



Consiglio Nazionale
delle Ricerche



IR.SS
Istituto di Ricerca su Innovazione
e Servizi per lo Sviluppo

RAPPORTO SUL TURISMO ITALIANO

XXIV EDIZIONE
2019-2020

A cura di:

Alfonso Morvillo ed Emilio Becheri

COMITATO SCIENTIFICO

Alfonso Morvillo (Presidente) (CNR-IRISS)
Fabrizio Antolini (Università di Teramo)
Magda Antonioli (Università Bocconi, European Travel Commission)
Fabrizio Arosio (ISTAT)
Emilio Becheri (Turistica)
Nicola Ciccarelli (The Intelligent Tourism Forum t-Forum)
Edoardo Colombo (Advisor Tourism Digital Trasformation)
Coccia Maria Flavia (ISNART)
Oriana Cuccu (NUVAP, Dipart. per le politiche di Coesione, Roma)
Giacomo Del Chiappa (Università di Sassari)
Luigi Fusco Girard (Università di Napoli Federico II, CNR-IRISS)
Pietro Genco (Università di Genova, CNR-IRISS)
Giuseppe Giordano (Università di Salerno)
Pio Grollo (studioTREND s.a.s.)
Francesco Izzo (Università della Campania Luigi Vanvitelli)
Jafar Jafari (University of Wisconsin-Stout)
Josep Ejarque (FTOURISM&MARKETING)
Roberto Formato (Fondazione Real Sito di Carditello)
Carlo Lauro (Università di Napoli Federico II, CNR-IRISS)
Giulio Maggiore (Università Unitelma Sapienza, CNR-IRISS)
Mara Manente (Università di Venezia Cà Foscari)
Alessandra Marasco (CNR-IRISS)
Massimo Marrelli (Università di Napoli Federico II, CNR-IRISS)
Umberto Martini (Università di Trento)
Antonio Minguzzi (Università del Molise)
Cristina Mottironi (Università Bocconi)
Maria Rosaria Napolitano (Università Parthenope)
Fevzi Okumus (University of Central Florida)
Tonino Pencarelli (Università di Urbino Carlo Bo)
Riccardo Resciniti (Università del Sannio)
Santoro Maria Teresa (ISTAT)

COMITATO DI REDAZIONE

Emanuela Motta: Coordinatrice
Antonio Marino: Grafico editoriale
Angela Petrillo: Progetto grafico
Maria Grazia Spronati: Rapporti con l'editore
Antonio Coviello: Comunicazione

CON IL PATROCINIO DI:

ENIT – Agenzia Nazionale del Turismo

CON LA COLLABORAZIONE DI:

CISET – Università Ca' Foscari, Venezia
ISNART – Istituto Nazionale Ricerche Turistiche
ISTAT – Istituto Nazionale di Statistica
NUVAP – Nucleo di Valutazione e Analisi per la Programmazione,
Dipartimento per le Politiche di Coesione, Presidenza del Consiglio dei Ministri
SISTUR – Società Italiana di Scienze del Turismo
Turistica – Italian Journal of Tourism

Consiglio Nazionale delle Ricerche – IRISS
Via Guglielmo Sanfelice, 8
80134 Napoli
www.iriss.cnr.it
alfonso.morvillo@cnr.it

© Cnr Edizioni 2020
P.le Aldo Moro, 7
00185 Roma
www.edizioni.cnr.it
bookshop@cnr.it

ISBN:

978-88-8080-442-0 versione digitale
978-88-8080-443-7 versione cartacea



INDICE DEI CONTENUTI

AUTORI	III	Smart Tourism: un'analisi della competitività delle città italiane	205
INTRODUZIONE	XII	FOCUS	213
PARTE PRIMA: STATISTICHE ED ECONOMIA		"Mappa delle opportunità": intelligenza artificiale e modelli di analisi delle destinazioni turistiche	215
Introduzione	3	Riprogettare il turismo: il nuovo ruolo delle DMO nel turismo post Covid-19	227
L'Italia nel contesto mondiale ed europeo	5	Destination Performance: il caso di Assisi	235
I flussi turistici interregionali	23	Il ruolo degli eventi nella valorizzazione dell'autenticità e dell'offerta turistica delle aree rurali: il caso di autunno in Barbagia	247
FOCUS	33	Il turismo industriale: una grande opportunità per il rilancio turistico e culturale del Bel Paese	257
La nuova classificazione dei territori in base alla densità turistica proposta dall'ISTAT	35	La qualità dell'accoglienza: Il caso Veneto	267
La produzione statistica sul turismo di alcune regioni e la loro compatibilità con le Statistiche Ufficiali Nazionali	45	Turismo culturale fra arte e natura. Due regioni a confronto: Liguria e Puglia	273
Vacanze open-air: un'indagine conoscitiva sulla domanda di vacanze in campeggio	53	Turismo culturale e riequilibrio territoriale: azioni artistiche negli spazi pubblici nell'era delle pandemie	287
PARTE SECONDA: SERVIZI PER IL TURISMO		Luoghi della cultura, turismo e sviluppo locale. Linee di policy e programmazione territoriale della regione Sardegna	295
Introduzione	61	L'innovazione della programmazione dell'offerta turistica in Toscana.	
L'offerta di servizi per il turismo	65	Il contributo delle piattaforme digitali	305
La ricettività alberghiera ed extra alberghiera: Italia e confronti internazionali	77	PARTE QUARTA: TURISMI E MERCATI	
La ristorazione	89	Introduzione	329
Analisi e prospettive del trasporto aereo	97	Località turistiche nell'anno della Pandemia	331
FOCUS		L'Italia si conferma leader nella produzione e nel turismo crocieristici, anche nel 2020	337
Le reti in ambito turistico: un buon strumento per ripartire	109	Le tendenze e le prospettive del turismo congressuale in Italia	349
I nomadi digitali e il turismo della nuova normalità nell'era della transizione ecologica e dell'Innovazione	117	L'attrattività dell'Italia come meta di turismo enogastronomico	361
Dallo smart working allo smart tourism. Il lavoro agile per ridefinire i flussi turistici al Sud. Il south working: come legacy di Matera 2019	127	La navigazione del turismo nautico nella tempesta del Covid-19: una indagine sui diportisti	367
L'utilizzo del revenue management nell'hotellerie italiana: un'indagine empirica	141	FOCUS	379
2012-2021: Dieci anni di catene alberghiere in Italia. Sviluppo, strategie e futuro	149	Come cambia il modo di viaggiare nella "nuova normalità" generata dalla pandemia Covid-19? Un'indagine empirica in Italia	381
Riequilibrio contrattuale e solidarietà nel voucher	153	Il Turismo sanitario: analisi per una strategia d'intervento	391
Le prospettive della distribuzione turistica in Italia, dopo la crisi epocale 2020/2021	165	Emergenza sanitaria e turismo balneare. Azioni e percezioni nel litorale veneziano	399
PARTE TERZA: COMPETITIVITÀ DELLE DESTINAZIONI		Patrimonio culturale ecclesiastico e turismo	409
Introduzione	171	Bicicletta e turismo in Italia. Un processo co-evolutivo	421
La Competitività della Destinazione Italia: nuove prospettive dopo l'emergenza epidemica	175	Enoturismo e ripresa post-Covid-19: il ruolo dei Consorzi di Tutela dei vini	441
La competitività delle destinazioni turistiche diffuse	183	I Turismi della Montagna	451
		Il turismo delle aree sottomarine in Italia. Il caso di Sinuessa ed Aenaria. Esempi di itinerari subacquei percorribili	465
		Turismo crocieristico in Italia: 2020 anno da ricordare e da dimenticare	475
		Il turismo del lusso: scenari e trend	479

PARTE QUINTA: POLITICHE PER IL TURISMO

Introduzione	491
Il turismo nelle politiche di coesione comunitarie e nazionali	495
Il turismo nelle politiche di sviluppo rurale e della pesca	509
Il turismo come opportunità di sviluppo per le aree interne	527
La spesa per il turismo: un'analisi dei conti pubblici territoriali	543

CONSIDERAZIONI FINALI

I mutamenti del turismo: prima e dopo la Pandemia	551
---	-----

LA NAVIGAZIONE DEL TURISMO NAUTICO NELLA TEMPESTA DEL COVID-19: UNA INDAGINE SUI DIPORTISTI*

Andrea Ciacci, Enrico Ivaldi, Stefania Mangano e Gian Marco Ugolini

“ *A ship in harbor is safe, but that is not what ships are built for*”
(John A. Shedd)

1. LE LIMITAZIONI AL SETTORE DELLA NAUTICA NELLA STAGIONE DEL COVID-19

Turismo e trasporti sono tra i settori economici maggiormente colpiti dalla pandemia da Covid-19: a partire dal marzo del 2020 sono infatti stati oggetto di provvedimenti restrittivi, allentatisi solo per qualche mese, al termine di quello che è ormai comunemente conosciuto come *lockdown*. In tutti i paesi del mondo, in modo più o meno restrittivo, sono state imposte delle regole alla libera circolazione non solo da e verso altri Paesi ma, come nel caso dell'Italia, anche all'interno dei propri confini al fine di garantire la salute pubblica limitando la diffusione del virus. Salute pubblica che è tutelata anche dall'applicazione di specifiche norme sul distanziamento fisico e dall'uso di specifici dispositivi di protezione individuali (DPI) quali, tra gli altri, le mascherine e l'utilizzo di soluzioni alcoliche per la disinfezione delle mani, che hanno modificato la modalità di esecuzione di qualsiasi nostra attività, dal fare un semplice acquisto alla realizzazione di un viaggio. In tale contesto il turismo nautico è soggetto alle regole imposte non solo dalla consueta normativa turistica, ma anche a quelle ascrivibili alla circolazione marittima (lacuale e fluviale) e terrestre. Non sono infatti rari i casi nei quali i possessori di unità da diporto risiedono in località diverse rispetto a quella dell'home port, frequentemente ubicati anche al di fuori dei confini regionali. Il quadro già difficile si complica ulteriormente: i vincoli e le restrizioni imposte dal Covid-19 non hanno riguardato solo l'utilizzo privato delle unità da diporto da parte dei proprietari o armatori, ma anche le attività connesse al *chartering*, le attività di formazione finalizzate al conseguimento della patente nautica, quelle legate alla pratica degli sport acquatici (dalla vela al *surf*, dal canottaggio alla pesca sportiva) ed ancora a tutte quelle attività connesse all'utilizzo di porti turistici, approdi, punti di ormeggio, ecc. (Benelli, 2020). Favorire l'utilizzo delle unità da diporto rendendo quanto più possibile sicuro l'accesso ai porti e a tutti i servizi ivi presenti potrebbe stimolare il diportismo nautico anche in tempi di pandemia. In quanto, come evidenziato da

D'Ambrosio (2020), la barca al pari dell'ambiente domestico rappresenta un luogo al riparo dal rischio del contagio ove trascorrere il tempo a contatto con la natura condividendo esperienze uniche con i propri familiari o comunque con coloro con i quali solitamente si condivide l'abitazione.

2. LE PRINCIPALI RESTRIZIONI ALLA NAVIGAZIONE DA DIPORTO: DAL LOCKDOWN AI PROVVEDIMENTI DEL FEBBRAIO 2021

Il blocco dei voli da e verso la Cina attuato dal nostro Paese a febbraio 2020 ha sancito l'inizio di una lunghissima serie di provvedimenti restrittivi volti a salvaguardare la salute pubblica contenendo la possibilità di circolazione del Covid-19 e conseguentemente dei contagi.

Le prime misure a carattere legislativo risalgono al 23 febbraio 2020 con l'emanazione del decreto-legge n. 6 che stabiliva la chiusura totale dei comuni con focolai attivi sospendendo lo svolgimento di manifestazioni e di qualsiasi tipo di evento aggregativo. Il 25 febbraio inizia quella che può essere definita l'era dei DPCM emanati dal Presidente del Consiglio dei Ministri contenenti misure via via più restrittive fino ad arrivare a quello dell'11 marzo, noto come "Decreto #IoRestoaCasa", che prevedeva la sospensione delle comuni attività commerciali al dettaglio, le attività didattiche, i servizi di ristorazione, e vietava gli assembramenti di persone in luoghi pubblici o aperti al pubblico: inizia così il periodo del confinamento, meglio conosciuto come *lockdown*. A tali misure se ne aggiunsero di ulteriori e più stringenti con il DPCM del 22 marzo 2020 relativo alla chiusura di tutte le attività non necessarie mentre erano consentite tutte quelle ritenute necessarie e strategiche. Tali misure si protrarranno fino al 3 maggio del 2020: dal 4 maggio inizierà la fase di allentamento (o fase 2) delle misure di contenimento, durante la quale riprenderanno anche – seppur in modo parziale e con cadenze differite – alcune attività di tipo turistico incluse quelle connesse alla nautica da diporto.

* La supervisione del software Lime Survey è stata curata da Marco Fuoco.

Nei decreti DPCM di marzo ed aprile mancavano espliciti riferimenti¹ in merito alle uscite in mare che non riguardassero il trasferimento di merci (Scarpolini, 2020a): ma siccome per raggiungere la barca è necessario lasciare la propria abitazione e gli spostamenti durante il *lockdown* erano ammessi solo per specifiche esigenze (lavorative, necessità e salute), ne consegue che il diporto di fatto fosse stato impedito. In Sardegna non sono comunque mancate da parte della Guardia di Finanza le denunce a carico di diportisti che, nonostante i divieti, sono stati sorpresi a veleggiare (Scarpolini, 2020b). Durante l'ultima settimana di aprile, in vista dello scadere del confinamento, i porti turistici avevano iniziato ad organizzarsi per garantire l'applicazione delle norme di contenimento del virus per garantire la sicurezza alle unità da diporto nelle fasi di imbarco e sbarco, ivi comprese le attività collaterali connesse (tra gli altri, i servizi di ristorazione): le linee guida promosse da Assomarinas andavano in questa direzione (Scarpolini, 2020d).

A partire dal 18 maggio del 2020 inizia la cosiddetta fase 2 bis che sancisce la fine delle limitazioni alla circolazione all'interno del territorio regionale (Decreto-legge n. 19/2020). Il Decreto indica la cessazione dei limiti, ma non ciò che si potrà fare: si desume pertanto che in assenza di particolari restrizioni regionali si potrà tornare a navigare all'interno delle regioni mentre bisognerà invece attendere il 3 giugno per poterlo fare tra regioni diverse e tra gli stati dell'*area Shengen* senza l'obbligo di quarantena². Le attività a bordo delle unità da diporto private vengono disciplinate dalle linee guida emanate dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti volte a regolamentare i principali settori delle attività sportive e ricreative connesse alla navigazione (19/05/2020) e sanciscono la necessità di rispettare il distanziamento di almeno un metro qualora gli individui ospitati a bordo non vivano nella medesima unità abitativa, nonché di garantire la protezione individuale mediante DPI.

Poco più di due mesi di tranquillità e a partire dal 16 agosto del 2020 inizia una nuova fase di restrizioni: in particolare dal 7 settembre, oltre alla chiusura delle discoteche e delle sale da ballo, diventa obbligatorio l'uso delle mascherine dalle 18.00 alle 6.00 del mattino negli spazi pubblici. Si riapre una fase caratterizzata da nuovi inasprimenti e restrizioni crescenti che culmineranno con il DPCM del 3 novembre 2020 (in vigore dal 6) che prevede un coprifuoco su tutto il territorio nazionale dalle ore 22.00 alle 5.00 del mattino successivo, con spostamenti consentiti soltanto per esigenze lavorative o comprovati motivi di salute e necessità. Si impone la chiusura al pubblico di mostre, musei e altri luoghi della cultura (quali archivi e biblioteche), il ricorso alla didattica a distanza per la scuola secondaria di secondo grado, la sospensione dei concorsi pubblici e privati che non si svolgano in modalità telematica, la chiusura dei centri commerciali e delle medie e grandi strutture di vendita nei giorni festivi

e prefestivi, la riduzione al 50% della capienza dei mezzi pubblici, in aggiunta alle altre attività già sospese in precedenza. È questo il momento in cui vengono istituiti gli scenari di contenimento differenziati che si traducono nella creazione di zone gialle, arancioni e rosse in funzione della variazione dell'indice di RT, nelle quali vigono restrizioni diverse anche in termini di spostamenti all'interno della regione o del comune di residenza. Ovviamente anche il diportismo è colpito da questi provvedimenti stringenti: vi sono indicazioni precise sulle attività e sugli spostamenti permessi nelle regioni gialle e arancioni, ove è possibile utilizzare la barca, con divieto però nel caso delle regioni arancioni o per gli spostamenti dalle zone gialle e arancioni verso le rosse. Nelle zone arancioni, non potendosi spostare via terra in altri comuni, l'uso del proprio natante è circoscritto al comune di residenza e ai relativi confini marittimi. Nelle zone rosse, caratterizzati da elevata diffusione del Covid-19, sono vietati gli spostamenti anche al loro interno: andare in barca è pertanto vietato (Gambardella, 2020). Benché il DPCM che ha istituito i diversi scenari di contenimento prevedesse lo spostamento tra le regioni ricadenti in zona gialla, tale possibilità è stata soppressa dai successivi DPCM, fino ad arrivare a quello del 12 febbraio 2021 che sancisce una ulteriore proroga al blocco: pertanto è possibile spostarsi per andare in barca solo nella regione di residenza.

3. LE RISPOSTE DEL SETTORE NAUTICO AL TERMINE DEL PERIODO DI *LOCKDOWN*

Non è un caso che allo scadere del *lockdown* siano state realizzate alcune indagini volte a verificare il comportamento dei diportisti e degli operatori del settore rispetto all'impatto del Covid-19 sull'industria nautica e sul diportismo. Sono da citare in particolare l'indagine realizzata da GlobeSailor (2020) che ha avuto come target 552 diportisti intervistati – tra il 21 aprile e l'8 maggio del 2020: si chiede come si potrà navigare in sicurezza e se e quanto la crisi possa incidere nella riduzione del budget destinato alle vacanze per mare. Mentre lo studio di Risposte Turismo (2020) si focalizza su un campione di 76 strutture – distribuite sull'intero territorio italiano in modo rappresentativo rispetto alla variegata offerta nazionale – tra porti turistici, approdi e punti di ormeggio³ – indagando sulla percezione degli impatti dell'emergenza sanitaria all'indomani della riapertura e su come essi stessero pensando di organizzarsi.

Il quadro che ne è uscito seppur preoccupante non è comunque dei più allarmanti. I diportisti hanno mostrato una discreta fiducia in una veloce ripresa, e solo l'8,6% degli intervistati dichiara di essere stato colpito duramente dall'impatto della crisi economica. Tuttavia tra coloro che avevano intenzione di acquistare una

¹ A differenza di quanto previsto in Francia con espliciti divieti alla navigazione da diporto lungo le coste mediterranee (Scarpolini, 2020c).

² Salvo eccezioni, laddove il governatore della regione individuasse un rischio specifico.

³ Tenendo presente che in Italia sono presenti 84 marina, 462 porti funzionali e 236 punti di ormeggio (pontili, banchine, spiagge attrezzate, approdi e rade), con 170.000 posti disponibili, pari a circa 210 posti barca per struttura, valore che si attesta ai 520 nel caso dei marina (Risposte Turismo, 2020). Ciò significa che il nostro Paese ospita circa il 2% delle marine e dei porticcioli a livello mondiale, a fronte del 37,2% ospitato del resto dei paesi Europei (ICOMIA, 2020).

nuova imbarcazione (21,9%), poco meno della metà ha accantonato il progetto proprio a causa della crisi sanitaria, mentre nel 42% dei casi le risorse destinate ai viaggi hanno subito variazioni minime, e una diminuzione significativa riguarda solo poco più del 10% degli intervistati.

Quanto alle uscite in mare quasi il 42% degli intervistati nell'immediato post *lockdown* pensava di poter tornare a navigare in estate, poco più del 12% in autunno e circa un quarto nel 2021: i restanti non avevano invece individuato un periodo preciso. Più del 50% degli intervistati aveva manifestato l'intenzione di realizzare una vacanza di due settimane; di una settimana poco più del 45%. Il Mediterraneo rimane l'area più frequentata, in *primis* il nostro paese, con alla testa della classifica Sardegna, Sicilia e Toscana, poi Grecia con il 22,5% delle preferenze, seguita da Sardegna (18,3%) e Croazia (7,9%) e infine Sicilia, Toscana e altre zone dell'Italia.

In particolare nei confronti di una possibile pericolosità dell'attività di diporto, a fronte di un 18% di intervistati per nulla preoccupati di contrarre il Covid-19, sono diverse le operazioni identificate a rischio di contagio: il trasporto alla base (il 19,3%), la pulizia non accurata della barca (18,8%), il contatto con l'equipaggio (15,4%), infine il 12% imputa la propria insicurezza ad altre motivazioni quali le condizioni igienico sanitarie del porto, le operazioni di check-in e di cambusa. Rispetto alle società di charter sono emerse delle precise esigenze su quattro tematiche fondamentali: igiene delle barche, sicurezza e professionalità (equipaggi, pulizia, ecc.), flessibilità su acconti, rimborsi ed eventuali annullamenti e l'opportunità di accedere a viaggi a prezzi vantaggiosi.

I gestori delle strutture intervistate (porti turistici, approdi e punti di ormeggio) manifestano opinioni decisamente più negative rispetto alle conseguenze economiche: nel 36,8% dei casi si prevedeva un recupero nella seconda parte dell'anno ma non sufficiente a compensare le perdite iniziali ed un ulteriore 52,6% che si aspetta comunque di rimanere al di sotto dei risultati del 2019. Guardando alla sola estate si intravede uno spiraglio: il 33% del campione prevede una leggera crescita che, secondo alcuni può anche arrivare ad essere consistente. Le strutture più piccole manifestano una maggiore preoccupazione rispetto a quelle più grandi. Ciò nonostante, per colmare il differenziale sono pochi coloro che dichiarano di volerlo fare aumentando i prezzi rispetto all'anno precedente. Il 73,7% degli intervistati nel momento dell'intervista aveva dichiarato di essere operativo: si trattava però di una condizione necessaria ma non sufficiente per attrarre diportisti bisognosi di percepire vivo ed ospitale anche l'ambiente circostante. Seppur l'idea che la barca potesse essere percepita come meta sicura in quanto isolata rispetto alle destinazioni terrestri, l'incertezza economica e gli spazi limitati, che a bordo rendono complesso il mantenimento di distanze minime qualora non si appartenga allo stesso nucleo familiare, hanno indotto meno del 20% a stimare che in questa situazione possano aumentare le vendite di unità da diporto. Il raggiungimento dei porti da parte della clientela, nazionale ed internazio-

nale, solo nell'immediato post *lockdown*, era stata individuata come una delle principali criticità: viene pertanto segnalata come obiettivo delle politiche governative la necessità di riaprire i confini internazionali insieme alla predisposizione di ristoranti anche per il settore nautico in quanto attore di primaria importanza della complessiva filiera turistica nazionale. Nella maggior parte dei casi gli intervistati hanno dichiarato che gli investimenti programmati sono rivolti all'acquisto di dispositivi per la messa in sicurezza dei porti e in oltre il 30% alla realizzazione di campagne promozionali.

A fronte delle precedenti indagini citate che avevano raccolto il *sentiment* degli intervistati alla vigilia di una stagione estiva 2020 che si prevedeva comunque libera da limitazioni consistenti per il diportismo, è interessante citare quella pubblicata nell'ottobre del 2020 da Assomarinas (<http://assomarinas.it>) relativa però al solo andamento del mercato dei servizi portuali dedicati al diporto: emerge che gli ormeggi stanziali, nonostante la situazione di difficoltà, hanno registrato un calo decisamente contenuto (-2,8%) grazie alla logica della prossimità impostasi anche a livello di turismo nautico: i diportisti italiani sono stati indotti ad "usare la barca nei porti vicini al proprio luogo di residenza e ad approfittare della barca stessa come strumento di fruizione del tempo libero in condizioni di isolamento" (Orrù, 2020). Diminuzione più significativa è invece relativa ai transiti (-9,1%), ancora più accentuata nei porti specializzati in grandi yacht ascrivibile sia alla quasi completa assenza di clientela straniera sia alla riduzione del raggio di navigazione all'interno del Belpaese che ha indotto anche un calo nella vendita di carburante (-9,7%). In leggera crescita i rimessaggi (+3,2%) a causa di coloro che per l'estate del 2020 hanno deciso di lasciare a secco il proprio natante. In calo le spese di manutenzione (-9,7%) e di conseguenza quelle per servizi accessori (-10,4%) e attrezzature (-12,2%). Praticamente invariato l'andamento della vendita di posti barca. Nell'ottobre del 2020 Assomarinas stimava per il 2021 una crescita per tutte le voci analizzate: ormeggi stanziali (+2,7%), ormeggi in transito (+10,3%), rimessaggi (+4,6%), manutenzioni (+5,3%), carburante (+4,4%), servizi accessori (+7,3%), vendita di attrezzatura (+3,7%), vendita di posti barca (+6,0%). Alla luce dell'evoluzione della pandemia, le suddette previsioni sembrano ancora tutte da verificare. In conclusione all'inizio del 2021 si potevano trarre, sulla base delle indicazioni emerse da indagini indirette rispetto al diportismo o con target specifici, alcune conclusioni così riassumibili. Il diportismo e il turismo nautico hanno certamente sofferto in relazione ai necessari vincoli imposti dal Covid-19, in particolare in quanto settore quasi mai esplicitamente richiamato dalle norme e quindi spesso soggetto a incertezze dovute ad interpretazioni, anche diverse, per esempio su base regionale. D'altra parte, la navigazione su imbarcazioni, soprattutto grazie alle insistite pressioni associative delle categorie della filiera nautica (per es. i costruttori di imbarcazioni o i porti stessi), veniva giustamente rivendicata come una condizione di sicurezza dal Covid-19 almeno per i nuclei familiari conviventi, assimilandosi detta situazione a quella della permanenza nelle "secondo case".

Di fatto però continuava a mancare una parola definitiva (per quanto possibile) che derivasse da una rilevazione effettivamente a posteriori, rispetto alla stagione 2020 e soprattutto che desse conto direttamente dell'esperienza in mare degli interessati e cioè dei proprietari di unità da diporto. È per colmare questa carenza che si è deciso di realizzare l'indagine di cui riferiamo qui di seguito. Vale la pena sottolineare che in questa sede non verranno pubblicati i risultati di tutti i temi indagati, ma si porrà l'accento proprio sugli effetti del Covid-19 sulla pratica del diportismo, senza esplicitare altre interessanti considerazioni sul diporto e sui diportisti che rimandiamo ad una prossima occasione. Inoltre, poiché l'obiettivo era quello di fare un consuntivo del 2020, non si sono investigate le intenzioni/previsioni dei diportisti in relazione alla imminente stagione 2021, anche perché di fatto siamo ancora completamente all'interno di un periodo di perdurante pandemia e con limitazioni stringenti: il valore di ogni dichiarazione in questo momento sarebbe da valutarsi più come un semplice auspicio piuttosto che uno scenario possibile.

4. UN ANNO DI PANDEMIA: BILANCI E PERCEZIONI DEI DIPORTISTI

4.1. PRINCIPALI RISULTATI DELL'INDAGINE

4.1.1. Metodologia

Per verificare come la diffusione del Covid-19 e le restrizioni attuate dal Governo per contenerlo abbiano impattato sul turismo nautico in Italia, è stata realizzata un'indagine empirica di tipo quali-quantitativo basata su un questionario anonimo semi-strutturato distribuito in modalità CAWI (Gabbiadini, Mari & Volpato, 2011), utilizzando come applicativo "Lime Survey". In taluni casi l'invio del questionario è avvenuto tramite le mailing list di attori della filiera, anche se nella maggior parte dei casi i rispondenti sono stati raggiunti utilizzando i social media (Facebook e WhatsApp) tramite l'invio di messaggi, la creazione e la condivisione di post dalla pagina Facebook del Centro di ricerca Smart&Green (<https://dispo.unige.it/node/1311>) operante presso il Dipartimento di Scienze Politiche dell'Università di Genova. La pubblicazione online è avvenuta solo dopo averne testato l'efficacia mediante la realizzazione di un test pilota (Marradi, 2007; Cardano, 2012) ed è rimasta aperta nel mese di febbraio 2021. Il campione iniziale (362 questionari di rispondenti proprietari di unità da diporto), pienamente rappresentativo della popolazione esaminata, è stato riponderato e stratificato a posteriori (Frosini, Montinaro & Nicolini, 1994) sulla base della distribuzione regionale dei posti barca, ottenendo risposte validate fino ad un minimo, di oltre 160.

Il questionario è stato suddiviso in 4 macro-sezioni, oltre a quella socio-anagrafica (sesso, età, livello di istruzione, situazione socio-professionale, località di provenienza), articolate secondo lo schema seguente (Tab. 1).

Nella parte dedicata all'analisi dei risultati saranno trattati, come anticipato, solo quelli pertinenti all'obiettivo principale di valutare

Tab. 1

lo schema del questionario

Macro-sezioni	Temi affrontati
Informazioni sull'unità da diporto	Anno di acquisto; stato dell'imbarcazione (nuova, usata, leasing); lunghezza (>10 metri; <10 metri); numero massimo di persone ospitabili a bordo; collocazione portuale e utilizzo prevalente
Modalità di utilizzo della barca nella stagione 2020 e nel 2019	Numero uscite giornaliere e crociere nel 2020; confronto con il 2019; variazione dei giorni di navigazione a causa del Covid-19 e motivazioni;
Le spese dei diportisti	Spesa per il mantenimento dell'imbarcazione e per le uscite in mare nel 2020; variazioni rispetto al 2019
Opinioni e suggerimenti degli intervistati	Risposta aperta volta a verificare proposte per sviluppare la fruizione delle imbarcazioni e il turismo nautico

Fonte: Ns. elaborazione

l'effetto Covid-19 sulla stagione 2020 del diporto caratterizzata da quasi tre mesi di confinamento totale durante i quali nessuna attività di tipo ludico ricreativo poteva essere praticata e da altri periodi in cui erano comunque presenti limitazioni alla libera navigazione. Si fa presente inoltre che nel caso dei quesiti non obbligatori, ove il numero di rispondenti non coincida con il numero totale degli intervistati, i rapporti percentuali sono stati calcolati rispetto al numero effettivo di risposte.

Prima di iniziare l'analisi di dettaglio è importante sottolineare come l'indagine sia rappresentativa di una parte dell'universo dei diportisti ed in particolare sia limitata ai possessori di natanti (fino a 10 metri di lunghezza) e di imbarcazioni (dai 10 ai 24 metri di lunghezza), escludendo quindi le navi da diporto (maggiori di 24 metri). Tale segmento, dal punto di vista puramente numerico è ininfluenza, in quanto rappresenta lo 0,23% del parco nautico immatricolato, ma di fatto costituisce un elemento rilevante sia per il cluster di costruzione di dette navi, in cui tra l'altro il nostro paese eccelle, sia per l'indotto che esse sono in grado di generare per la manutenzione, l'equipaggio e durante la navigazione e sul territorio.

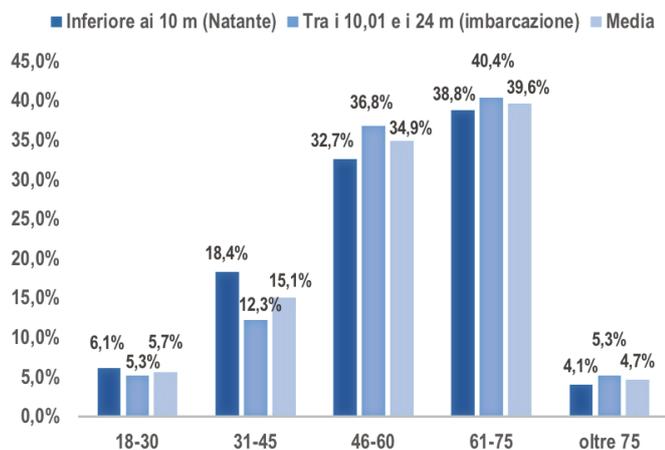
4.1.2. Il profilo del diportista

In media l'età del diportista si attesta intorno ai 56 anni; analizzando la composizione della stessa per classi di età si osservano tuttavia importanti differenze. Quasi il 40% dei diportisti ha una età media compresa nella classe tra 61 e 75 anni, mentre sfiora il 35% la media dei diportisti con età compresa tra 46 e 60 anni: complessivamente queste due classi raccolgono il 74,5% dei diportisti a fronte di un 20,6% di diportisti di età compresa tra i 18 e i 45 anni e di un 4,7% di diportisti oltre i 75 anni. Da notare infine come vi sia una relazione diretta tra età media dei possessori e lunghezza dell'unità da diporto; entro i 45 anni di età risultano possedere in maggioranza natanti, mentre il rapporto si rovescia nelle classi successive (Graf. 1).

Il diportista per poco più del 90% è di genere maschile, senza particolari differenze nella composizione per dimensione delle imbarca-

Graf. 1

Profilo del diportista: l'età



Fonte: Ns. elaborazione

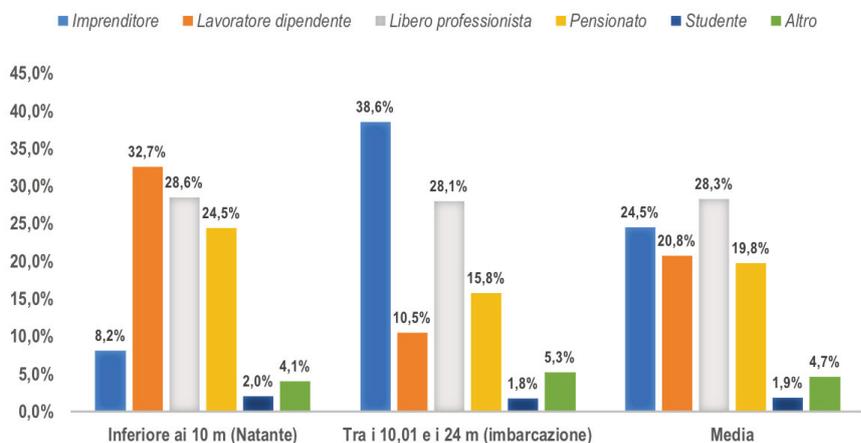
zioni. Questo dato, abbastanza consolidato in tutte le indagini eseguite, è certamente influenzato anche dalla titolarità della proprietà della barca e quindi dal rispondente, mentre forse rispecchia meno la percentuale considerata sui diportisti praticanti (Graf. 2).

Guardando il grado di istruzione, emerge che i diportisti si attestano su livelli più elevati rispetto a quelli medi nazionali, ove a prevalere sono i diplomati. Tra i possessori di unità da diporto la laurea è il titolo di studio preponderante (60%), segue il diploma (33%) ed infine la licenza media (9,4%) (Graf. 3).

Per quanto concerne la professione del diportista si rilevano differenze a seconda della tipologia di unità da diporto utilizzata: se i possessori di natanti sono prevalentemente lavoratori dipendenti (32,7%), i possessori di imbarcazioni tra 10 e 24 metri sono imprenditori per quasi il 40%, allontanandosi maggiormente dai valori della media nazionale ove a prevalere sono i lavoratori dipendenti. La quota di pensionati in media arriva a sfiorare il 20%, probabilmente anche a causa dell'età media più elevata rispetto a quella nazionale (Graf. 4).

Graf. 4

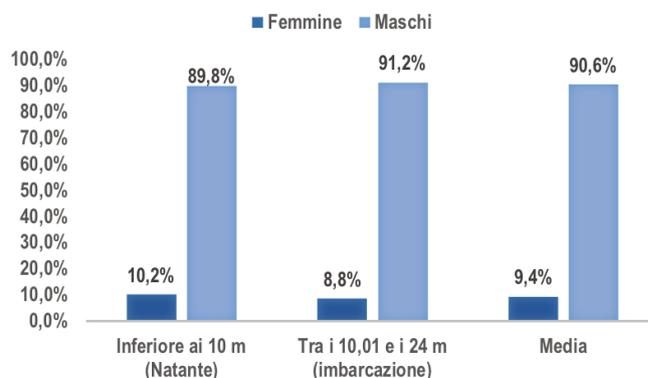
Profilo del diportista: la professione



Fonte: Ns. elaborazione

Graf. 2

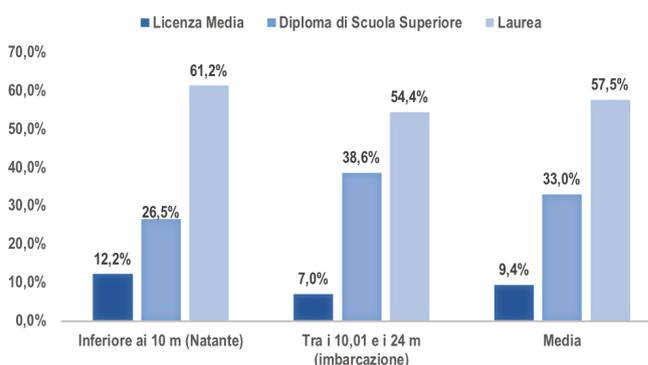
Profilo del diportista: il genere



Fonte: Ns. elaborazione

Graf. 3

Profilo del diportista: l'istruzione



Fonte: Ns. elaborazione

4.1.3. L'unità da diporto

Come è noto esiste una significativa propensione da parte dei diportisti all'acqui-

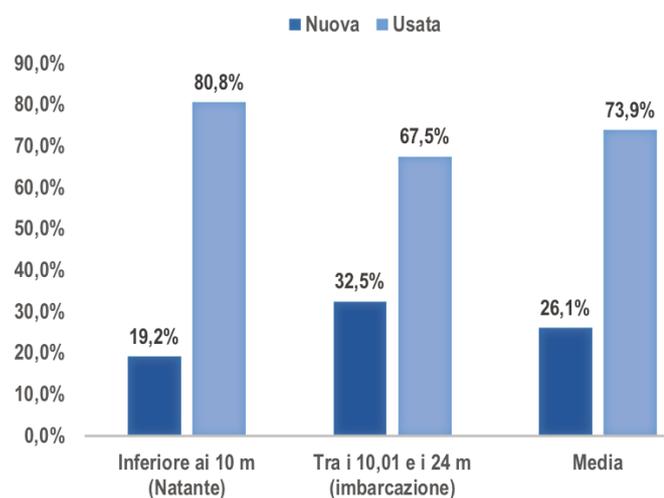
sto di imbarcazioni usate (Graf. 5).

Nel complesso quasi i tre quarti degli intervistati hanno dichiarato di aver acquisito un'unità usata: il valore scende se si prendono in considerazione le sole imbarcazioni (67,5%) segnalando una certa preferenza per quelle nuove. Affiancando la considerazione che per quelle nuove l'età media (conteggiata dal momento dell'acquisto dichiarato) risulta inferiore (12,4 anni contro 13,8 dei natanti), se ne può dedurre, per le imbarcazioni, una maggior velocità di sostituzione e una maggior propensione relativa all'acquisto del nuovo (Graf. 6).

Il numero di persone trasportabili a bordo è di norma legato alla lunghezza dell'unità: il valore per i natanti di 5,9 (previsto dalle

Graf. 5

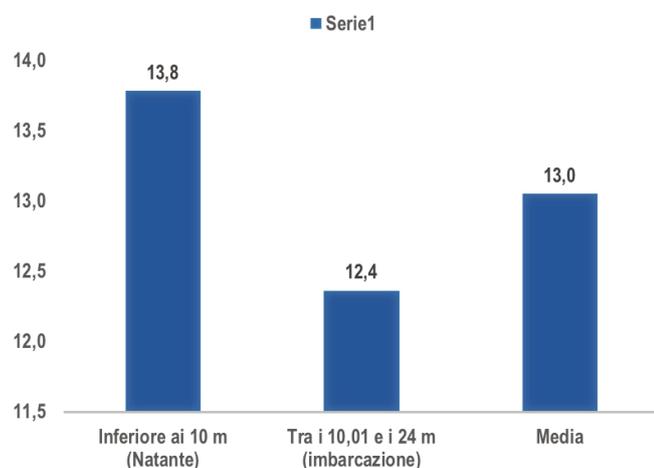
L'unità da diporto: tipologia di acquisto



Fonte: Ns. elaborazione

Graf. 6

L'unità da diporto: anni di possesso

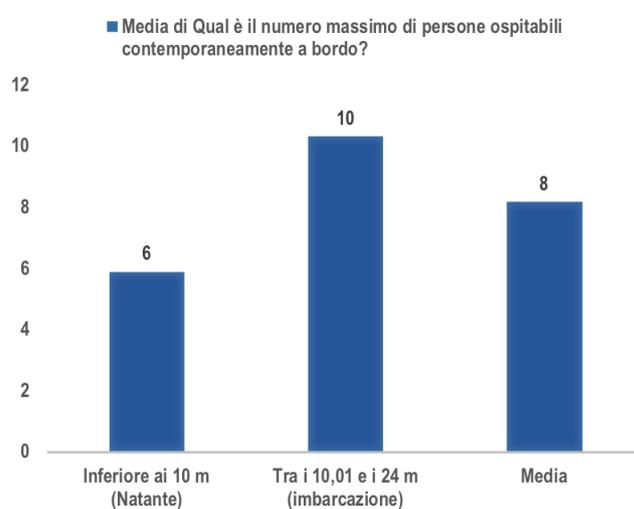


Fonte: Ns. elaborazione

norme, per le unità comprese fra i 6 metri e i 7,5) indica che il campione rappresenta appunto tutta la gamma di lunghezze del segmento. Per le imbarcazioni, il valore medio di 10,3 persone trasportabili, quindi tipico della soglia bassa di questo range di imbarcazioni, deriva anche dalla maggior presenza, nel campione, di rispondenti con barca nella fascia fino a 17 metri di lunghezza (Graf. 7).

Graf. 7

L'unità da diporto: numero massimo di persone a bordo



Fonte: Ns. elaborazione

4.2. LA MODALITÀ DELL'UTILIZZO DELLA BARCA NELLA STAGIONE 2020

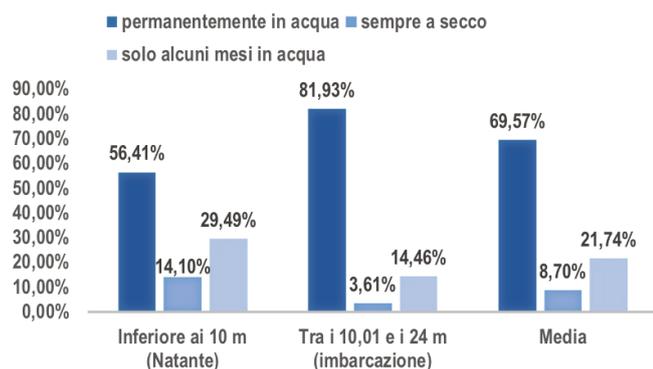
La verifica degli effetti delle limitazioni imposte dal Covid-19 sulle abitudini di navigazione dei diportisti di seguito trattata ha rappresentato il tema principale dell'indagine. A tal fine, una prima informazione utile riguarda la pronta fruibilità della barca in relazione alla sua presenza in acqua. È evidente che al di sopra di una certa lunghezza di norma l'unità viene tenuta permanentemente in acqua (salvo per gli interventi di manutenzione). Se si confrontano i dati delle imbarcazioni, sommando le percentuali di quelle sempre in acqua e quelle che lo sono solo per alcuni mesi (presumibilmente quelli estivi) si arriva ad un valore di 96,4%. Più ridotto il valore per i natanti (85,9%), ma comunque relativamente alto a dimostrazione che nonostante la pandemia in atto, le barche sarebbero state pronte a navigare nel momento in cui ciò fosse stato possibile (Graf. 8).

L'analisi del comportamento dei diportisti in relazione alla navigazione nella stagione del Covid-19 è stata eseguita con una differenziazione fondamentale che riguarda appunto la permanenza fuori dall'home port. Da una parte quindi si è indagato sulle semplici uscite giornaliere e dall'altra sulla modalità di crociera, quella

cioè che prevede almeno una notte fuori dal porto stanziale: quest'ultima è una *proxy* del concetto di vacanza/turismo, nella duplice accezione della vacanza breve (weekend) o della crociera vera e propria di durata pluri-giornaliera.

Graf. 8

L'unità da diporto: tipologia di collocazione

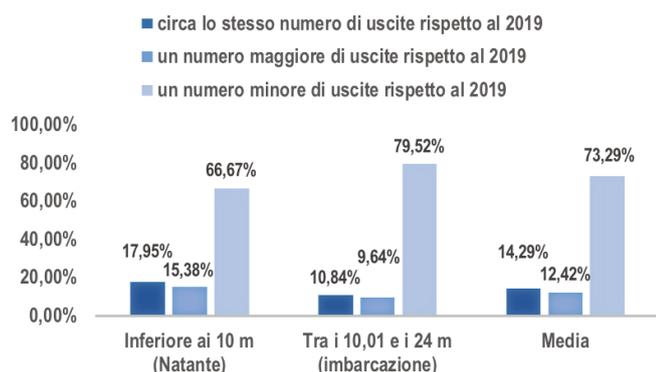


Fonte: Ns. elaborazione

Iniziando dalla tipologia giornaliera, i diportisti dichiarano di avere utilizzato meno la barca nel 2020 rispetto all'anno precedente. Risultano penalizzate di più le imbarcazioni (79,5%) rispetto ai natanti (66,7%) e sommando le percentuali di chi ha utilizzato lo stesso numero di giorni l'unità da diporto e chi l'ha utilizzata di più si arriva in media quasi al 27% (Graf. 9).

Graf. 9

Le modalità dell'utilizzo della barca: numero di uscite, anni 2020/2019



Fonte: Ns. elaborazione

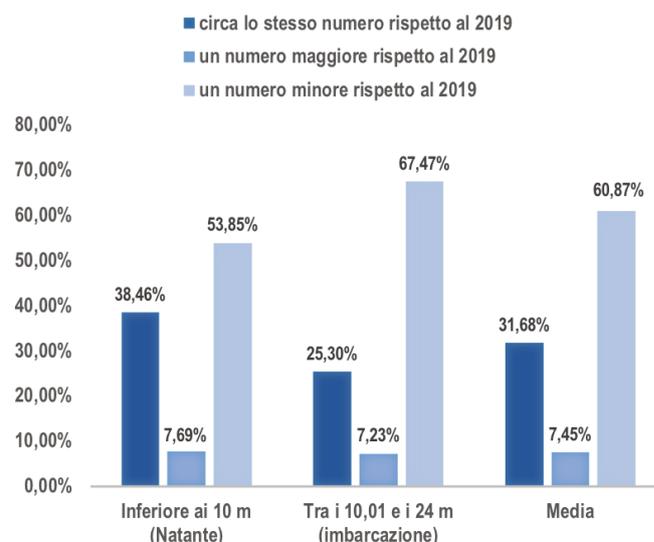
Passando alle scelte fatte per l'attività di crociera la risposta si discosta in maniera abbastanza significativa: una prima osservazione merita il fatto che il comportamento teso a sacrificare di meno la crociera/vacanza sia pressoché identico per le due tipologie di diportisti. Entrambi, infatti, fanno registrare un valore inferiore di circa 12-13 punti percentuali nel tasso di rinuncia alla crociera rispetto all'uscita giornaliera (67,5% contro 79,5% per le

imbarcazioni e in misura analoga per i natanti). In secondo luogo, in modo speculare evidentemente, in media oltre il 39% dei diportisti hanno effettuato lo stesso numero o un numero maggiore di crociere.

Probabilmente questo risultato è determinato anche dal fatto che l'attività di crociera si svolge nella maggior parte dei casi nella stagione estiva, proprio quella nella quale si sono attenuate le più stringenti limitazioni dovute al Covid-19. Anzi la vacanza in barca, con le dovute misure comunque previste dalla normativa, era considerata più sicura di altre. La considerazione congiunta di tali risposte fa comunque stimare, in prima battuta, che complessivamente anche l'attività diportistica dell'intero anno 2020 abbia avuto una flessione consistente e che il buon risultato parziale del periodo estivo non sia bastato da solo a raggiungere il livello del 2019 (Graf. 10).

Graf. 10

Le modalità dell'utilizzo della barca: numero di crociere, anni 2020/2019



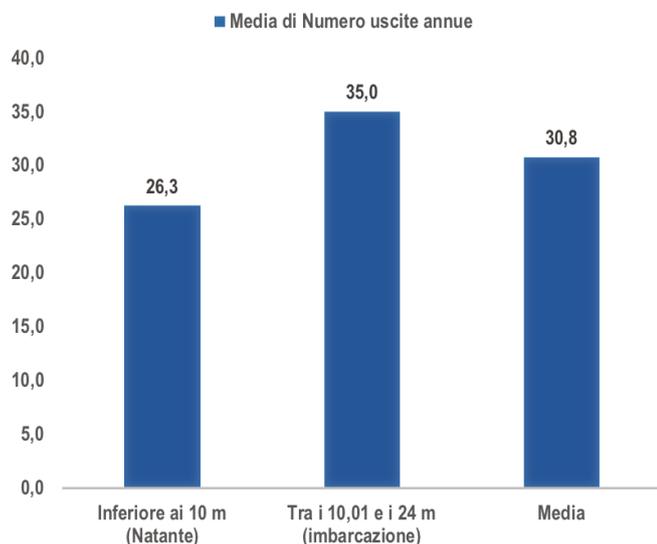
Fonte: Ns. elaborazione

L'indagine è comunque andata più a fondo chiedendo ai diportisti di dare una precisa quantificazione della permanenza in mare per il 2020, pur consci che si trattava di una domanda non così semplice, soprattutto per il conteggio delle uscite giornaliere. Queste ultime, sempre nell'intera stagione 2020 sono risultate in media pari a 30,8 giorni con uno scarto di quasi 9 giorni fra imbarcazioni (35,0) e natanti (26,3) (Graf. 11). Per le crociere la media dei giorni annuali si attesta ad oltre 21 giorni, con uno scarto, sempre a favore delle unità più grandi del tutto analogo alle uscite giornaliere (24,6 a fronte di 16,0 per i natanti) (Graf. 12).

Un altro dato interessante emerge dal numero di crociere effettuate: permane la differenza in valore assoluto fra le due tipologie di diportisti, con praticamente una crociera in più per le imbarcazioni nell'arco dell'anno (3,9 a fronte di 3,0 per i natanti) (Graf. 13).

Graf. 11

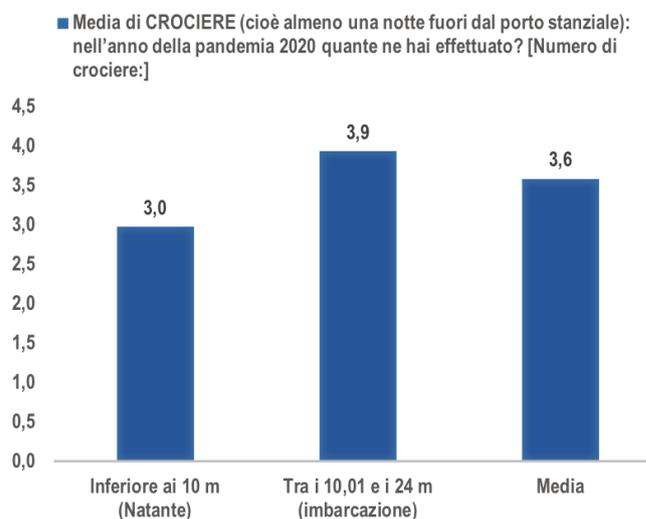
Le modalità dell'utilizzo della barca: numero di uscite giornaliere, anno 2020



Fonte: Ns. elaborazione

Graf. 13

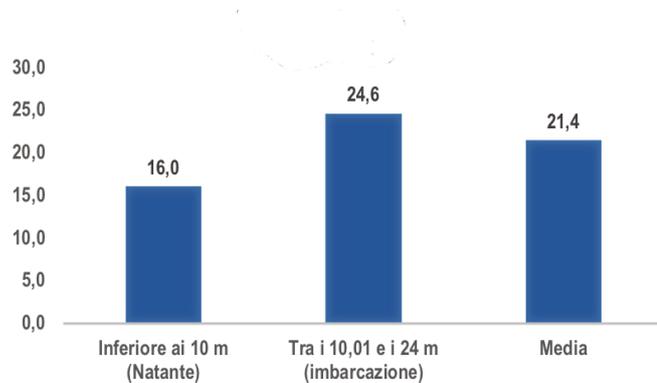
Le modalità dell'utilizzo della barca: numero di crociere, anno 2020



Fonte: Ns. elaborazione :

Graf. 12

Le modalità dell'utilizzo della barca: numero di giorni di crociera, anno 2020



Fonte: Ns. elaborazione

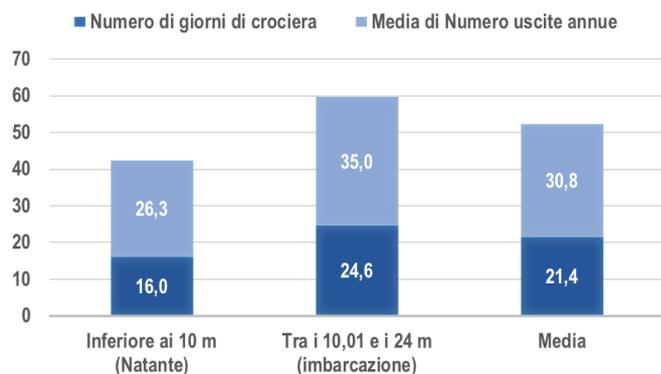
La durata media della crociera risulta pari a 5,9 giorni, anche in questo caso con le imbarcazioni che allungano il periodo medio (6,3 giorni a fronte di 5,3 per i natanti).

Complessivamente, misurando l'attività diportistica come sommatoria delle due modalità di navigazione, ne risulta un valore medio annuale del 2020 pari a 52,2 giorni (Graf. 14). La differenza fra le due tipologie risulta notevole in quanto le imbarcazioni hanno navigato 17,3 giorni in più (+40,9%). Questi valori, tuttavia, ci segnalano con chiarezza come la situazione del 2020, comunque già inferiore a quella "normale" del 2019, sia quantitativamente nettamente superiore rispetto agli ultimi dati disponibili così di dettaglio, ma risalenti a precedenti indagini del 2012.

In tali indagini la navigazione media annuale per natanti e imbarcazioni veniva stimata attorno ai 39-40 giorni, mentre dalla presente indagine risulta di oltre 52 giorni. Sarà dunque da questo dato fondamentale assumibile come standard attuale che possono ragionevolmente scaturire ulteriori analisi in merito all'attività del diportismo e del turismo nautico, anche in funzione della stima degli impatti economici.

Graf. 14

Le modalità dell'utilizzo della barca: numero complessivo di giorni di utilizzo dell'unità da diporto, anno 2020

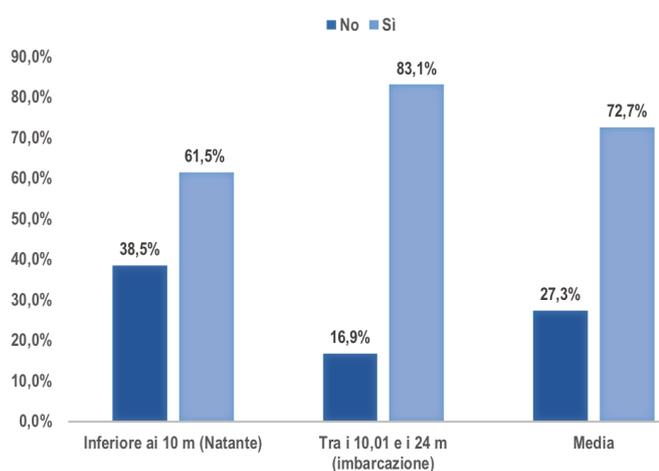


Fonte: Ns. elaborazione

Infine, è interessante sapere se la variazione finora esposta negli standard quantitativi di navigazione della stagione 2020 sia in effetti dipesa dalla presenza e dalle conseguenti limitazioni dovute al Covid-19 e in che misura (Graf. 15).

Graf. 15

Le modalità dell'utilizzo della barca: numero di crociere, anno 2020



Fonte: Ns. elaborazione

È da rilevare, in primo luogo la straordinaria coincidenza con i valori espressi dal grafico 10, in cui si chiedeva se il diportista ha navigato meno, con uscite giornaliere, rispetto al 2019: il confronto è proposto nella tabella 2 da cui emerge la sostanziale convergenza, con uno scarto del valore medio del solo 0,6%. Si può dunque ragionevolmente imputare la dichiarata diminuzione dei giorni-barca del 2020 quasi per intero agli effetti del Covid-19: il che tra l'altro, fa presumere, salvo l'insorgere di altre emergenze, che il diportismo e il turismo nautico potrebbero già essere pronti ad una rapida ripresa non appena le condizioni lo permetteranno.

Ma al di là della generale motivazione Covid-19, l'indagine si è spinta ad un maggior dettaglio, scomponendo le effettive ragioni puntuali. Analizzando dunque i singoli motivi che hanno comportato la diminuzione dei giorni di navigazione rispetto all'anno precedente si può osservare come in media la ragione principale risiede nella difficoltà di mobilità, evidenziata da quasi il 60% degli intervistati; seguono a grande distanza, le limitazioni al numero delle persone ospiti e la navigazione rivolta a località meno colpite dalla pandemia, ambedue con il 21,4% degli intervistati; infine le esigenze economiche hanno condizionato la

Ma al di là della generale motivazione Covid-19, l'indagine si è spinta ad un maggior dettaglio, scomponendo le effettive ragioni puntuali. Analizzando dunque i singoli motivi che hanno comportato la diminuzione dei giorni di navigazione rispetto all'anno precedente si può osservare come in media la ragione principale risiede nella difficoltà di mobilità, evidenziata da quasi il 60% degli intervistati; seguono a grande distanza, le limitazioni al numero delle persone ospiti e la navigazione rivolta a località meno colpite dalla pandemia, ambedue con il 21,4% degli intervistati; infine le esigenze economiche hanno condizionato la

Fonte: Ns. elaborazione

Tab. 2

variazione dei giorni-barca 2020/2019

	Natanti	Imbarcazioni	Media
Hanno navigato di meno per uscite giornaliere	66,7	79,5	73,3
Hanno navigato di meno a causa del Covid	61,5%	81,1	72,7

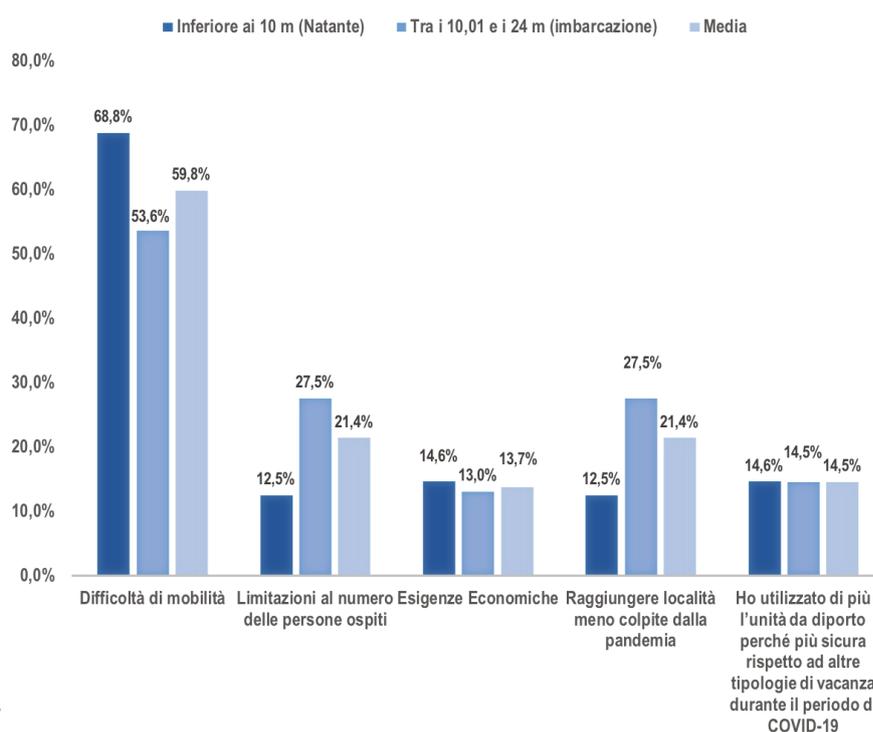
Fonte: Ns. elaborazione

navigazione per il 13,7% dei diportisti. All'opposto il 14,5% di diportisti ha utilizzato l'unità da diporto maggiormente rispetto al 2019 perché considerata più sicura: anche in questo caso tale valore è straordinariamente coincidente con quello dei diportisti che in media hanno dichiarato di aver navigato nel 2020 di più rispetto al 2019: il 14,3%. Si osserva ancora una differenza di motivazioni per lunghezza dell'imbarcazione, soprattutto per ragioni "difficoltà di mobilità" e "limitazioni al numero delle persone ospiti": le prime evidenziate maggiormente dai possessori di natanti, le seconde dai possessori di imbarcazioni. L'analisi attenta di queste motivazioni potrà tra l'altro essere ripresa e fornire utili indicazioni nel deprecabile caso che le limitazioni da Covid-19 dovessero ulteriormente protrarsi nel tempo (Graf. 16).

Tuttavia questo importante grado di dettaglio raggiunto per determinare il nuovo standard quantitativo dei giorni-barca annuali per il diporto (52,2 giorni-barca) nonché le motivazioni che hanno causato la riduzione rispetto al 2019, non rispondeva ancora al que-

Graf. 16

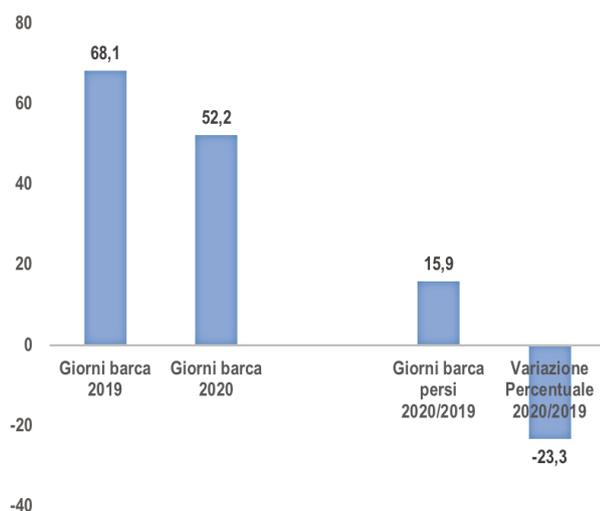
Le modalità dell'utilizzo della barca: differenze di utilizzo rispetto all'anno precedente, anno 2020



sito iniziale e cioè quale fosse stato realmente il differenziale con il 2019, anno senza limitazioni da Covid-19 e particolari eventi straordinari e quindi assumibile come esemplificativo di una “normale” attività diportistica. A questo proposito nell’indagine, oltre ad aver chiesto quanto il diportista avesse navigato nel 2020, è stata inserita una domanda relativa alla percentuale di variazione (in più o in meno) rispetto all’anno precedente. Pur avendo ottenuto un tasso di risposta inferiore rispetto ad altre domande dell’indagine, è stato possibile avere anche in questo caso un campione significativo che ha permesso una stima attendibile, riferita alla totalità dei diportisti, senza farne la distinzione per classe di lunghezza dell’unità da diporto. La misura di tale variazione, ovviamente negativa, (abbiamo visto che la maggioranza dei diportisti ha navigato di meno – Graf. 10) è stata pari al -23,3%, che corrisponde dunque a una diminuzione di 15,9 giorni-barca (Graf. 17).

Graf. 17

Le modalità dell’utilizzo della barca: giorni barca 2019 e 2020, variazioni assolute e percentuali



Fonte: Ns. elaborazione

5. CONCLUSIONI

L’analisi condotta grazie all’indagine diretta presso i diportisti effettuata nel febbraio 2021 da Smart&Green di fatto integra e completa informazioni occasionali, indirette e narrazioni di *sentiment* comparse a partire dalla primavera 2020, in alcuni casi superate dall’evoluzione del Covid-19 stesso. In particolare e senza tornare nel dettaglio ampiamente illustrato nel testo, siamo partiti da una necessaria rassegna di quelle che sono state le cosiddette fasi della pandemia, ampiamente note, ma cercando di aggiungere qui una lettura rivolta agli effetti sul diportismo.

Il valore aggiunto della nostra indagine non è stato certo quello di certificare una diminuzione dell’attività diportistica, come era ampiamente prevedibile dall’esame di diversi macro segnali. È invece

consistito nell’aver dato risposte a domande precise di natura quantitativa e qualitativa che aiutassero anche nella ipotetica futura gestione di un analogo periodo di restrizioni, se il Covid-19 non fosse ancora debellato o sotto controllo. Nello specifico, dunque, è emerso che le decisioni nella stagione 2020 circa le variazioni di navigazione sono dipese fondamentalmente proprio dal Covid-19 e dalle conseguenti limitazioni: da una parte diversi diportisti hanno ridotto la navigazione (-73,3% per uscite giornaliere) mentre dall’altra l’hanno aumentata seppur in maniera molto inferiore (+12,4%) proprio a causa delle condizioni di sicurezza anti Covid-19 durante la navigazione.

Altrettanto importante l’analisi delle motivazioni espresse dai diportisti e che certificano una pluralità di situazioni, ma mettono al primo posto assoluto la limitazione della mobilità intercomunale e interregionale che spesso ha causato l’impossibilità di raggiungere l’*home port*. Da ribadire peraltro che una quota minoritaria, ma significativa di diportisti, si è “rifugiato” in barca, aumentando l’attività rispetto al 2019, proprio perché considerato uno *status* più sicuro rispetto a molte altre situazioni di attività sportive e ludico-ricreative. Il “combinato disposto” di queste condizioni negative e positive, di una disciplina/normativa non sempre univoca e chiara nei confronti dell’attività diportistica ha fatto sì che la diminuzione della navigazione da parte dei diportisti sia stata significativa: -15,9 giorni all’anno rispetto ad un valore di partenza del 2019 di 68,1 con una diminuzione del 23,3%. Si tratta del primo dato “certo” (sia pur sempre di natura campionaria) che colloca il turismo nautico in una situazione non del tutto compromessa, anche sul puro dato annuale 2020: il riferimento al settore del turismo, che in alcuni segmenti ha perso molto di più, è inevitabile, così come lo è quello alla filiera nautica, dai costruttori di imbarcazioni ai gestori dei porti turistici, le cui percentuali di riduzioni di attività oscillano intorno a valori analoghi. Dunque se è vero che il diportismo e il turismo nautico hanno sofferto (e come per tutti i settori non ne sono ancora usciti), sembrano esserci le condizioni per una rapida ripresa (anche forse con un effetto rimbalzo) qualora il Covid-19 e le relative limitazioni andassero via via scemando e potessero regalarci una stagione estiva 2021 – e le seguenti – liberi di andar per mare.

BIBLIOGRAFIA

- Benelli, G. (2020). Emergenza COVID-19 e nautica da diporto. *In Rivista italiana di Diritto del turismo*, Special Issue 2020, pp. 211-226.
- Cardano, M. (2012). *Tecniche di ricerca qualitativa. Percorsi di ricerca nelle scienze sociali*. Roma: Carocci.
- D’Ambrosio, L. (2020, 26 aprile). Vacanze in barca ai tempi del coronavirus, 5 buoni motivi per sceglierle. *In Tutto Barche Magazine*. Disponibile su: <https://www.tuttobarche.it/magazine/diporto-vietato-coronavirus.html>.
- Dpcm, prorogato stop agli spostamenti: non si può andare in barca fuori regione (2021). *In Nonsolonautica*. Disponibile su: <https://nonsolonautica.it/12/02/2021/diporto-nautico/dpcm-prorogato-stop-agli-spostamenti-non-si-puo-andare-in-barca-fuori-regione/>.

- Frosini, B. V., Montinaro, M., & Nicolini, G. (1994). *Il campionamento da popolazioni finite: metodi e applicazioni*. Torino: Utet.
- Gabbiadini, A., Mari, S., & Volpato, C. (2011). Internet come strumento di ricerca: linee guida per la creazione di web survey. In *Psicologia Sociale*, 2, pp. 237-258.
- Gambardella, D. (2020). Nuovo Dpcm, si può andare in barca nelle zone rosse?. In *Nonsolonautica*. Disponibile su: <https://nonsolonautica.it/11/11/2020/diporto-nautico/nuovo-dpcm-si-puo-andare-in-barca-nelle-zone-rosse/>.
- GlobeSailor (2020). *L'impatto del Covid-19 sull'industria nautica e il diporto*. Disponibile su: <https://blog.globesailor.it/limpatto-del-covid-19-industria-nautica-e-il-diporto/>.
- Marradi, A. (2007). *Metodologia delle scienze sociali*. Bologna: Il Mulino.
- Orrù, G. (2020). Il Covid porta al turismo di prossimità: il mercato dei porti turistici "tiene". L'indagine di Assomarinas. In *Liguria Nautica*. Disponibile su: <https://www.ligurianautica.com/mercato-nautica/il-covid-porta-al-turismo-di-prossimita-il-mercato-dei-porti-turistici-tiene-lindagine-di-assomarinas/63015/>.
- Risposte Turismo (2020). *Il turismo nautico e l'emergenza Covid-19. La prospettiva dei porti turistici, approdi e punti di ormeggio in Italia*. Disponibile su: https://www.risposteturismo.it/Public/RisposteTurismo_TurismoNautico_Indagine_Giugno2020.pdf.
- Scarpolini, J. (2020a). Ordinanze portuali anti coronavirus: ecco le decisioni. In *Tutto Barche Magazine*. Disponibile su: <https://www.tuttobarche.it/magazine/ordinanze-portuali-anti-coronavirus.html>.
- Scarpolini, J. (2020b). Diporto vietato dalle norme anti coronavirus. In *Tutto Barche Magazine*. Disponibile su: <https://www.tuttobarche.it/magazine/diporto-vietato-coronavirus.html>.
- Scarpolini, J. (2020c). Navigazione costiera regolamentata dal coronavirus. In *Tutto Barche Magazine*. Disponibile su: <https://www.tuttobarche.it/magazine/navigazione-costiera-coronavirus.html>.
- Scarpolini, J. (2020d). Porti turistici: ecco come sarà l'estate dopo il lockdown. In *Tutto Barche Magazine*. Disponibile su: <https://www.tuttobarche.it/magazine/diporto-vietato-coronavirus.html>.

SITOGRAFIA

Assomarinas, <http://assomarinas.it>.
ICOMIA, <https://www.icomia.org/>.