

Relazione introduttiva del Presidente dell'Assonautica Nazionale Dr. **Gianfranco Pontel**

*Presentazione e diapositive a cura del Dr. **G. Iacobone**,
Presidente dell'Assonautica di Ancona*

RIF. DIAPOSITIVE 2 - 3 - 4

Con la **Legge 8 Luglio 2003 n.172** che detta Nuove disposizioni per il riordino e il rilancio della nautica da diporto e del turismo nautico, una pagina nuova è stata scritta sul diporto nautico sia a favore dei diportisti sia a favore di tutte le aziende del diporto e turismo nautico e ciò è dovuto in sostanza alla acquisizione dell'importanza del segmento di mercato rappresentato dalla nautica che costituisce una delle aree di eccellenza in una economia che complessivamente è del tutto stagnante.

Governo e Parlamento, dopo anni di autentica “persecuzione” nei confronti del popolo della nautica (spero non vi siate dimenticati dei balzelli che hanno sempre pesato sul diporto), hanno finalmente realizzato che tutelare la nautica significa tutelare anche l'economia del nostro Paese. Il fatto infine che questa nuova legge sia stata approvata pressoché all'unanimità da un Parlamento che litiga quotidianamente su tutto, significa che finalmente abbiamo vinto una faticosa battaglia durata molti anni e condotta con grande determinazione anche dalla nostra Associazione accanto ovviamente a tutte quelle che come noi avevano la stessa consapevolezza.

RIF. DIAPOSITIVE DA 5 A 11

Basta scorrere il testo di legge per vederne **i vantaggi per il diportista** finalmente trattato come un cittadino “normale” con i suoi diritti e i suoi doveri.

RIF. DIAPOSITIVE. 12

Abolita finalmente la tassa di stazionamento che non portava risorse nelle casse dello Stato, abolito il balzello sul collaudo e sulle famose ispezioni sul VHF sul quale peraltro la nostra Associazione aveva a suo tempo promosso un ricorso al Tar, depenalizzate le sanzioni in amministrative, semplificate alcune procedure tipo lo smarrimento o la perdita della patente nautica, ridotto l'obbligo di iscrizione ai registri allargando il concetto di natante e via dicendo.

Non è da dimenticare il significato della vigilanza del diporto affidata al Comando Generale delle Capitanerie di Porto che, speriamo finalmente nell'estate del 2004 eviterà sovrapposizioni di competenze tra le varie forze dell'ordine.

La legge peraltro non si limita ad accogliere solo le pressanti richieste del diportista ma viene ovviamente incontro anche alle **aziende del settore** sostenute con vigore da Ucina (ma anche da Assonautica che di Ucina è socia) a partire dalla istituzione del registro dei Super Yacht (di cui il nostro Paese è il primo produttore al mondo), alla disciplina del noleggio, al riconoscimento del valore di bene culturale ad una imbarcazione con più di 25 anni; in definitiva a tutta una serie di semplificazioni che tolgono, almeno in parte, di mezzo lacci e laccioli dando la possibilità alla nostra industria nautica di competere a viso aperto nel mercato internazionale e sul nostro mercato interno nazionale.

Da ultimo vogliamo ricordare la delega data al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti per la redazione, finalmente, di un **codice del diporto** riassumendo in un unico testo le varie disposizioni legge, semplificandone la lettura ed abrogando quelle che sono superate dalla legislazione vigente.

Diciamo una bella opera di pulizia normativa ma che ha bisogno di due gambe importanti: anzitutto la prima gamba è costituita da una portualità turistica che ci consenta di competere sul terreno del turismo nautico. [RIF.DIAPOSITIVE DA 13 A 17](#)
Un plauso a Marina Dorica, ai porti delle Marche e ai loro piani di sviluppo. Ma quello che peraltro è indispensabile è la costruzione di **una rete di portualità** che consenta anche al navigatore, che non è un lupo di mare, di poter navigare in assoluta sicurezza lungo gli 8000 km di costa sapendo in anticipo ciò che troverà nel porto turistico dove intende fermarsi.

Ed è qui che nasce il rapporto economico, sociale e culturale tra la struttura nautica ed il territorio sul quale si inserisce. Qui scatta, come sopra dicevo, l'importanza della cosiddetta **filiera del turismo nautico** a vantaggio dell'economia del territorio.

Il navigatore, anche straniero, che entra nella struttura portuale deve trovare tutti i servizi non solo necessari alla navigazione ma anche quelli turistici e culturali e aggiungo enogastronomici.

Pensate quante aziende possono potenzialmente essere coinvolte nello sviluppo del turismo nautico: dal produttore di olio, vino, pasta e specialità artigiane di qualsiasi specie alle aziende meccaniche, elettriche e via dicendo.

Gli stessi commercianti ed albergatori possono essere coinvolti anche perché qualche volta, dopo un lungo periodo di navigazione, si ama dormire anche in un albergo! Per non parlare degli avvicendamenti degli equipaggi charter, che hanno bisogno di un appoggio alberghiero.

Dunque la rete di un portualità turistica ben connessa con il territorio sul quale inerisce costituisce la base per poter essere competitivi sul terreno del turismo nautico che, lo continuo a sottolineare, è uno degli apripista del turismo tout court.

Da questo punto di vista il nostro Paese ha tutte le carte in regola per lo sviluppo del turismo nautico immerso com'è nel Mediterraneo, mare oggi ritornato ad interessare i grandi tour operators del turismo internazionale.

[RIF DIAPOSITIVE. 18](#)

La seconda gamba si riferisce alla professionalità e pertanto, anche da questo punto di vista, alla qualità dei servizi.

Abbiamo bisogno che le nuove figure professionali, dal **direttore di porto turistico** (che dovrebbe essere considerato come un direttore di albergo a quattro stelle) **allo skipper** la cui professionalità oggi deriva da una patente nautica conseguita, dall'iscrizione alla gente di mare e da tanta buona ma soggettiva volontà assieme al personale entusiasmo, compiano un salto di qualità.

Da qui la necessità di una formazione professionale di alto livello non solo specifico alla navigazione ma anche alla cultura in generale.

Le due gambe messe insieme, in un rapporto di sintonia, consentono il terzo passaggio sulle prospettive di sviluppo della nautica da diporto e del turismo nautico che già oggi tengono ritmi assolutamente stupefacenti per l'andamento di una economia che si misura sullo zero-virgola.

E veniamo al nostro ambizioso progetto dei distretti nautici.

Da tutte queste considerazioni si conferma ancor più la validità di operare un richiamo preciso **a tutte le imprese nautiche e alle istituzioni del territorio, per la costituzione dei Distretti nautici** che costituiscono il vero motivo propulsore di un settore che vede le medie e soprattutto piccole aziende anche artigiane alla prese con un mercato interno ed internazionale che, per essere affrontato in maniera competitiva, postula la **necessità di progetti innovativi** e di un **gioco di squadra** che non è facile in un comparto da sempre caratterizzato da una forte spinta individualista.

Il futuro dell'industria italiana della nautica, intesa come insieme di servizi turistici, attività di progettazione, produzione e manutenzione delle unità da diporto, passa attraverso la creazione di reti locali specializzate.

Il successo di industrie concorrenti di quella italiana, ad esempio nella produzione di barche a vela per il mercato charter, è venuto dalla concentrazione territoriale delle attività produttive. Janneau e Beneteau hanno sviluppato un polo produttivo di grandi dimensioni sulla costa atlantica della Francia (quasi 2000 barche all'anno), Bavaria ha creato unità di produzione altamente efficienti a Wurtzburg, Hallberg-Rassy e Najad un'area-sistema nell'isola di Orust... Ma anche X-Yatch in Danimarca ha saputo affrontare il mercato internazionale attraverso la formazione di una rete flessibile di produttori specializzati. L'Italia deve fare altrettanto.

In Italia non mancano abilità e competenze anche superiori a quelle disponibili in altri paesi. Ma non si è ancora investito a sufficienza nelle strutture organizzative.

Lontano dall'ipotesi di costituire grandi imprese o di avviare la produzione in serie di prodotti e servizi standardizzati, **il "made in Italy" della nautica può diventare più competitivo attraverso la valorizzazione delle concentrazioni locali di piccoli produttori.**

Assonautica ha definito un programma triennale 2003-2005 di promozione del turismo nautico in Italia, che punta allo sviluppo di interventi regionali, ma tiene come obiettivo finale la formazione di una rete nazionale di porti turistici e distretti nautici. "Core" dell'iniziativa dovrebbero essere le regioni del

Mezzogiorno, naturalmente proiettate allo sviluppo turistico nel Mediterraneo, ma il programma di Assonautica coinvolge tutte le regioni italiane e una pluralità di attori collegati alla rete delle Camere di Commercio.

Per ottenere gli obiettivi ambiziosi del programma triennale **Assonautica** si propone di realizzare le seguenti attività:

- 1. mettere a punto una banca dati e una mappa integrata delle risorse disponibili per la nautica nei diversi territori (sia turistiche che produttive);**
- 2. perfezionare un modello di azione che consenta di offrire alle regioni e agli enti locali servizi operativi per la gestione delle risorse demaniali e per la valorizzazione delle attività produttive collegate alla nautica;**
- 3. promuovere accordi e convenzioni tra Assonautica, Regioni e Unioncamere regionali che portino alla costituzione di “distretti nautici” regionali più avanzati (ciascuno con il proprio specifico profilo, ma con una chiara capacità di essere un “nodo” della rete nazionale).**

Ecco dunque un obiettivo concreto non solo per Assonautica di Ancona ma per tutte le Assonautiche delle Marche (**che si accingono a costituire l'Assonautica Regionale delle Marche**) per compiere, anche dal punto di vista associativo, quel salto di qualità necessario al fine di radicare nel territorio regionale delle Marche questo sviluppo della nautica da diporto e del turismo nautico che sta già tutto anche se di fatto, nelle premesse e nel Dna di questa Regione.

RIF. DIAP. 19