TURISMO LEGATO AL DIPORTO NAUTICO

Dr. Gianfranco Iacobone
Presidente Assonautica Provinciale di Ancona

Il bacino adriatico, con 35.000 posti di ormeggio sulla costa italiana e 15.000 sulla costa orientale (12.000 nella sola Croazia), presenta un intenso flusso turistico connesso al diporto nautico, che vede la presenza italiana in Croazia al primo posto nel 2000 con 34.326 imbarcazioni. Il fenomeno, grazie alla ritrovata pacificazione dell'area, è in rapida crescita e si può prevedere un forte impatto economico di ricaduta.

In Italia, per ragioni solo in parte connesse al fenomeno adriatico, si è determinato un raddoppio del fatturato della cantieristica negli ultimi cinque anni, in parte spiegabile con l'industria dei mega-yachts (che vede l'Italia prima nel mondo, avendo superato gli U.S.A.) ma in parte dovuto alla produzione complessiva (secondo fatturato al mondo, con 1,25 miliardi di euro, sesto posto per numero di scafi prodotti); i risvolti occupazionali stimati sono stati di 91.000 unità tra industria e turismo, per un totale di 4,1 miliardi di euro.

Le Associazioni degli utenti del diporto nautico in Italia vedono una forte complementarità tra le due sponde dell'Adriatico, con una costa italiana che va ulteriormente arricchita di porti turistici e servizi connessi, anche di medio-grandi dimensioni, per soddisfare una utenza nazionale ed europea in forte crescita; e una costa orientale che, per le bellezze naturali, va salvaguardata e resa fruibile con uno sviluppo diffuso e a basso impatto ambientale delle possibilità ricettive, teso anche a prolungare la stagione turistica e diluire le presenze su zone più ampie.

Un ostacolo da rimuovere sulla via di un maggiore interscambio nautico tra le due sponde è quello della complessità e costo delle pratiche di entrata ed uscita: esse andrebbero rese più economiche (riduzione o abolizione della tassa di navigazione annuale slovena e croata, attualmente di 250 euro per una barca di 10 metri; non è prevista alcuna tassa di ingresso per le imbarcazioni estere in Italia) e più agili, come in Italia, concentrando le attuali pratiche di Polizia, Dogana ed Autorità marittima in un solo controllo di arrivo da eseguire diffusamente nei Marina e nei centri abitati sulle isole, abolendo il controllo di uscita (come in Italia, sostituendolo con controlli a campione in mare) e riducendo la gravità delle sanzioni sulle inosservanze formali (attualmente è previsto anche l'arresto), in modo da rendere il diporto nautico, nel suo complesso, cosa diversa dal traffico navale mercantile, alle cui norme è attualmente assoggettato, e più in linea con la logica di integrazione europea.