessuna delle nostre coste possa

---

vantare livelli di valutazione paragonabili a quello delle strutture estere del medesimo target.

La ripresa della crescita del settore dunque non può prescindere dalla presenza di più ormeggi e a prezzi più vantaggiosi. A fronte di una domanda, sia di servizi portuali che di posti barca e rimessaggio, sempre più in crescita, appare ormai evidente che l'offerta dei porti turistici a livello nazionale, risulti da un lato piuttosto stazionaria in termini di posti barca esistenti, dall'altro, bisognosa di crescere dal punto di vista qualitativo in termini di servizi, come recenti indagini evidenziano: l'Italia vive un pesante ritardo in tema di infrastrutture per la nautica in quanto dal 2003 al 2006 i posti barca sono aumentati solo del 13% a fronte dei quasi 8.000 km di coste e un secondo posto al mondo nella costruzione delle imbarcazioni.

Se si considerano il numero delle infrastrutture complessive (502, comprendendo quindi tutte le tipologie dai "porti turistici" alla "rada") in rapporto ai km di costa, si ottiene un valore medio di 1 infrastruttura ogni 14,9 km. Posto che tale valore si eleva a 18,6 km non considerando "approdi", "spiaggia attrezzata" e "rada", emergono con forza situazioni molto diverse per gruppi di regioni: in particolare si possono segnalare Basilicata, Calabria e Molise quali aree mediamente poco presidiate, mentre Friuli V.G., Veneto ed Emilia Romagna non superano i 6 km di costa per porto.

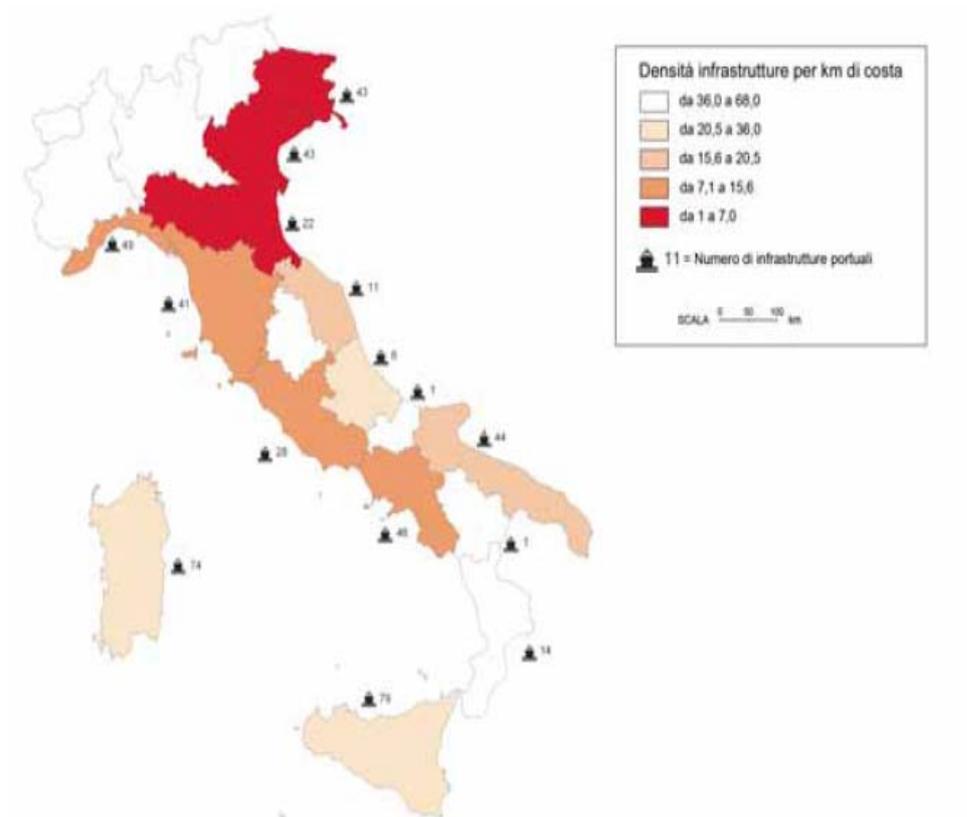
Tab. 16 Densità delle infrastrutture e dei posti barca per Km di costa.

Regione	Km di costa	Posti barca	N. Infrastr.	Densità Infrastr.	Densità posti barca
Liguria	350	19.385	49	7,1	55,39
Toscana	442	15.509	41	10,8	35,09
Lazio	290	8.534	28	10,4	29,43
Campania	480	10.675	46	10,4	22,24
Basilicata	68	600	1	68	8,82
Calabria	736	3.854	14	52,6	5,24
Sicilia	1.623	13.875	79	20,5	8,55
Sardegna	1.897	18.433	74	25,6	9,72
Puglia	865	9.464	44	19,7	10,94
Molise	36	40	1	36	1,11
Abruzzo	125	2.611	6	20,8	20,89
Marche	172	5.639	11	15,6	32,78
E. Romagna	130	5.120	22	5,9	39,38
Veneto	140	11.583	43	3,3	82,74
Friuli V.G.	111	15.368	43	2,6	138,45
<b>Totale Italia</b>	<b>7.465</b>	<b>140.690</b>	<b>502</b>	<b>14,9</b>	<b>18,85</b>

Fonte: Rapporto sul Turismo Nautico – Numero 0, Anno 2008



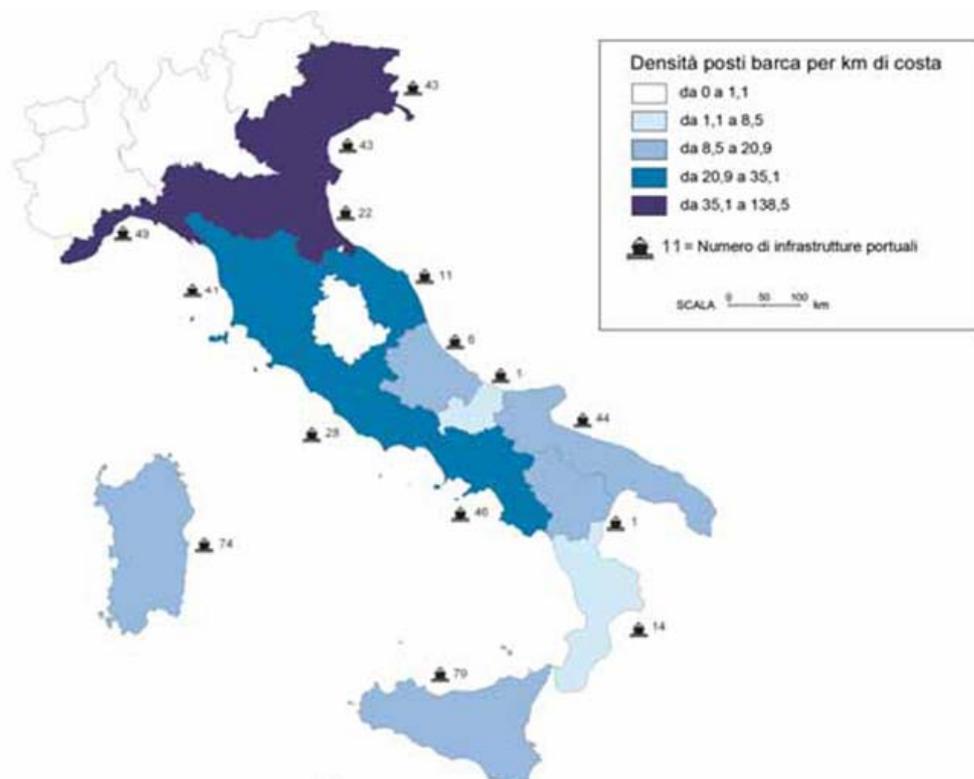
Fig. 4 Densità infrastrutture per km di costa



Fonte: Rapporto sul Turismo Nautico – Numero 0, Anno 2008

Un risultato analogo si ottiene calcolando il numero di posti barca disponibili per ogni km di costa; il risultato peggiore lo conseguono il Molise, la Calabria, la Sicilia, la Basilicata, la Sardegna e la **Puglia**, mentre i più “ricchi” di posti barca risultano Friuli V.G. (138), Veneto (83) e Liguria (55).

Fig. 4 Densità dei posti barca per Km di costa



Fonte: Rapporto sul Turismo Nautico – Numero 0, Anno 2008

Restano ancora aperti inoltre i nodi della piccola dimensione aziendale e della sostanziale inadeguatezza infrastrutturale che non permettono di sfruttare a pieno le potenzialità di sviluppo del comparto.

Si pone inoltre la questione del mantenimento e dello sviluppo del capitale di competenze in quanto la crescita e il consolidamento delle imprese del comparto sull'intera filiera produttiva vanno certamente messi in relazione con la presenza sul territorio di consolidate competenze artigianali di alto profilo.

A questo riguardo appare fondamentale la capacità del settore di implementare una strategia volta alla formazione e diffusione di competenze sul territorio. Strettamente legata al tema appena delineato emerge la questione, più generale, di una sufficiente capacità di innovazione delle imprese del nautico locale: si pone, cioè, la questione di sostenere la capacità delle imprese del comparto di sviluppare e incorporare in maniera rapida ed efficace nuove tecnologie e nuove competenze, necessarie per mantenere elevati standard produttivi. L'evoluzione del mercato impone particolare attenzione all'innovazione tecnologica che necessita di investimenti rilevanti (si pensi specialmente a nuovi materiali, elettronica, design e progettazione). In questa prospettiva, sarebbe auspicabile l'avvio di una strategia condivisa a livello territoriale finalizzata alla innovazione continua del settore, in particolare tramite l'attività di ricerca industriale e lo sviluppo di servizi avanzati.

## 5. ANALISI SWOT

La definizione dell'analisi SWOT è scaturita da un'attenta e mirata analisi di contesto che ha fornito soprattutto da un punto di vista analitico – quantitativo, elementi basilari per la definizione dei punti di forza e dei punti di debolezza e ha consentito di avere una nuova visione degli scenari prospettici di sviluppo, focalizzando l'attenzione sulle opportune strategie da attuare.

L'analisi SWOT ha permesso di identificare nel suo complesso le caratteristiche principali dell'area regionale interessata dal distretto, caratterizzata dalla diffusione di piccole imprese che hanno consolidato la loro attività migliorando la qualità dei prodotti, per sfruttare appieno le opportunità offerte dal contesto nazionale e internazionale.

L'analisi presenta un territorio caratterizzato dalla presenza non solo di imprese, ma anche di amministrazioni e istituzioni fino ad oggi disattente, e con un livello di concertazione ancora insufficiente ma che esprimono, almeno a livello regionale, interesse al comparto. Il sistema della ricerca e quello della formazione esprimono grosse potenzialità non ancora sufficientemente sfruttate. Per altri versi, il territorio regionale presenta numerosi punti di debolezza (trasporti, infrastrutture, associazionismo, innovazione tecnologica etc.) sui quali occorre intervenire per consolidare ed espandere gli attuali livelli di sviluppo.

L'insieme degli interventi proposti dal Programma di Sviluppo è destinato a generare i suoi effetti benefici, in maniera ampia e consolidata, sull'insieme delle criticità e dei fattori di debolezza di seguito descritti che riguardano il territorio costiero, il complesso delle attività economiche generate dall'economia del mare, il capitale umano e finanziario, i soggetti pubblici, la cooperazione reciproca di tutti gli attori interessati.

Il tessuto industriale regionale è composto da **micro, piccole e da qualche media impresa** con elevate capacità professionali specialistiche che svolgono ruoli di primaria importanza nei processi di creazione del valore. Le imprese e gli operatori della cantieristica pugliese hanno accumulato esperienze e capacità operative di buon livello e apprezzata qualità.

Le diverse modalità e tecnologie di produzione nonché i prodotti immessi sul mercato e i servizi erogati, rendono il settore potenzialmente dinamico e competitivo, evidenziando interessanti tassi di crescita sia nella produzione che nel fatturato, con una debole propensione all'esportazione sostenuta da alcuni punti di eccellenza.

Una delle principali debolezze riscontrate nel sistema produttivo attiene alla limitata dimensione delle imprese, al problematico reperimento di spazi idonei ed il basso investimento in Ricerca & Sviluppo rendono difficoltosa la loro partecipazione con ruolo di partner nei rapporti con i grandi soggetti del settore. Tutti questi fattori caratterizzano il sistema produttivo della nautica in Puglia come scarsamente competitivo.

Le aziende, infatti, non riescono a tenere testa alla crescita della domanda e soprattutto non riescono ad avere un punto di riferimento territoriale per la programmazione dei servizi e delle attività.

Va, comunque, sottolineato che si è assistito, negli ultimi anni e in alcune aree regionali, ad una vivace crescita nell'industria nautica pugliese e delle interrelazioni

lungo la filiera con altri comparti produttivi e di servizi, che ha portato e continua a portare importanti trasformazioni strutturali.

Purtroppo questi disagi sono accentuati da una bassa tendenza al raggruppamento di imprese anche in ragione della carente propensione all'associazionismo, strumento attraverso cui si può cercare di creare quelle "economie di scala e di agglomerazione" altrimenti assenti nelle imprese di ridotte dimensioni.

Si rileva, inoltre, nel territorio regionale la presenza di buoni **centri di ricerca universitari** e di altri organismi pubblici che possono raggiungere elevati livelli qualitativi nella ricerca e che potranno contribuire alle attività sia di R&TD sia di formazione delle imprese. A questo si associa una maturata propensione alla **cooperazione** tra le istituzioni e le imprese al fine di sviluppare progettualità comuni, con particolare riferimento all'introduzione dell'innovazione.

Tra i principali punti di forza che caratterizzano il distretto della nautica pugliese v'è, inoltre, sottolineata la **posizione geografica** molto favorevole: una posizione geografica strategica per la prossimità a importanti mete turistiche nel bacino del Mediterraneo, con fondali marini sufficientemente profondi da ospitare anche imbarcazioni di grandi dimensioni e un clima mite nella maggior parte dell'anno.

La Puglia si caratterizza, inoltre, per gli oltre 900 chilometri di **costa** che costituiscono circa il 12% dei quasi 8.000 km italiani; è una delle regioni italiane che più di altre dovrebbe ancorare le sue strategie di sviluppo alle attività connesse con la "*economia del mare*" sia per la potenzialità di espansione della domanda interna ed esterna di imbarcazioni, sia per l'evidente collegamento alla valorizzazione delle bellezze paesaggistiche della costa e dell'entroterra.

La situazione della portualità turistica pugliese presenta dei ritardi rispetto alla maggior parte dei paesi del bacino Mediterraneo a causa di una scarsa e disomogenea offerta di posti barca attrezzati spesso già saturata dalla domanda locale ed il numero dei posti riservati al transito è ridotto rispetto alla domanda potenzialmente attivabile.

La Puglia con i suoi n. 64 porti turistici ed approdi e n. 10.857 posti barca è carente dal punto di vista quantitativo e qualitativo sia rispetto ad altre regioni italiane maggiormente competitive nel settore che in confronto a quelle delle regioni dell'altra sponda dell'adriatico con le quali i porti pugliesi devono naturalmente competere per attrarre i diportisti in transito su lunghi itinerari nautici. Infatti, la Puglia, pur essendo dotata di risorse marine molto significative, presenta un insieme sconnesso di approdi, con dotazioni infrastrutturali inadeguate, servizi carenti e, soprattutto, l'assenza di una rete complessiva in grado di attrarre e distribuire sul territorio flussi di visitatori con differenti esigenze. In parte come conseguenza della inadeguatezza del sistema attuale, in parte come risultato dell'improvvisazione da parte degli operatori locali, l'attività nautica della regione ha un carattere fortemente stagionale, concentrata nei mesi più caldi e solo marginalmente soddisfatta dai servizi offerti.

Il **turismo nautico** è, attualmente, uno dei settori economici con maggiori prospettive di espansione; il suo sviluppo comporta ricadute positive sul territorio sia direttamente, per mezzo delle attività economiche collegate al movimento dei diportisti, sia indirettamente per i riflessi sull'industria della nautica, la quale non può che ricevere

benefici dalla disponibilità di posti barca e dalla maggiore sicurezza nella navigazione connessa all'esistenza di strutture portuali efficienti.

A differenza di molti altri settori turistici, concentrati in un ristretto periodo dell'anno, alla portualità è associata una richiesta di servizi che non cessa nella stagione relativamente più debole. All'incremento di movimento nel periodo estivo si associa, infatti, una più forte necessità di ricovero invernale delle imbarcazioni da parte dei proprietari delle unità da diporto; la domanda è, infatti, massima proprio quando la presenza turistica propriamente detta è minima. In questo senso la nautica rappresenta una carta vincente per l'intero territorio costiero regionale.

L'economia del mare ha saputo ritagliarsi una crescente quota di mercato sui mercati internazionali ed è ad oggi in grado di esprimere forti potenzialità nella creazione di occupazione e sviluppo economico. La crescita ha determinato una posizione di leadership tale da rendere il mercato del **Made in Italy** secondo al mondo per fatturato, dopo gli Stati Uniti, e, per il terzo anno consecutivo, detentore del primato mondiale nella produzione di yacht.

Attualmente i settori della cantieristica e della nautica da diporto sono tra i settori dell'economia che fa da traino e rappresenta uno dei punti di forza del "made in Italy"; sono settori dove lo stile Italia si può esprimere al meglio. Si tratta di manufatti non replicabili nello stile, chi compra una barca, essendo un settore sempre di nicchia vuole un prodotto di qualità e si è disposti a spendere qualcosa in più pur di avere barche italiane.

Dall'analisi effettuata si può affermare che – per le caratteristiche sia fisiche che strutturali – la Regione Puglia abbia una vocazione per il comparto della nautica nel suo complesso e che quindi sia necessario porre in essere azioni pubbliche che incentivino la permanenza e lo sviluppo delle realtà produttive esistenti e, al contempo, creino le condizioni per l'insediamento di nuove aziende al fine di creare una realtà distrettuale strutturata e competitiva.

PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Presenza di alcune significative realtà industriali nel settore della meccanica e della costruzione di imbarcazioni.</li> <li>• Presenza di numerose aziende nel settore della produzione dei servizi nautici.</li> <li>• Buoni servizi di logistica presenti in ampie zone del territorio regionale.</li> <li>• Capacità di attrazione di attività cantieristiche/portuali legata alle caratteristiche ambientali (accesso diretto al mare, fondali profondi, clima mite...) e alla disponibilità di grandi aree lungo la costa.</li> <li>• Elevata specializzazione e flessibilità delle aziende operanti nel settore</li> <li>• Propensione alla cooperazione tra soggetti pubblici e privati locali.</li> <li>• Esistenza di centri di ricerca di base ed industriale in ambito universitario e in altri Centri ed Enti di ricerca sia pubblici che privati.</li> <li>• Disponibilità di maestranze per la nautica</li> <li>• Posizione geografica favorevole per la prossimità a importanti mete turistiche nel bacino del Mediterraneo.</li> <li>• Elevata attrattività turistica del territorio costiero.</li> <li>• Elevate potenzialità della costa regionale per via della sua estensione.</li> <li>• Presenza dello SNIM (Salone Nautico del Salento e del Turismo Sostenibile) a Brindisi e di altre manifestazioni fieristiche non esclusive del settore.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dimensione media delle imprese molto piccola (da cui derivano: modalità di produzione di tipo artigianale, piccoli volumi di produzione e lunghi tempi di realizzazione).</li> <li>• Bassa tendenza al raggruppamento di imprese anche in ragione della carente propensione all'associazionismo.</li> <li>• Insufficiente grado di informatizzazione e di implementazione di sistemi di controllo della qualità e dei processi produttivi.</li> <li>• Scarsi investimenti delle aziende del settore per Ricerca &amp; Sviluppo e formazione.</li> <li>• Costi di produzione e strutture organizzative non competitive.</li> <li>• Sistema di servizi (pubblico e privato) per gli insediamenti produttivi poco razionale.</li> <li>• Complesse procedure amministrative.</li> <li>• Difficoltà per le PMI di accesso al credito per i finanziamenti.</li> <li>• Carenza di infrastrutture (strade, ferrovie...).</li> <li>• Scarsa disponibilità di profili con competenze specialistiche per la nautica.</li> <li>• Mancanza di scuole di formazione per assicurare la continuità della tradizione.</li> <li>• Parziale o totale mancanza di offerta di alcuni prodotti/servizi per la nautica (i fornitori che ci sono, inoltre, praticano spesso prezzi giudicati troppo elevati).</li> <li>• Innovazione di prodotto e/o processo limitata solo ad alcune realtà.</li> <li>• Debolezza dell'offerta verso il mercato con conseguente propensione all'export contenuta.</li> <li>• Scarsa integrazione tra imprese produttrici di beni e imprese produttrici di servizi.</li> <li>• Fragilità delle relazioni tra le strutture di ricerca e fra queste ed i sistemi produttivi locali.</li> <li>• Scarsa disponibilità di posti barca, occupati prevalentemente da un domanda stanziale e in transito di corto raggio, a fronte di una domanda in crescita.</li> <li>• Sotto dimensionamento dei porti e delle marine pugliesi.</li> <li>• Elevata stagionalità della domanda, con conseguente saturazione dei posti barca,</li> <li>• Scarsa offerta di servizi a terra per i diportisti.</li> <li>• Offerta frammentata dei servizi di charter nautico.</li> <li>• Offerta orientata prevalentemente alla locazione di unità minori a scapito del noleggio generalmente di grandi dimensioni.</li> <li>• Limitata attrattività dei porti sia in termini di immagine, di servizi ai diportisti e di integrazione con l'entroterra.</li> <li>• Assenza di porti e marina atte a ricevere yacht di grandi dimensioni.</li> </ul>
OPPORTUNITA'	MINACCE
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Elevata capacità di generare ricchezza grazie all'indotto a monte e a valle del processo produttivo fino all'erogazione di servizi complementari al turismo nautico.</li> <li>• Buone prospettive sull'andamento del mercato nel medio lungo termine al di là degli aspetti congiunturali.</li> <li>• Integrazione con i programmi regionali di sviluppo turistico legate anche all'identità culturale dell'entroterra.</li> <li>• Disponibilità di strumenti pubblici orientati alla collaborazione tra mondo della ricerca e imprese (POR-PON ed altri).</li> <li>• Politica regionale orientata verso lo sviluppo infrastrutturale dei porti turistici.</li> <li>• Andamento della domanda di manutenzione e refitting in crescita e possibilità di affermazione di un approccio del tipo "life cycle management".</li> <li>• Riconoscimento a livello internazionale del made in Italy.</li> <li>• Elevata potenzialità della nautica da diporto come risorsa turistica di rilievo economico.</li> <li>• Aumento della domanda di imbarcazioni da noleggio (Charter).</li> <li>• Ampie possibilità di sviluppo del charter nautico.</li> <li>• Aumento significativo del traffico di passaggio con l'opportunità di connettersi alla rete internazionale dei porti turistici.</li> <li>• N. 6000 yacht di grandi dimensioni (oltre 24 Km) che circolano nel Mediterraneo.</li> <li>• Presenza di porti turistici da implementare, in grado di migliorare e potenziare l'offerta turistica regionale.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fase congiunturale del mercato sfavorevole.</li> <li>• Elevata concorrenza sia nazionale (distretti più competitivi con un indotto consolidato) che internazionale (competitors stranieri forti nella qualità, nell'innovazione, nei tempi di consegna e nella standardizzazione dei prodotti).</li> <li>• Spinta alla delocalizzazione presso altri paesi mediterranei e dell'Europa dell'Est (Tunisia, Turchia, Romania), nonché in aree extra Europee a forte crescita della domanda almeno per alcune fasi della filiera, a causa del minor costo del lavoro.</li> <li>• Forte concorrenza di altri Paesi del bacino del Mediterraneo quali Tunisia, Grecia, Croazia e Turchia (in termini di infrastrutture indispensabili alla diffusione del turismo nautico e delle varie attività legate al mare).</li> </ul>

## 6. VISIONE, OBIETTIVI, STRATEGIE

### 6.1 Premessa

Come ampiamente illustrato nell'analisi socio economica, il settore della nautica da diporto ha registrato negli ultimi anni una straordinaria crescita sia in termini di fatturato che di addetti, al punto da farne uno dei settori strategici dell'economia italiana e uno di quelli "potenzialmente strategici" per l'economia pugliese.

Il settore della nautica da diporto si pone, come fattore di sviluppo economico e sociale del territorio. Ma il mondo della nautica non si ferma alla costruzione delle barche; il comparto nautico comprende oggi tutta una serie di settori a monte e a valle della produzione nautica che sono strettamente legati al turismo nautico.

Le imprese strettamente legate e riconducibili al "comparto della nautica" operano nella progettazione, produzione, commercializzazione e vendita di imbarcazioni destinate al diporto (cantieri navali, impianti elettrici, officine meccaniche, verniciatori, componenti ed accessori, falegnameria, trasporti, ecc). Accanto a queste, però vi sono tutta una serie di imprese operanti in settori contigui: elettronica, meccanica varia, motoristica, carpenteria metallica, impiantistica, ICT, progettazione, ambiente, energia ecc., che formano un complesso sistema di servizi destinati alla gestione delle unità da diporto (siano esse natanti, imbarcazioni, navi da diporto ecc) realizzate da un sistema di imprese le cui attività principali sono riconducibili ai servizi di stazionamento, manutenzione, rimessaggio ecc..

Intorno al Core business – imbarcazione da diporto – vi è, poi, un complesso variegato di attività legate al diportismo e al turismo nautico (porti e marine, assistenza navigazione, patenti nautiche, assicurazioni, circoli nautici, convegni e fiere, agenzie di viaggio, servizi di brokeraggio, servizi di noleggio, charter escursioni passeggeri, servizi alberghieri e di ristorazione, organizzazione di eventi sportivi, scuole di vela, ecc).

Seppur si assiste, anche in Puglia, ad una vivace crescita, nell'industria nautica, delle interconnessioni lungo la filiera con altri comparti produttivi e di servizi, che ha portato e continua a portare importanti trasformazioni strutturali nuovi impulsi alle economie locali, le imprese del comparto nautico e quelle dei settori a monte e a valle, in un'accezione più ampia, hanno operato fino ad oggi in modo isolato senza sfruttare le opportunità derivanti da accordi e collaborazioni in un'ottica di creazione di sinergie capaci di favorire il processo di sviluppo del territorio.

La creazione di imprese di un distretto industriale attraverso un coordinamento fra le diverse aziende collocate in una medesima e tra più aree territoriali consente un'accelerazione della crescita e la nascita di nuove opportunità imprenditoriali. Lo stesso Censis, nel "Terzo Rapporto Sull'Economia del Mare", rileva, infatti, che: "In alcuni comparti, soprattutto quelli della cantieristica navale e della nautica da diporto l'impresa a rete o, ancora di più, il distretto industriale, costituisce un modello produttivo efficiente, in cui il coordinamento tra aziende diverse collocate in una medesima area territoriale permette l'attivazione di network informali di conoscenza, la circolazione di figure professionali, la nascita di nuova imprenditorialità.

Un contesto complesso in cui sono evidenti le interdipendenze tra le varie filiere (filiera produttiva, infrastrutture per la mobilità e gli approdi, il turismo, la cultura) è evidente che “fare sistema” diventa una scelta obbligata. Tutti gli attori economici ed istituzionali, coinvolti nei processi di sviluppo locale sono chiamati a fare i conti con una realtà economica sempre più globale e complessa in cui è necessario modificare paradigmi culturali e strategie d’azione.

Occorre, ed è questo il tentativo della nostra proposta, mettere a sistema tutte le competenze e valorizzare il sistema di opportunità e di risorse locali all’interno di un piano strategico di sviluppo, ricercando la massima competitività nel contesto globale.

## 6.2 Vision

Lo sforzo di analisi e interpretazione della realtà regionale, il confronto tra i diversi attori aderenti al distretto, le difficili previsioni di scenario ipotizzate, hanno permesso di sintetizzare un obiettivo di lungo periodo, una meta, una visione condivisa verso cui tendere insieme.

La Vision del Piano di sviluppo del distretto è, quindi, quella di << *sviluppare una “economia del mare” che valorizzi le vocazioni territoriali e produttive alimentando le sinergie della filiera nautica a partire dal sistema delle imprese fino alla portualità turistica* >>.

Con il programma di sviluppo del distretto, si vuole porre in essere un complesso di azioni utili a creare un “*Sistema Integrato per la Nautica da Diporto*” che, connettendo e valorizzando appieno la filiera della cantieristica e il turismo nautico, generi condizioni di sviluppo sostenibile e migliore qualità della vita nel territorio regionale.

## 6.3 Obiettivi Generali

Il piano di sviluppo strategico del distretto, si pone due obiettivi prioritari il cui raggiungimento può generare virtuosi meccanismi di crescita e sviluppo. I due obiettivi fanno riferimento, uno al comparto della nautica inteso come sistema interconnesso, in maniera verticale e orizzontale, di imprese in esso operanti e l’altro al sistema della portualità turistica e al diportismo nautico quale settore in grado contribuire allo sviluppo socio economico della popolazione pugliese attraendo nuove tipologie di turisti e destagionalizzando i flussi.

### 6.3.1 Obiettivo generale 1: Sistemi d’impresa

In Puglia le potenzialità di sviluppo connesse al distretto nautico non sono sfruttate. Alcune delle cause che impediscono, oggi, adeguati tassi di crescita e sviluppo sono riconducibili a:

- la mancata integrazione della filiera a monte e a valle, con la presenza di importanti “vuoti di offerta”;
- la ristrettezza dei processi di imprenditorialità e di creazione di nuove imprese innovative;

- la dimensione ridotta delle imprese distrettuali, la scarsa propensione verso la R&D, la concentrazione e l'internazionalizzazione.

E allora, per quanto riguarda i sistemi d'impresa strettamente connessi al distretto produttivo, il programma si pone ***l'obiettivo generale di favorire condizioni di contesto utili alla creazione di nuova imprenditorialità favorendo l'insediamento di nuove attività nei settori produttivi e collegati, e il rafforzamento e l'ampliamento delle strutture produttive esistenti.***

Ciò potrà avvenire ponendo in essere azioni in grado di favorire l'innovazione e la ricerca, l'aggregazione tra imprese, la qualificazione del capitale umano, anche con il recupero di antiche competenze, e l'apertura internazionale dei settori interessati.

### 6.3.2 Obiettivo generale 2: Sistema della portualità turistica e del turismo nautico

Come emerge con chiarezza dall'analisi socio economica rappresentata in questo lavoro, l'offerta della portualità turistica pugliese risulta, da un lato, sottodimensionata rispetto alla domanda potenziale, dall'altro le strutture esistenti non garantiscono standard di servizio qualificati al livello degli altri competitori nazionali e internazionali. Il risultato è che si disperdono fette consistenti di flussi turistici e la ricettività continua a concentrarsi nel periodo estivo senza nessuna spinta alla destagionalizzazione. Le strutture esistenti, inoltre, non sono attrezzate ad ospitare yacht di grandi dimensioni; se si pensa che il numero delle imbarcazioni da diporto superiori ai 24 mt. che navigano nel mediterraneo sono oltre 6.000 e che la loro spesa per manutenzioni, riparazioni, rimessaggio è di circa il 15 – 20% del costo dell'imbarcazione, si comprende bene quale sia l'entità del fatturato perso dalle aziende pugliesi.

Altro aspetto importante della portualità turistica è la qualità ambientale, non trascurata in questo lavoro, che ritiene lo sviluppo sostenibile priorità irrinunciabile e inseribile in ogni attività programmatica. La tutela e valorizzazione dell'ambiente, avverrà disegnando politiche che premiano i progetti ecologicamente compatibili sia per quanto riguarda l'infrastruttura (basso impatto ambientale dell'opera, strutture removibili e reversibilità ambientale, emissioni e smaltimenti controllati, estetica ambientale ecc.) che per il prodotto (utilizzo di materie prime naturali o a basso impatto ambientale, riciclabilità dei materiali e riuso delle componenti ecc.).

Infine è importante rammentare che accanto all'alta attrattività che offre la costa pugliese, si affianca un entroterra ricchissimo di risorse storiche, culturali e naturali. Un piano integrato di sviluppo dovrà tener conto che costruire reti tra l'offerta turistica delle città portuali con l'entroterra, permetterà di creare un modello di offerta maggiormente coerente con le esigenze del moderno turista nautico.

***L'obiettivo generale*** che il programma di distretto si prefigge di raggiungere, è quello di *porre in essere azioni tali da assicurare l'aumento di competitività di un comparto ritenuto, da molti, strategico per l'economia pugliese.* L'aumento di competitività potrà avvenire puntando su uno sviluppo sostenibile dei settori economici connessi al

---

turismo nautico e sulla loro integrazione in modo da ottenere un potenziamento dell'offerta e un aumento della qualità dei servizi. Facilitare, al diportista nautico, la fruibilità delle città costiere e dell'entroterra pugliese, rappresenta un'altra importante leva di sviluppo.

#### 6.4 Obiettivi Specifici

Gli **obiettivi specifici** che il distretto si pone per il raggiungimento degli obiettivi generali e la realizzazione della vision, possono essere così rappresentati: in merito al primo obiettivo generale, che si propone di "elevare la competitività del sistema produttivo della nautica regionale, gli obiettivi specifici sono:

- a. rafforzare le imprese esistenti e favorire la nascita di nuove attraendo investimenti anche da fuori regione e favorendo, nel contempo, concentrazioni tra imprese lungo la filiera;
- b. aumentare il grado di apertura internazionale delle imprese e la riconoscibilità dei settori economici in Italia e all'estero
- c. aumentare la propensione alla ricerca e innovazione e la qualificazione del capitale umano quali leve strategiche lo sviluppo dell'intero distretto.

Ai tre obiettivi specifici su descritti, possono essere associati degli "indicatori di risultato" utili, anche, a monitorare l'efficacia e l'efficienza della azioni proposte durante le fasi della loro realizzazione. Gli indicatori immaginati sono:

- *potenziamento della capacità produttiva delle aziende esistenti del 30%;*
- *nascita di quindici nuove iniziative imprenditoriali nei comparti interessati;*
- *attivazione di cinque forme di aggregazioni tra imprese;*
- *aumento della spesa in ricerca e sviluppo, da parte delle imprese, del 50% rispetto al livello attuale;*
- *realizzazione di almeno quindici progetti innovativi da parte delle imprese;*
- *realizzazione congiunta di almeno cinque progetti innovativi proposti da imprese, Università ed enti di ricerca;*
- *partecipazione, in forma congiunta e aggregata, a venticinque tra fiere e saloni nautici nazionali e internazionali.*
- *Aumento del fatturato destinato all'export di almeno il 50% rispetto ai livelli attuali.*

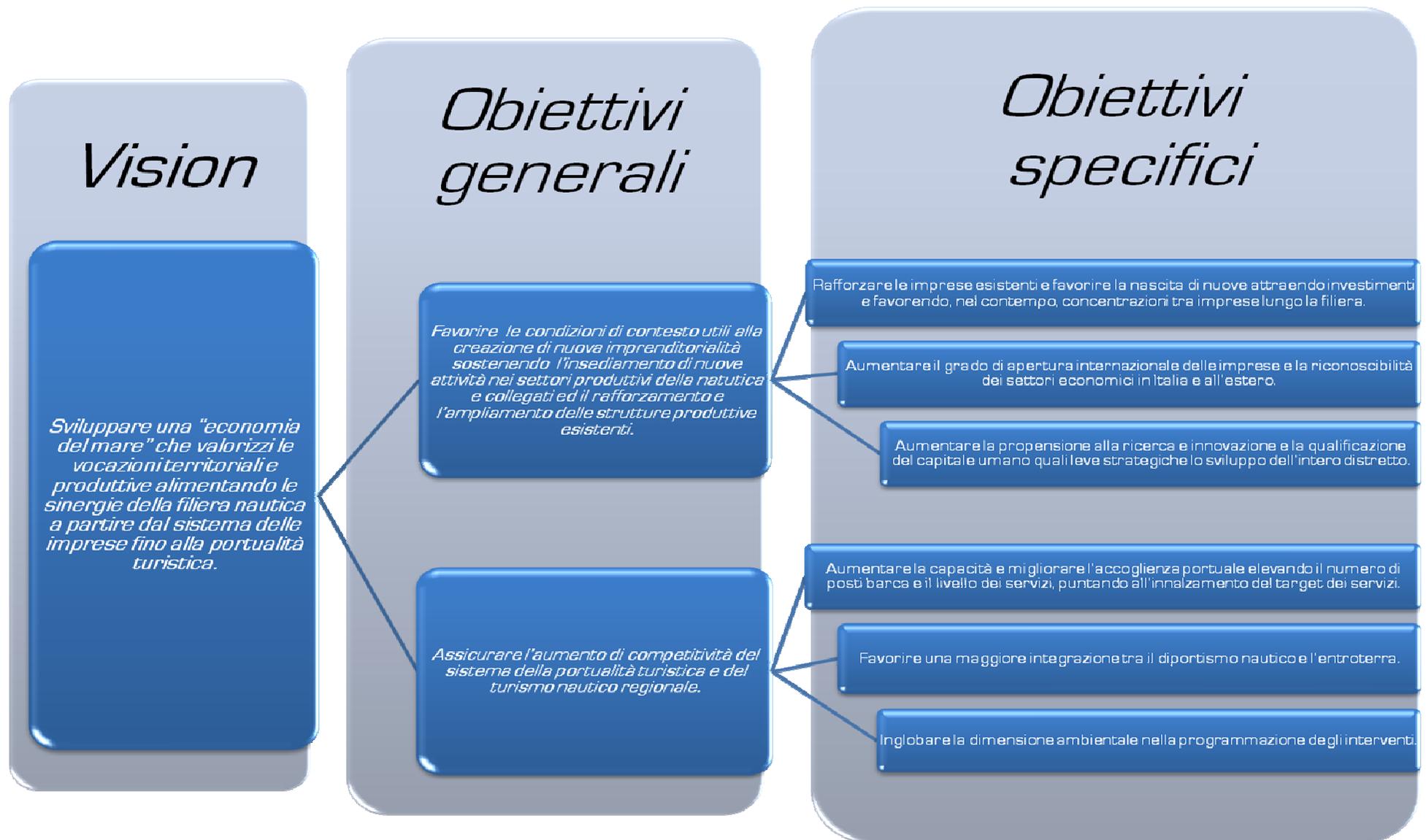
Per quanto concerne il secondo obiettivo generale che tende ad aumentare e migliorare il grado di attrattività del sistema regionale della portualità turistica e del turismo nautico, gli obiettivi specifici che qui si rappresentano, sono:

- a. aumentare la capacità e migliorare l'accoglienza portuale elevando il numero di posti barca e il livello dei servizi, puntando all'innalzamento del target dei servizi;
  - b. favorire una maggiore integrazione tra il diportismo nautico e l'entroterra;
-

c. inglobare la dimensione ambientale nella programmazione degli interventi.

Gli indicatori di risultato che possono essere utilizzati per il raggiungimento di questo gruppo di obiettivi specifici sono:

- *Aumento del 30% di posti barca generati da “ampliamenti”;*
- *Aumento del 30% di posti barca generati da “nuove realizzazioni”;*
- *Aumento del 50% di posti barca per grandi Yacht (> 24 mt);*
- *Completamento dei servizi di base;*
- *Incremento dei servizi a più alto valore aggiunto del 50%;*
- *Incremento del 25% dei giorni di permanenza in ormeggio delle imbarcazioni;*
- *Incremento dei flussi di presenze nelle località dell’entroterra;*



## 6.5 LINEE D'AZIONE

### 6.5.1 Linea d'azione 1: politiche a sostegno – strumenti d'incentivazione

#### Linea 1.1: Politiche d'incentivazione a sostegno del sistema d'impresa

In un periodo come quello attuale, contraddistinto da elevata incertezza e da uno scenario internazionale complesso e fortemente concorrenziale, il recupero di competitività di comparti industriali e di interi territori, poggia ancora le proprie speranze di rilancio sugli strumenti di incentivazione alle imprese.

Ormai sono numerose le indagini che confermano l'enorme distanza tuttora esistente tra regioni sviluppate e regioni in ritardo, tra Nord e Sud del paese. A ciò hanno contribuito, in particolare negli ultimi anni, fattori certamente non nuovi ma che, nel mutato contesto macroeconomico, hanno avuto un'incidenza rilevante, quali: l'assenza di una visione strategica dei problemi della coesione locale e nazionale, l'insufficienza delle risorse percentualmente destinate al Mezzogiorno nell'ambito della complessiva spesa pubblica in conto capitale e talora la loro dispersione in ambiti esclusivamente regionali o locali, l'eliminazione o la riduzione di alcune forme di incentivazione a fronte del mantenimento in vita di strumenti di intervento non sempre efficaci e coerenti, il permanere di pesanti diseconomie nel funzionamento delle istituzioni e degli apparati pubblici.

Molte ricerche consentono di affermare che, in assenza di agevolazioni, la quasi totalità delle imprese non avrebbe scelto il Mezzogiorno come area di insediamento, a dimostrazione che il divario economico-sociale nord-sud permane e, ove non corretto o non contrastato, condiziona pesantemente lo sviluppo equilibrato del Paese. In tale quadro, gli incentivi sono destinati a svolgere ancora una funzione centrale nella politica regionale, nazionale e comunitaria a favore delle aree sotto-utilizzate. In particolare, il ruolo degli strumenti d'incentivazione sarà fondamentale ed estremamente incisivo, nella misura in cui si adotteranno approcci pragmatici orientati alla soluzione dei problemi ed al sostegno dei bisogni delle imprese, abbandonando scelte rigide ed indifferenziate.

Emerge, dunque, l'importanza di costruire strumenti di incentivazione a sostegno dei programmi d'investimento delle PMI distrettuali, che siano pensati e cuciti su misura delle loro esigenze. A tal proposito, pur muovendoci in un quadro normativo regionale favorevole, si ritiene necessario intervenire sugli strumenti disegnati dal "*regolamento regionale sui regimi d'aiuto*", apportando le adeguate integrazioni in sede di pubblicazione dei bandi, al fine di rispondere alle peculiarità delle imprese distrettuali.

Di seguito rappresentiamo sinteticamente alcune proposte utili a rendere meglio rispondente la politica d'incentivazione della Regione Puglia ai fabbisogni del distretto, anticipando fin da ora la necessità di attivare un tavolo di confronto e negoziazione tra gli organi regionali ed i rappresentanti del distretto, nel quale definire puntualmente modifiche ed integrazioni ai bandi regionali i cui temi, a titolo esemplificativo, sono i seguenti:

- Riserva finanziaria e/o premialità
- Incentivi alla concentrazione tra imprese
- Spese agevolabili

- Ricerca, Sviluppo e Innovazione
- Credito ordinario
- Incentivi alla rottamazione
- Finanziamenti e incentivi per l'acquisizione di consulenze specialistiche e servizi.

**Per la loro descrizione si rinvia al Parco Progetti in allegato.**

### Linea 1.2: Politiche d'incentivazione a sostegno del sistema portuale per il diportismo nautico

L'offerta della portualità turistica pugliese è bassa sia dal punto di vista quantitativo sia qualitativo. Ciò emerge chiaramente comparando la situazione pugliese con altre regioni italiane maggiormente competitive nel settore, ma anche confrontandola con le regioni dell'altra sponda dell'adriatico con le quali i porti pugliesi devono naturalmente competere per attrarre i diportisti in transito sui lunghi itinerari nautici.

E' ormai chiara l'urgenza con la quale va affrontato il problema della carenza di strutture portuali nella nostra regione; la realizzazione di nuovi porti non può più essere rimandata ed è altrettanto impellente la necessità di ampliare alcuni tra quelli già esistenti. Infatti, la domanda di posti barca sulle coste pugliesi (ed Italiane in genere) è in continuo aumento e si sta dilatando sempre di più quella proveniente dalle grandi navi da diporto, per la maggior parte battenti bandiere estere.

E' indispensabile promuovere velocemente, perché è il mercato a richiederlo con forza, tavoli di lavoro, Conferenze dei Servizi e, specialmente, strumenti Regionali ad hoc, aventi l'obiettivo di sviluppare e migliorare la portualità turistica pugliese e di creare nuove opportunità di gestione del parco nautico, quali per esempio lo sviluppo di Aree di Dry Storage e dei porti a secco, che incentiverebbero la piccola Nautica, riducendo i costi per l'ormeggio e di rimessaggio, e permetterebbero di limitare l'impatto ambientale dell'attività Nautica Diportistica.

Le azioni che il presente programma di sviluppo propone, sono riconducibili alla richiesta di *risorse finanziarie specifiche* destinate a sostenere programmi d'investimento, per un importo pari a 50.000.000 di euro, con priorità di destinazione:

- a. nella qualificazione dell'offerta di servizi e l'innalzamento degli standard;
- b. nell'ampliamento dei porti esistenti;
- c. nella creazione di nuove strutture portuali compresi i "porti a secco";
- d. nella realizzazione di un piano di promozione e internazionalizzazione dell'offerta diportistica pugliese (vedi azioni di sistema).

Anche in questo caso, si ritiene fondamentale la costituzione di un **tavolo congiunto di negoziazione e confronto** tra uffici regionali competenti e rappresentanti del distretto, per concordare la definizione dei bandi.

**Per la descrizione delle azioni si rinvia al Parco Progetti in allegato.**

### 6.5.2 Linea d'azione 2: azioni di sistema - infrastrutture (materiali e immateriali)

La seconda linea d'azione concerne le opere e gli interventi, materiali e immateriali, utili a creare un contesto favorevole agli insediamenti produttivi e allo sviluppo delle attività già operanti. Un ambiente favorevole che genera esternalità positive, oggi più che in passato, rappresenta condizioni di vantaggio competitivo per gli operatori del distretto nautico.

Da un lato le infrastrutture, che in un programma di sviluppo di lungo periodo, debbono essere parte integrante delle azioni previste e non più un obiettivo a se. Che vanno pensate e progettate in base agli obiettivi da raggiungere, in modo da scongiurare il pericolo di realizzazione di opere inutili, di cui il mezzogiorno, purtroppo, è pieno.

Dall'altro lato, le infrastrutture - capitale fisico, non sono più ritenute sufficienti a garantire crescita e, soprattutto, sviluppo. L'attenzione va spostata verso "*fattori immateriali*" della crescita. E allora vanno immaginate, e questo è il caso della proposta del programma strategico, azioni legate alla Società dell'Informazione, all'economia della conoscenza, allo sviluppo del capitale umano e, in special modo, del capitale sociale. Vanno strutturate azioni che possano garantire alle PMI e agli operatori del distretto, il facile reperimento e la fruizione di servizi avanzati (per l'innovazione, la formazione, l'internazionalizzazione, ecc.), il raccordo, anche informale, di tutti gli aderenti al distretto e il loro rapporto con enti di ricerca, Università.

Le azioni di sistema che il Programma di sviluppo propone sono esposte nell'allegato Parco Progetti. Si elencano di seguito i titoli:

**Scheda 3** - Pianificazione delle infrastrutture per insediamento produttivo (specie water front) e per il diporto nautico. Bonifica delle aree.

**Scheda 4** - Progetto LaMIAN - Laboratorio di Modellista Idraulica, Ambientale e Navale.

**Scheda 5** - Portale di distretto

**Scheda 6** - Sportelli di distretto

**Scheda 7** - Programma per la promozione e l'internazionalizzazione

**Scheda 8** - Evento fieristico internazionale – salone della nautica pugliese.

**Scheda 9** - Azioni di alta formazione

**Scheda 10** - Azioni di qualificazione professionale nella portualità turistica

**Scheda 11** – R.I.N.D. - Rete per l'Innovazione e la qualificazione della Nautica da Diporto in Puglia.

### 6.5.3 Progetti Strategici

**Scheda 12** – Imbarcazione Navetta – Explorer Vessel

**Scheda 13** – Imbarcazione a vela mini - maxi

**Scheda 14** – Catamarano a vela maxi

**Scheda 15** – Imbarcazioni ad area compressa

**Scheda 16** – Progetto BIKINI

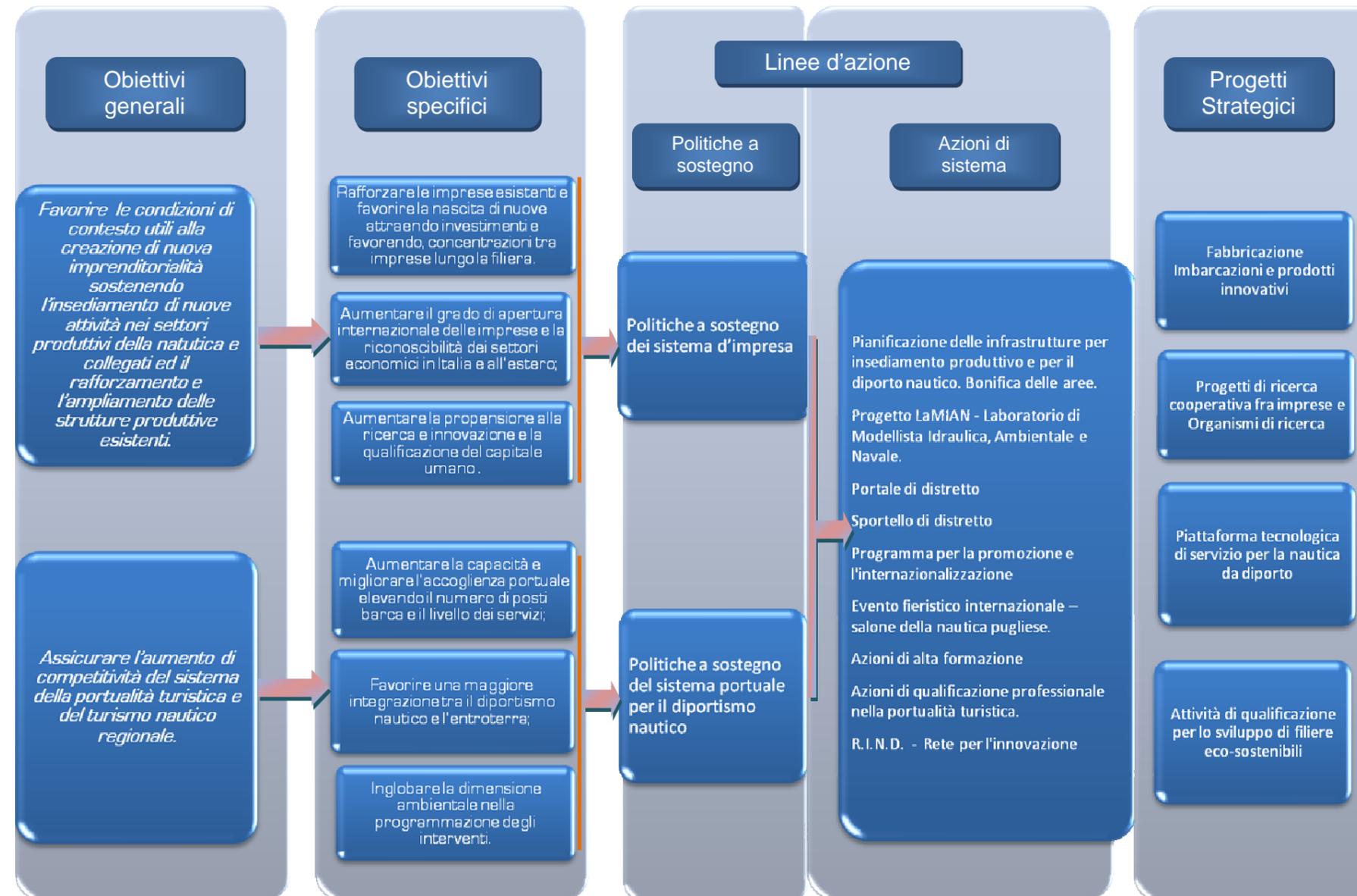
**Scheda 17** – Progetto Imbarcabili

**Scheda 18** – Piattaforma tecnologica di servizio per la nautica da diporto

**Scheda 19** – Progetti di ricerca cooperativa fra imprese e Organismi di ricerca

**Scheda 20** – Sviluppo di filiere produttive eco-sostenibili

**Scheda 21** – Polo nautico di Brindisi



## **7. PARCO PROGETTI**

Vedi Allegato

## **8. MODELLO DI GOVERNANCE**

Da sviluppare

9. CRONOPROGRAMMA

	ANNO I												ANNO II												ANNO III												ANNO IV											
er il diportismo nautico																																																
amenti. Bonifica delle aree																																																
nautica Pugliese																																																
O.di R.																																																
utica da diporto																																																
iliere eco-sostenibili																																																

10 PIANO FINANZIARIO

Linea d'azione	Progetto	Risorse pubbliche	Risorse private	Totale
Linea 1 - Politiche a sostegno	Politiche d'incentivazione per sistemi d'impresa	50.000.000	50.000.000	100.000.000
Linea 1 - Politiche a sostegno	Politiche d'incentivazione per il turismo nautico	50.000.000	75.000.000	125.000.000
linea 2 - Azioni di sistema	Bonifica aree da destinare agli insediamenti produttivi	-	-	-
linea 2 - Azioni di sistema	Progetto LaMIAN -Vasca navale	2.464.020		2.464.020
linea 2 - Azioni di sistema	Sistema Informativo - Portale distretto	250.000	50.000	300.000
linea 2 - Azioni di sistema	Sportello di distretto (12 mesi costi gestione)	600.000		600.000
linea 2 - Azioni di sistema	Programma di promozione e internazionalizzazione (triennale)	3.000.000	500.000	3.500.000
linea 2 - Azioni di sistema	Evento fieristico Internazionale, salone nautico (2 edizioni)	1.200.000	1.200.000	2.400.000
linea 2 - Azioni di sistema	Azioni di alta formazione	1.320.000		1.320.000
linea 2 - Azioni di sistema	Azioni di qualificazione professionale nella portualità turistica	1.150.000		1.150.000
linea 2 - Azioni di sistema	R.I.N.D. - Rete per l'Innovazione e la qualificazione	200.000		200.000
Progetti Strategici	Imbarcazione innovative			
Progetti Strategici	Piattaforma tecnologica di servizio per la nautica da diporto			
Progetti Strategici	Progetti di ricerca cooperativa fra imprese e organismi di ricerca			
Progetti Strategici	Qualificazione e sviluppo di filiere produttive eco sostenibili			
Progetti Strategici	Polo nautico città di Brindisi			
		<b>110.184.020</b>	<b>126.750.000</b>	<b>236.934.020</b>

Le imprese parteciperanno ai bandi pubblicati dalla Regione Puglia. Il fabbisogno finanziario è ricompreso nella linea d'azione 1: politiche a sostegno.

