



INDICE

- 2 Introduzione
- 3 L'acquisto sicuro
- 6 Le direttive comunitarie in materia di sicurezza
- 9 Scegliere la propria barca
- 11 Tipologie di unità da diporto
- 16 Le dotazioni obbligatorie
- 18 La patente nautica
- 19 L'assicurazione
- 20 Documenti da tenere a bordo
- 21 Il leasing
- 21 Comprare una barca usata
- 22 Glossario
- 37 Elenco soci
- 37 Navigar m'è dolce



Introduzione

La scelta della propria imbarcazione può essere basata su una spinta emozionale, che prescinde da qualsiasi ponderata riflessione, oppure vagliata nel minimo dettaglio, ricercando "l'optimum" in base alle proprie esigenze, alle disponibilità economiche, alle aspettative.

Il primo caso, soddisfa maggiormente l'acquirente che, innamorato del proprio acquisto, difficilmente è in grado di trovarvi difetti.

Ma tempo e utilizzo, possono evidenziare difformità rispetto all'idea iniziale.

E i ripensamenti sono spesso molto onerosi e a volte difficilmente risolvibili. Le brutte sorprese possono nascere da veri e propri difetti strutturali, difficilmente

riconoscibili al momento dell'acquisto e per i quali il cantiere è responsabile, oppure da semplici valutazioni errate.

La barca ideale dovrebbe essere bella esteticamente, navigare bene sia con mare calmo sia in condizioni meteomarine avverse, e più di ogni altra cosa, avere il potere di farci sognare.

Il messaggio di orientamento al vastissimo panorama nautico che UCINA (Unione Nazionale Cantieri ed Industrie Nautiche ed Affini) vuole trasmettere in questa semplice guida, è diretto ai futuri diportisti o ai navigati lupi di mare. Ti invitiamo a sfogliarla e a conservarla sperando che possa trasformarsi in un utile strumento.



L'acquisto sicuro

L'acquisto, per legge, deve essere garantito dalla serietà del venditore. Esistono, infatti, norme severe che tutelano l'utente finale garantendo nel tempo il manufatto nella sua globalità e nelle sue singole parti. Sulla base del decreto legislativo 18 luglio 2005, n.171 (Codice della nautica da diporto ed attuazione della direttiva 2003/44/CE, a norma dell'articolo 6 della legge 8 luglio 2003, n.172) i cantieri debbono sottostare a numerosi obblighi di legge per immettere sul mercato il proprio prodotto marcato e garantito, con stretta sorveglianza degli organi di controllo. I nuovi prodotti a marchio CE sono pertanto conformi ai requisiti essenziali in materia di sicurezza, salute dei consumatori e protezione dell'ambiente. Per questo motivo è importante individuare quei cantieri che effettivamente tutelano l'utente finale, senza risparmiare sulla qualità e sui requisiti minimi necessari alla sicurezza.

Sebbene i costruttori o i responsabili dell'immissione in commercio siano perseguibili con pesanti sanzioni amministrative, è sempre necessario verificare che siano offerte tutte le reali garanzie di qualità e servizio. E' quindi fondamentale affidarsi a venditori professionali riconosciuti ufficialmente dalle Case Costruttrici -



o alle stesse ove operino direttamente – poiché sono gli unici in grado di offrire l'assistenza e tutte le garanzie necessarie sulla regolarità della documentazione e sulla qualità della costruzione.

In particolare:

□ **L'emissione di regolare fattura di vendita da parte dei concessionari, rivenditori o cantieri:** il documento fiscale insieme ai documenti propri dell'imbarcazione, ne comprova l'acquisto dell'unità; questo vale in special modo per i natanti la cui proprietà viene ceduta senza alcun tipo di registrazione. La fattura di vendita è fondamentale,

inoltre, in caso di controversie.

□ **L'attivazione della garanzia:**

il venditore al momento della consegna deve attivare la garanzia dell'unità venduta

che servirà a tutelare il cliente nell'assistenza. Un rigoroso controllo al momento dell'acquisto, comunque, tutela sia l'acquirente sia il venditore.

Documenti che, per legge, il venditore è obbligato ad accompagnare alla consegna del prodotto:

- fattura di vendita
- manuale del proprietario
- dichiarazione di conformità (documento nel quale sono indicati gli

estremi identificativi dell'unità e ne è dichiarata la conformità ai requisiti essenziali di sicurezza nelle direttive 94/25/CE e 2003/44/CE)

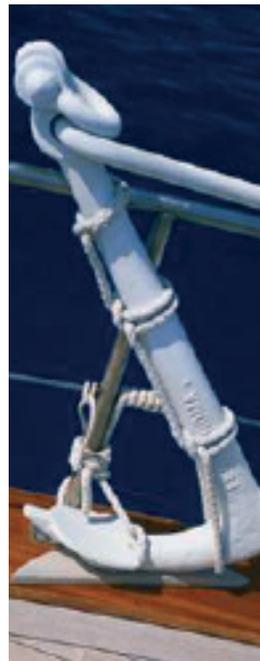
- dichiarazione di potenza se imbarcazione è dotata di motore/i
- inoltre in occasione della prova dei motori ed al buon esito della stessa l'officina designata dal venditore consegnerà all'armatore il certificato di attivazione di garanzia del/i motore/i

Gli elementi per conoscere la barca su cui si naviga

1. Tutte le imbarcazioni che recano la marcatura CE della Comunità Europea sono dotate di una targhetta ben visibile e fissata in modo inamovibile nella quale sono indicati:

- il nome del cantiere costruttore
- marcatura CE
- la "categoria di progettazione" contraddistinta da una semplice lettera dell'alfabeto che definisce le caratteristiche progettuali della barca in relazione al tipo di navigazione
- il numero massimo di persone che possono essere trasportate in relazione alla categoria di progettazione
- il peso massimo che può essere imbarcato

2. Ogni unità da diporto reca una marca-





tura con il numero di identificazione comprendente le seguenti informazioni (CIN - Craft Identification Number):

- codice identificativo del costruttore
- paese di costruzione
- numero di serie unico
- mese per anno di costruzione
- anno del modello

3. Al momento dell'acquisto il venditore consegna al diportista il "manuale del proprietario" che, come il libretto di istruzioni dell'automobile, spiega il funzionamento degli impianti dell' unità con particolare attenzione alla sicurezza della navigazione e delle manovre. Il manuale del proprietario viene redatto in lingua italiana e

nella lingua (o nelle lingue) del paese in cui l'unità da diporto è commercializzata.



Le direttive comunitarie in materia di sicurezza

La Direttiva 94/25/CE come emendata dalla direttiva 2003/44/CE .

Le prescrizioni che seguono sono rivolte in via immediata e inderogabile all'attività dei cantieri. Un breve accenno alla normativa si rende opportuno nell'ambito della guida.

La direttiva 94/25/CE (come emendata dalla direttiva 2003/44/CE) si occupa della progettazione e costruzione delle unità da



diporto ed immissione in commercio, con particolare riferimento alla sicurezza della navigazione, alla salvaguardia dell'incolumità delle persone a bordo, alla tutela dell'ambiente. Si basa su tre elementi principali: il campo di applicazione, le categorie di progettazione, i requisiti essenziali di sicurezza.

Il campo di applicazione: la direttiva si applica alle unità da diporto di lunghezza scafo compresa tra i 2,5 e i 24 metri, alle moto d'acqua, ai motori entro bordo ed entrofuoribordo, ai motori fuoribordo (motori f.b. immessi sul mercato dell'area economica Europea a partire dal 1° gennaio 2007).

Le categorie di progettazione: sono contraddistinte dalle lettere A, B, C, D e corrispondono alle condizioni meteomarine nelle quali l'unità da diporto è stata concepita per navigare.

Categoria di progettazione	Forza del vento (Scala Beaufort)	Altezza significativa della onde da prendere in considerazione (H 1/3, metri)
A. in alto mare	> 8	> 4
B al largo	≤ 8	≤ 4
C in prossimità della costa	≤ 6	≤ 2
D in acque protette	≤ 4	≤ 0,3

A. In alto mare: le unità sono progettate per viaggi di lungo corso, in cui la forza del vento può essere superiore ad 8



(Scala Beaufort) e l'altezza significativa delle onde superiore a 4 m, ma ad esclusione di circostanze anomale; imbarcazioni ampiamente autosufficienti;

B. al largo: le unità sono progettate per crociere d'altura, in cui la forza del vento può essere pari a 8 e l'altezza significativa delle onde può raggiungere 4 m.;

C. in prossimità della costa: le unità sono progettate per crociere in acque costiere, grandi baie, estuari, fiumi e laghi, in cui la forza del vento può essere pari a 6 e l'altezza significativa delle onde può raggiungere 2 m.;

D. in acque protette: le unità sono progettate per crociere in acque costiere riparate, in piccole baie, laghi, fiumi e canali, in cui la forza del vento può essere pari a 4 e l'altezza significativa delle onde può raggiungere 0,3 m, con onde occasionali di altezza massima pari a 0,5 m, ad esempio a causa di imbarcazioni di passaggio.

Le categorie di progettazione sono in stretta correlazione con la stabilità dell'unità la quale è influenzata dalla massa imbarcata.

E' possibile attribuire ad una unità

più categorie di progettazione in funzione dei pesi (e quindi anche delle persone) imbarcate a bordo.

Requisiti essenziali di sicurezza (caratteristiche di sicurezza della navigazione, salvaguardia dell'incolumità delle persone a bordo, tutela dell'ambiente) che costituiscono

no lo scopo della direttiva e costituiscono preciso obbligo del cantiere:

■ sono requisiti generali l'identificazione dell'unità, la targhetta del costruttore, la protezione contro la caduta in mare e i mezzi di rientro a bordo, la visibilità dalla postazione di governo, il manuale del proprietario.

■ parametri di valutazione dei requisiti strutturali sono la resistenza, la robustezza della struttura, la stabilità ed il bordo libero, la galleggiabilità, le aperture nello scafo, nel ponte e nella sovrastruttura, l'allagamento, la portata massima consigliata dal costruttore, l'alloggiamento delle zattere di salvataggio, l'evacuazione, l'ancoraggio, l'ormeggio e il rimorchio dell'unità.

Naturalmente la direttiva si occupa anche delle caratteristiche di manovra dell'unità. La direttiva stabilisce anche alcuni requisiti relativi ai componenti e alla loro installazione e cioè i motori, gli impianti di alimentazione del combustibile (serbatoi compresi), l'impianto elettrico, il sistema di governo, l'impianto del gas, la protezione antincendio, i fanali di navigazione e la prevenzione degli scarichi a mare. Inoltre l'emendamento alla direttiva impone dei limiti per quanto riguarda le emissioni di rumore e di gas di scarico.

Scegliere la propria barca

Il primo passo nella scelta della propria imbarcazione è un auto-esame per capire cosa effettivamente stiamo cercando: "Quanto possiamo spendere? Vogliamo una barca a vela o a motore? Siamo



appassionati di pesca ma ci piace portare anche la famiglia? Pensiamo di utilizzare l'imbarcazione solo in estate o anche nei mesi invernali? Abbiamo a disposizione un ormeggio o dobbiamo rimessare la barca a terra? Utilizzeremo la barca per uscite giornaliere o per crociere a breve, medio o lungo raggio?" una serie di domande e risposte che ci aiuteranno a centrare il nostro obiettivo. Fatto ciò possiamo passare alla fase successiva: la ricerca. L'estetica, nella maggior parte dei casi, è il primo fattore che interviene nella scelta,

avvicinandoci a un cantiere piuttosto che a un altro. Le linee dell'opera morta (la parte dello scafo che non è immersa) e gli arredi sono ciò che colpisce maggiormente la nostra attenzione. Viene poi la scansione dettagliata delle attrezzature di bordo, di ciò che è "di serie" oppure "optional" mettendo al vaglio la migliore offerta a parità di prestazioni apparenti. Ma è difficile stabilire a tavolino se la

barca in questione è proprio quella che stavamo cercando. Per non sbagliare dobbiamo avere ben chiari gli obiettivi e sapere in che luogo intendiamo lasciarla a riposo. Intanto avremo deciso se vogliamo una barca a vela o a motore, se planante (ovvero in grado di sviluppare una velocità tale da far emergere parte dello scafo dall'acqua) o dislocante (cioè non in grado di planare), dotata di uno, due o tre motori, fuoribordo, entro bordo o entrofuoribordo, con piedi poppieri, linea d'asse o idrogetto.



Tipologie di unità da diporto

Per scegliere il tipo di imbarcazione che maggiormente si addice alle nostre esigenze è necessaria una breve panoramica sui modelli disponibili nella produzione dei vari cantieri. Fra queste, poi, si deve operare un'ulteriore distinzione, questa volta necessaria ai fini della normativa vigente: si tratta della differente tipologia di utilizzo e dimensioni che le distingue in natanti, imbarcazioni, navi da diporto, moto d'acqua.

Gommoni: dal piccolo tender (ovvero l'unità di servizio di imbarcazioni più grandi) al modello professionale per la pesca subacquea, il gommone (o più propriamente l'unità pneumatica) appartiene a una categoria a sé stante, apprezzata dai diportisti per l'ottima tenuta di mare e per le ridotte dimensioni, a tubolare sgonfio, nei periodi di inutilizzo e nel trasporto. Esistono tre gruppi di gommoni: quelli a chiglia (la parte dello scafo a contatto con l'acqua) pneumatica, quelli con chiglia rigida e quelli con carena in vetroresina. I battelli con chiglia pneumatica, che possono essere stivati in una pratica sacca poichè totalmente smontabili, sono impiegati soprattutto con funzioni di tender grazie al loro peso contenuto e alla semplicità di alaggio.





I modelli a chiglia rigida offrono una migliore direzionalità di navigazione, ma sono pesanti e hanno un ingombro maggiore quando sono smontati a causa della chiglia in compensato marino.

I più diffusi sono oggi i battelli pneumatici con carena in vetroresina, più pesanti e ingombranti rispetto ai modelli illustrati in precedenza ma nettamente più "marini" e versatili. Offrono infatti possibilità maggiori di personalizzazione degli arredi di coperta, con allestimenti

mirati alle diverse esigenze.

Unità aperte(non pontate):

questo tipo di unità è generalmente impiegato nella navigazione costiera giornaliera. Grazie al peso contenuto, alla versatilità di utilizzo e al pescaggio limitato.

L'unità aperta può essere attrezzata per gli sport nautici, per la pesca, per il campeggio nautico e viene motorizzata soprattutto con propulsori fuoribordo per semplicità di manutenzione e trasporto, sebbene in commercio esistano numerose versioni entro bordo ed entrofuoribordo.

L'allestimento classico e più funzionale prevede una consolle centrale con timoneria, una panca poppiera in grado di ospitare il serbatoio del carburante e una serie di gavoni (piccolo ripostiglio con coperchio) perimetrali prodieri raccordabili con un piano prendisole, che può trasformarsi in dinette per il picnic a bordo.

Le carene possono essere plananti, semi-plananti, dislocanti, con V profonda, ad ala di gabbiano, piatte o tonde come nel caso del gozzo, a seconda della destinazione di utilizzo e del gusto degli utenti.

Semicabinati: sono imbarcazioni con pontatura prodiera, destinate ai veloci spostamenti sull'acqua e alle uscite giornaliere. Gli allestimenti di coperta prevedono generalmente una superficie prendisole poppiera, ricavata sul vano motore nelle versioni motorizzate entrofuoribordo o entro bordo, un pozzetto con sedili (spesso trasformabili in singole superfici prendisole), e un volume coperto sotto alla pontatura di prua che, nei modelli più spaziosi, può essere arredato con dinette o cuccette.

Cabinati: per trascorrere in mare qualche ora in più rispetto alla semplice giornata è necessario prendere in considerazione l'acquisto di un cabinato che sia in grado di offrire un riparo per la notte e qualche comfort in più. Tra i cabinati si possono distinguere alcune tipologie differenti: **gli open**, che offrono ampi spazi liberi in coperta per stare all'aperto; i **flybridge**, che hanno un ponte superiore scoperto generalmente con postazione di comando.

Il cabinato è generalmente dotato di una buona autonomia di carburante e di acqua dolce, e con carena planante consente spostamenti veloci per il raggiungimento di mete a breve e medio raggio. La maggior parte dei cabinati è motoriz-



zata entrofuoribordo o entro bordo, con uno o due propulsori.

Fisherman: esistono imbarcazioni studiate espressamente per la pesca d'altura che prendono il nome di fisherman. Si individuano dalla linea slanciata, sono dotate di portacanne a incasso, rastrelliere, pozzetto libero con murate alte possibilmente imbottite,

posto di guida centrale e ampi passavanti laterali per consentire massima libertà di movimento da e verso prua. Spesso sono attrezzati con vasche per il pescato e per l'esca viva e con delfiniera. Si tratta

per la maggior parte di scafi plananti con carene adatte alle uscite in mare in tutte le stagioni.

Imbarcazioni a vela: sono imbarcazioni che utilizzano le vele come principale propulsione; lo scafo può essere a spigolo o tondo; con deriva fissa, mobile o a bulbo e presentano uno o più alberi a seconda del tipo. Sono imbarcazioni a vela le derive, i catamarani, i monotipi – cabinati e non – da regata e da crociera (imbarcazioni prodotte in serie e consegnate dai cantieri “chiavi in mano” a prezzi ragionevoli), i cabinati di piccole, medie e grosse dimensioni, i multiscafi (catamarani o trimarani dalla grande abitabilità).

Piccole derive:

sono imbarcazioni a vela da diporto o da regata munite di deriva mobile, carrellabili. Fra queste si distinguono quelle della classe olimpica che richiedono molta cura e un'ot-

tima conoscenza tecnica rispetto a quelle da puro divertimento. L'optimist è ideale per avvicinarsi alla vela sin da piccoli, pensando anche alle regate. È una barca lenta che permette di affinare le qualità tecniche dei timonieri prima di passare alle classi superiori. È una delle derive da regata più diffuse nel mondo, utilizzata da gran parte delle scuole veliche per giovanissimi.

Catamarani: imbarcazioni per uso sportivo o da diporto formate da due scafi paralleli, sui quali è sistemato il ponte. Possono essere mossi da remi, a vela o a motore. Hanno ottime qualità nautiche e spiccate doti velocistiche.

Vediamo ora la distinzione fra natanti, imbarcazioni, navi da diporto e moto d'acqua.

Per **natante da diporto** si intende ogni unità da diporto a remi, o con scafo di lunghezza pari o inferiore a 10 metri.

Per **imbarcazione da diporto** si intende ogni unità con scafo di lunghezza superiore a 10 metri e fino a 24 metri.

Per **nave da diporto** si intende ogni unità con scafo di lunghezza superiore ai 24 metri.

Moto d'acqua è un natante da diporto di lunghezza inferiore a 4 m, che utilizza un





motore a combustione interna con una pompa a getto d'acqua come fonte primaria di propulsione.

Nautica carrellabile

Se la nostra imbarcazione è troppo piccola per affrontare una lunga traversata o la meta della vacanza è lontana, la soluzione ottimale è il trasporto su carrello che deve essere scelto "su misura", eventualmente con l'aiuto del venditore stesso.

Ci sono infatti diverse variabili da tenere in considerazione per viaggiare in sicurezza e nel rispetto del codice della strada, a partire dal modello dell'autovettura che si intende impiegare per il traino.

Le dotazioni obbligatorie

Mezzi di salvataggio e dotazioni di sicurezza minime da tenere a bordo delle imbarcazioni e natanti da diporto in relazione alla distanza dalla costa o dalla riva.

SPECIE DI NAVIGAZIONE							
[0] "X" indica l'obbligatorietà - il numero tra parentesi le quantità							
A) Dotazioni di sicurezza per le unità da diporto (con o senza marcatura CE)							
	senza alcun limite	entro 50 miglia	entro 12 miglia	entro 6 miglia	entro 3 miglia	entro 1 miglio	nei flussi formati e corsi d'acqua
zattere di salvataggio (per tutte le persone a bordo)	x	x					
apparecchi galleggianti (per tutte le persone a bordo)			x				
cinture di salvataggio (una per ogni persona a bordo)			x	x	x	x	x
sollevatore anulare con cava	x(1)	x(2)	x(1)	x(2)	x(1)	x(1)	x(2)
baffia luminosa	x(1)	x(1)	x(1)	x(2)			
baffia fumagena	x(2)	x(2)	x(2)	x(2)	x(1)		
bussola o tabella di deviazione (a)	x	x	x				
orologio	x	x					
barometro	x	x					
bitecchia	x	x					
carte nautiche dello zano in cui si effettua la navigazione	x	x					
strumenti da carteggio	x	x					
fucili a mano o luce rossa	x(4)	x(3)	x(2)	x(2)	x(2)		
razzi e porcedete o luce rossa	x(4)	x(3)	x(2)	x(2)			
cosette di pronto soccorso (b)	x	x					
Fanali regolamentari (c)	x	x	x	x	x		
apparecchi di segnalazione sonora (d)	x	x	x	x			
strumento di radioposizionamento (LORAN, GPS)	x	x					
apparecchio VHF	x	x	x				
riflettore Radar	x	x					
E. P. I. R. S. (Emergency Position Indicating)	x						

B) Ulteriori dotazioni di sicurezza per le unità senza marcatura CE

	senza alcun limite	entro 50 miglia	entro 12 miglia	entro 6 miglia	entro 3 miglia	entro 1 miglio	nei flussi formati e corsi d'acqua
ponzo o altre attrezzature di assicuramento	x	x	x	x	x	x	
mezzi antincendio - estintori (come indicato nella Tabella A) annessa al D.M. 21 gennaio 1994 n. 232 (e)	x	x	x	x	x	x	

NOTE:
 (a) la tabella di deviazione azimut obbligatoria solo per le imbarcazioni da diporto
 (b) secondo la tabella D allegata al Decreto del Ministero delle Sanità n. 279 del 28 maggio 1980
 (c) nel caso di navigazione diurna fino a dodici miglia dalle coste i fanali regolamentari possono essere sostituiti con uno torcico di sicurezza a luce bianca
 (d) per le unità aventi una lunghezza superiore a metri 12 è obbligatoria anche il fischio e la campana. (e) possono poi essere sostituiti da un dispositivo sonoro portatile.
 (f) i motori, indipendentemente dalla potenza del motore, devono avere a bordo solo un estintore. Per le imbarcazioni, il numero degli estintori e la capacità estinguente sono stabiliti alla lett. A) della tabella annessa al citato D.M. 232/1994.

Tabella degli estintori annessa al D.M. 232/1994 per le unità da diporto senza Marcatura CE

A) entro 12 miglia dalle coste: 1 estintore (solo per i natanti)	
Potenza totale installata P (KW)	Capacità estinguente portatile
P<10,4	13 B
10,4<P<14,7	21 B
P>14,7	34 B

B) entro 50 miglia dalle coste e senza alcun limite:

Potenza totale installata P (KW)	Numero e capacità estinguente degli estintori		
	In piano e parte galia	In prossimità dell'apparecchio motore (1)	In ciascuno degli altri locali e gruppi di locali adiacenti
P<10,4	1 da 13 B	=	1 da 13 B
10,4<P<14,7	1 da 13 B	1 da 13 B	1 da 13 B
14,7<P<19,4	1 da 13 B	1 da 21B	1 da 13 B
19,4<P<29,4	1 da 13 B	2 da 13 B	1 da 13 B
29,4<P<36,6	1 da 13 B	1 da 21 B e 1 da 13 B	1 da 13 B
P>36,6		1 da 34 B e 1 da 21 B	



La patente nautica

Per le unità da diporto di lunghezza non superiore a ventiquattro metri la patente nautica è obbligatoria nei seguenti casi, in relazione alla navigazione effettivamente svolta:

- ▣ per la navigazione oltre sei miglia dalla costa o, comunque, su moto d'acqua;
- ▣ per la navigazione nelle acque interne e per la navigazione nelle acque marittime entro sei miglia dalla costa quando a bordo dell'unità sia installato un motore avente una cilindrata superiore a 750 cc se a carburazione due tempi, o a 1000 cc se a carburazione quattro tempi fuori bordo o se a iniezione diretta, o a 1300 cc se a carburazione a quattro tempi entro bordo, o a 2000 cc se a ciclo diesel, comunque con potenza superiore a 30 kw o a 40,8 cv.
- ▣ Chi assume il comando di una unità da diporto di lunghezza superiore ai ventiquattro metri, deve essere in possesso della patente per nave da diporto.



Per il comando e la condotta delle unità da diporto di lunghezza pari o inferiore a ventiquattro metri, che navigano entro sei miglia dalla costa e a bordo delle quali è installato un motore di potenza e cilindrata inferiori a 40,8 cv non c'è obbligo di patente, ma sono richiesti i seguenti requisiti:

- ▣ aver compiuto diciotto anni di età, per le imbarcazioni;
- ▣ aver compiuto sedici anni di età, per i natanti;

▣ aver compiuto quattordici anni di età, per i natanti a vela con superficie velica superiore a quattro metri quadrati nonché per le unità a remi che navigano oltre un miglio dalla costa.

L'assicurazione

Per la circolazione in acque territoriali italiane, è obbligatoria la copertura assicurativa di Responsabilità Civile ai sensi della legge 24 dicembre 1969 n. 990 per tutte le unità che si muovono con l'ausilio di un motore, siano esse natanti, imbarcazioni o navi da diporto.

Inoltre, la legge viene applicata a tutti i motori, indipendentemente dal tipo (fuori bordo, entro bordo, entrofuori bordo) e dalla potenza (da 0 Kw in su).

Vengono esclusi dall'obbligatorietà solo i natanti a remi e le imbarcazioni a vela senza motore ausiliario.

Il massimale di copertura obbligatorio per legge è di circa Euro 1.000.000,00.

Ovviamente lo stesso può essere elevato a discrezione dell'utilizzatore dell'imbarcazione/natante, così come le garanzie assicurative che possono essere integrate ed ampliate a seconda delle singole esigenze e su consiglio professionale dell'Assicuratore.

Pertanto, oltre che alla Responsabilità Civile verso Terzi obbligatoria per legge (riconducibile a quella che viene stipulata per l'automobile), si possono coprire i rischi relativi a:

- ▣ Attività idrosciatoria: assicura la responsabilità per danni involontariamente cagionati a terzi, compresa la



persona trainata, dall'esercizio dell'attività di traino;

❑ **Ricorso terzi:** assicura i danni materiali e diretti provocati a cose di terzi dall'incendio dell'unità quando la stessa non si trovi in navigazione;

❑ **Giacenza a terra:** assicura la responsabilità dell'Assicurato per i danni involontariamente cagionati a terzi dall'unità quando la stessa si trovi in giacenza a terra, nonché in conseguenza delle operazioni di alaggio, varo e trasporto sulla terraferma;

❑ **Navigazione a vela:** assicura la responsabilità civile dell'Assicurato per i danni involontariamente cagionati a terzi dall'unità quando la stessa navighi con il solo ausilio delle vele

Documenti da tenere a bordo

Tipo unità da diporto	Documenti
Navi da diporto e Imbarcazioni da diporto	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Licenza di navigazione con annotazioni di sicurezza in corso di validità ◆ Certificato di sicurezza ◆ Patente per il conduttore ◆ Assicurazione R.C. ◆ Verbale collaudo e ispezione stazione radio elettrica (solo se si effettua servizio di corrispondenza pubblica) ◆ Licenza di esercizio per l'apparato radiofonico ◆ Certificato di radiotelegrafia
Natanti	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Assicurazione R.C. ◆ Patente per il conduttore
Natante non marcato CE	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Certificato di omologazione e di conformità per comprovare un numero di passeggeri superiore a quello indicato nel regolamento di sicurezza

Il leasing

Un'alternativa all'acquisto in contanti o rateizzato della barca è la locazione finanziaria o leasing.

Mediante il contratto di leasing una società specializzata nel leasing acquista l'imbarcazione prescelta dal cliente (detto conduttore) e gliela dà in uso per un determinato periodo di tempo, verso il pagamento di un canone.

Con il versamento dell'ultimo canone il conduttore ha la facoltà di riscattare il bene versando un corrispettivo predeterminato, oppure può recedere dal contratto. La società di leasing rimane proprietaria del bene fino al momento in cui il cliente lo riscatta.

Comprare una barca usata

Qualora intendessimo rivolgerci al mercato dell'usato, abbiamo le seguenti alternative;

- ❑ Venditori professionali
- ❑ Broker
- ❑ Mediatori marittimi

Ciò che importa è non comprare mai a scatola chiusa, bensì premurarsi di fare preventivamente un'ispezione a bordo e una verifica dello stato degli impianti e delle condizioni dello scafo.

Per quanto concerne il trasferimento della proprietà è fondamentale la classificazione delle unità da diporto (natante, imbarcazione, nave da diporto). I natanti sono beni mobili: la proprietà può essere trasferita senza alcun atto scritto, fatta salva la buona fede delle parti.



Imbarcazioni e navi da diporto, invece, appartenendo alla categoria dei beni mobili registrati, sono soggetti a regolare atto di trascrizione (con gli oneri che ne derivano), sul registro delle imbarcazioni da diporto (RID).

Glossario

A

Abbrivio: velocità residua dell'imbarcazione quando cessa l'azione dei motori, sia essa a vela o a motore.

Alaggio: Messa in secco di un'imbarcazione, con l'uso di gru, scivoli o con altri metodi e mezzi, a seconda della dimensione della barca.

Albero: asta verticale che permette di alzare e sostenere le vele. Può essere costruito con diversi materiali (una volta in legno, oggi con profilati di alluminio o carbonio). E' sostenuto da cavi d'acciaio laterali (sartie) e longitudinali (stralli).

Amantiglio: manovra corrente destinata a sostenere l'estremità del boma o del tangone.

Ancora: attrezzo impiegato per l'ormeggio delle imbarcazioni. L'ancora è costruita in modo da far presa sul fondo e trattenere così l'imbarcazione ad essa collegata tramite un cavo o una catena.

Antisdrucchiolo: materiale utilizzato per impedire di scivolare sulla superficie dell'imbarca-



zione, meglio se presente su tutte le superfici calpestabili, compreso sotto le cuscinerie prendisole. antisdrucchiolo può essere realizzato direttamente nel disegno della vetroresina o applicato, o sostituito dal rivestimento in teak.

Autogonfiabile: Sistema pneumatico dotato di una bombola d'aria compressa che, se azionata, ne provoca il rapido gonfiamento. I sistemi autogonfiabili più utilizzati nel diporto nautico sono simili a canotti pneumatici coperti, rinchiusi in una protezione e posti sempre all'aperto ed in un luogo facilmente accessibile in caso di necessità. Gli autogonfiabili a bordo (possono essere più di uno) devono essere dimensionati per il numero di persone massimo trasportabile dall'imbarcazione e devono per legge essere ispezionati periodicamente dal costruttore che deve certificarne l'efficienza e la qualità delle dotazioni di emergenza (acqua, viveri, attrezzature di sussistenza).



B

Barra: asta di legno o di metallo impiegata per orientare il timone.

Battagliola: Nelle imbarcazioni da diporto è una protezione che corre ai bordi della coperta, formata da aste verticali in acciaio fissate alla coperta stessa, sostenenti uno o più ordini di cavi metallici, tubi o catenelle che corrono in orizzontale lungo il bordo ad un'altezza utile per evitare la caduta fuoribordo delle persone o di cose.

Boa: galleggiante stagno di metallo o di plastica di forme e dimensioni variabili a seconda dell'uso.

Boccaporto: grande apertura quadrata o rettangolare praticata nei ponti di navi e imbar-





cazioni per consentire l'accesso alle stive del carico o ad altri locali interni.

Boiler: Scalda acqua elettrico per uso nautico.

Bolina: è la posizione della barca a vela che naviga con il vento di fronte.

Boma: asta di legno o di metallo disposto orizzontalmente lungo l'asse dello scafo sul quale è fissata la base della vela centrale (randa). E' collegato all'albero per mezzo di uno snodo che gli permette di muoversi a 180 gradi.

Bompreso: asta orizzontale, regolabile in lunghezza, che sporge oltre la prua.

Bordo: Lato dell'imbarcazione (bordo di dritta e bordo di sinistra). Riferito al vento si dice bordo di sopravvento e di sottovento.

Bottazzo perimetrale: rinforzo in gomma sul bordo dell'imbarcazione, garantisce una buona protezione delle murate preservando anche le imbarcazioni ormeggiate a fianco.

Bulbo: rigonfiamento posto all'estremità della parte immersa della prua che serve per ridurre la resistenza all'avanzamento.

C

Cambusa: locale a bordo dell'imbarcazione dove vengono riposti i viveri. Per estensione "fare cambusa" significa fare la spesa.

Carena: parte inferiore dello scafo suddivisa in opera viva (la parte immersa dello scafo) e opera morta (la parte sopra la linea di galleggiamento).

Cavitazione: Fenomeno relativo alla spinta idrodinamica dell'elica sotto allo scafo che forma bolle gassose all'interno del flusso dell'acqua.

Cazzare: tirare un cavo. Per estensione, si dice cazzare una vela quando si tira il cavo che regola la posizione di quella vela.

Chiglia: Elemento principale di costruzione di

uno scafo che corre longitudinalmente, come una spina dorsale, da poppa a prua.

Cima: Estremità di una fune. Per estensione ogni cavo di bordo di fibra tessile di piccolo e medio spessore.

Cima per ancoraggio: Cavo in poliestere ad alta tenacità, di diametro adeguato alle dimensioni dell'imbarcazione.

Contagiri: rivela il regime di rotazione del propulsore (se i motori sono più di uno ci saranno ovviamente più contagiri) e generalmente variano la propria indicazione proporzionalmente all'azione sulle leve del "gas".

Contaore: Questo strumento collegato alla chiave di contatto registra con precisione le ore e i minuti di funzionamento del motore. E' importante per rispettare il piano di manutenzione e, come il contachilometri delle automobili, indica la "vita" effettiva dei motori.

Coperta: termine generico che indica il ponte principale di un'imbarcazione. Si estende da poppa a prua e concorre alla robustezza dello scafo chiudendo superiormente il suo rivestimento.



Corpomorto: ormeggio fisso costituito da una grossa ancora, da un blocco di cemento o similari affondati, collegati alla superficie con catena o cavo resistente sostenuti da un gavittello.

Cubia: Foro praticato nello scafo per permettere il passaggio della catena dell'ancora.

D

Deriva: a) spostamento laterale di un natante per azione delle correnti marine; b) piano longitudinale fisso o mobile che prolunga la chiglia per aumentare la stabilità orizzontale e ridurre lo scarroccio; c) imbarcazioni a vela da diporto o da regata munite di deriva mobile.

Deumidificatore: strumento che, mediante l'impiego di sali, trattiene l'umidità in eccesso.

Dislocamento: a) peso di un'imbarcazione espresso in tonnellate, corrispondente al peso dell'acqua spostata dalla parte immersa dello scafo; b) andatura che si oppone alla planata. In dislocamento l'imbarcazione è più lenta e segue il moto ondoso.

Dissalatore: strumento che produce acqua dolce filtrando l'acqua di mare.

Dritta: lato destro della barca. Per estensione, in barca sostituisce sempre la parola destra.

E

Elenco fari: E' una pubblicazione che raccoglie tutte le informazioni dettagliate sui fari del Mediterraneo con le caratteristiche per poterli riconoscere.

Estintore automatico: strumento che si attiva automaticamente nel vano motore al raggiungimento di temperature troppo elevate. Funziona a saturazione di ambiente.

F

Fanale: Apparecchiatura di vetro con intelaiatura metallica a forma di gabbia destinata a contenere una sorgente luminosa e preser-



varla. Si distinguono i fanali di terra e quelli di bordo.

Fanali di terra: posti in genere su terraferma o su galleggianti ancorati, servono ad individuare le entrate dei porti e dei canali navigabili, nonché dei pericoli isolati. Tutte le diverse caratteristiche dei fanali di terra sono riportate sulle carte nautiche e sui portolani.

Fanale di bordo: i fanali di bordo devono essere sistemati e usati secondo il Regolamento internazionale per prevenire gli abbordi in mare (COLREG). Il loro numero e la loro grandezza dipendono dal tipo di imbarcazione.

Fiocco: vela triangolare di prua.

Flaps: stabilizzatori d'assetto costituiti da alette che, montate sullo specchio di poppa, aumentano la portanza della carena e possono essere orientate in altezza per compensare un assetto poco stabile dovuto a diversi fattori, quali mare al traverso, spostamento dei motori, imperfetta sincronizzazione dei motori e così via.

G

Galloccia: Attrezzo a forma di T, in legno, metallo o di materie plastiche, fissato sugli alberi o in coperta, si utilizza per legarvi o fissarvi le cime in trazione.

Gavittello: piccolo galleggiante di forma sferi-



ca o conica. Può essere fatto di svariati materiali come il legno, il sughero e la plastica.

Gavone: piccolo locale o ripostiglio per stivare vele o oggetti.



Gennaker: grande vela di prua di tessuto leggero.

Genoa: Il genoa è una vela triangolare issata tra l'albero più a prua di un'imbarcazione e l'estremità della prua o del bompresso.

Giardinetto: parte dell'imbarcazione che si arrotonda per formare la poppa, da ambo i lati.

Golfare: anello metallico fissato al ponte.

Gonfiatore manuale: Funziona a stantuffo per il gonfiaggio dei tubolari dei gommoni e, invertendo il flusso dell'aria, può essere utilizzato anche come pompa di esaurimento.

Gottazza: Paletta in legno o plastica per svuotare dall'acqua le piccole imbarcazioni. Viene chiamata anche "sassola".

Grillo: accessorio metallico a forma di "U" chiuso da un perno che passa per due fori posti sull'estremità aperta della U.

I

Indicatore del carburante: ne esistono di vari tipi, i più diffusi sono a galleggiante od elettronici. I primi sono costituiti da una leva posta all'interno del serbatoio e trasmettono l'informazione a un quadrante graduato.

I secondi, più precisi rilevano e trasmettono elettronicamente alla plancia il livello.

Indicatore d'angolo della barra: è lo strumento che segnala la precisa posizione del timone. Una barra non perfettamente allineata sull'asse dell'imbarcazione provoca attrito e maggiori consumi di carburante.

K

Kit per il carteggio: custodia nella quale sono racchiusi un compasso, due squadrette, una matita e una gomma, utili per effettuare i calcoli sulla carta nautica.

L

Lasco: andatura della barca a vela quando il vento viene di traverso.

M

Manometro: indica la pressione dell'olio, permettendo al pilota di verificare costantemente repentini aumenti o diminuzioni. Sui motori dotati di turbocompressore il manometro indica la pressione della sovralimentazione.

May Day: segnale di richiesta di soccorso via radio.

Mascone: ciascuna delle due parti laterali della prua.

Mezzo marinaio: gancio utilizzato per avvicinare l'imbarcazione nelle manovre di accosto.

Miglio marino: unità di misura delle distanze in mare, equivalente a 1.852 metri.

Moschettone: gancio metallico, solitamente di forma ovale, munito di un perno a molla che gli consente una chiusura automatica. Viene usato per agganciare cavi impedendone la fuoriuscita accidentale.

Motore entro bordo: Motore sistemato all'interno dell'imbarcazione.

Motore fuoribordo: Motore normalmente di piccola-media potenza che fissato solidamen-



te allo specchio di poppa di una imbarcazione le imprime il movimento.

Motore entrofuoribordo: Motore nel quale il corpo motore è collocato all'interno dell'imbarcazione mentre l'organo di propulsione (piede poppiero) è sistemato nella poppa dell'unità

Murata: Parete laterale di nave o imbarcazione, dalla linea di galleggiamento alla battagliola. E' la parte emersa della fiancata.

Musone di prua: l'estrema prua di un'imbarcazione che riunisce cubie, passacavi e puleggia dell'ancora.

N

Nodo: unità di misura usata in mare per indicare la velocità: corrisponde a un miglio marino all'ora (1.852 metri all'ora).

O

Oblò: Apertura rotonda o rettangolare posta sui fianchi delle navi e delle imbarcazioni per dare luce ed areazione all'interno. E' dotata di uno spesso vetro che può essere fisso o apribile.

Ombrinali: Foro praticato nello scafo o in coperta per scaricare a mare l'acqua che si imbarca a causa del mare mosso o che si usa per lavare la parte superiore dell'imbarcazione. Nei gavoni esterni, se presenti, garantiscono una più lunga durata del materiale contenuto all'interno, semplificandone la pulizia.

Opera morta: la parte dello scafo che emerge dall'acqua ed è posta sopra la linea di galleggiamento.

Opera viva: la parte immersa dello scafo (cfr definizione di carena)

P

Pagaia: Remo con una o due pale, non più



lungo di un metro e mezzo, che non si appoggia all'orlo dell'imbarcazione, ma viene impugnato con entrambe le mani dal vogatore.

Parabordo: Elemento in gomma per la protezione delle murate dell'imbarcazione all'ormeggio e in manovra.

Parabrezza: vetro anteriore di protezione dell'imbarcazione. Se ben dimensionato, protegge pilota ed equipaggio dal vento e dagli spruzzi. Montanti e perimetro devono essere robusti e non taglienti.

Passacavo: Foro o tubo, talvolta dotato di un rullo nel quale scorrono le cime o i cavi che devono essere fissati all'esterno dell'imbarcazione, tipicamente per l'ormeggio.

Passerella: tavola in legno o in lega metallica molto leggera, munita di passamano, che consente il transito da un'imbarcazione all'altra e con la terra. Di solito è munita di rotelle nella parte inferiore che le consentono di seguire i movimenti e gli spostamenti dell'imbarcazione attraccata.

Planare: procedere con un'esigua parte della carena immersa, scivolando sul pelo dell'acqua per effetto della forte velocità.

Plancia: Nelle imbarcazioni da diporto identifica il cruscotto che raccoglie strumenti e comandi del motore e delle varie apparecchiature di bordo.

Poppa: Parte posteriore di un'imbarcazione.

Portolano: Pubblicazione in volumi rilegati o a



schede forate che illustra nel dettaglio tutti i porti del Mediterraneo.



Pozzetto: Prende questa denominazione nelle imbarcazioni da diporto la parte poppiera della coperta, dove questa si abbassa e forma uno spazio profondo e riparato, dove è possibile sedere e trovare riparo dal mare. Nelle imbarcazioni di più grandi dimensioni può essere presente anche un pozzetto centrale, a mezza barca. Nei moderni velieri le manovre sono normalmente rimandate nei pozzetti e da qui si effettuano le regolazioni alla vela-tura.

Prua: Estremità anteriore della nave o dell'imbarcazione, destinata a fendere il mare. Ha approssimativamente la forma di un cuneo che nella parte immersa si assottiglia gradualmente fino a raccordarsi con la chiglia. La parte emersa ha forme diverse a seconda del tipo di imbarcazione.

Puleggia: Rotella del bozzello (o di una carrucola) scanalata alla periferia per consentirne l'aderenza delle cime o dei cavi d'acciaio.

Pulpito: ringhiera di protezione posta a prua delle imbarcazioni per rendere sicure le manovre all'equipaggio.

R

Randa: vela di forma triangolare con il lato anteriore inserito in una canalina lungo l'albero e la base lungo il boma. E' considerata la vela principale perché influisce più delle altre sulla manovrabilità della barca.

Rastrelliera: intelaiatura utilizzata per sorreggere a murata canne da pesca e mezzo marinaio.



Remo: asta sagomata a forma di pala, di legno o di altro materiale, impiegata come propulsione a braccia a bordo di piccole imbarcazioni.

Rilevatore di acqua: strumento che avverte della presenza di acqua in sentina attivando automaticamente la pompa di esaurimento elettrica. Questo strumento può essere meccanico (più impreciso e soggetto a errori) o elettronico.

Rilevatore di gas: strumento che ha il compito di segnalare tempestivamente pericolose concentrazioni nel vano motori di vapori di benzina, di propano o di butano evitando così che le scintille provocate dall'accensione dei motori possano innescare un'esplosione.

S

Salpancore: Argano o verricello (manuale o elettrico) utilizzato per salpare o affondare l'ancora imprimendo una rotazione ad una campana che ingrana le maglie della catena (il "barbotin").

Sartia: cavo metallico che sostiene l'albero. Parte dalla cima dell'albero e da posizione intermedia ed è fissata ai lati dello scafo.

Sassola: Paletta in legno o plastica per svuotare dall'acqua le piccole imbarcazioni. Viene chiamata anche "gottazza".

Sentina: Zona più profonda del fondo dell'imbarcazione, dove si raccolgono le acque e i residui liquidi. Un'apposita pompa provvede periodicamente ad espellere tali liquidi a mare.

Scafo: Insieme degli elementi strutturali di



un'imbarcazione che ne costituiscono l'involucro stagno capace di resistere alle forze esterne del mare e di sopportare il peso dell'alberatura e di tutte le attrezzature.

Scandaglio: apparecchio che serve per misurare la profondità di un fondale.

Scarroccio: con il termine scarroccio si indica lo scostamento della traiettoria della nave, rispetto a quella impostata, dovuto alla pressione laterale del vento sul fianco della nave o dell'imbarcazione.

Scotta: cavo che serve a regolare la posizione della vela.

Specchio di poppa: Parte posteriore esterna dello scafo; nelle navi è normalmente verticale mentre nelle imbarcazioni da diporto può assumere le forme più disparate: verticale, inclinato, rovescio, etc.

Spia dell'alternatore: strumento che rivela se l'alternatore sta effettivamente caricando le batterie ma non ne indica lo stato. Per ottenere questa informazione è necessario installare nel circuito di carica un amperometro fra l'alternatore e la batteria.

Spinnaker: grande vela simmetrica di tessuto leggero, che ricorda un grosso paracadute, usata con il vento proveniente da dietro.

Staccabatterie: strumento che interrompe tempestivamente il circuito elettrico dell'imbarcazione in caso di avarie.

Strallo: Ciascuno dei cavi, generalmente metallici, che, con direzione obliqua dall'alto verso il basso, sostengono gli alberi delle navi dalla parte di prua.

Strambare: cambiare di bordo nel viramento in poppa durante la navigazione a vela.

T

Tangone: asta poggiata sulla forcella dell'albero prodiero che può protendersi fuori bordo per tenere distesa la base di una vela (spinnaker o genoa).

Tender: Battello di servizio per grandi imbarcazioni.

Termometro: indica la temperatura del motore (ne viene installato uno per ogni motore) su una scala graduata. Di serie i propulsori possono essere dotati di allarme sonoro per il controllo della temperatura dell'acqua di raffreddamento che suona al raggiungimento di una soglia limite, ma è importante avere sempre sotto controllo l'indicatore per prevenire dannosi surriscaldamenti, visualizzando in tempo le eventuali anomalie.

Terzaroli: ripiegature che si effettuano nelle vele per ridurne la superficie esposta al vento.

Tientibene: Nelle imbarcazioni da diporto è costituito da una serie di maniglie sistemate in coperta o sottocoperta, con lo scopo di offrire una salda e sicura presa per spostarsi lungo l'imbarcazione in caso di maltempo e di pronunciate oscillazioni.

Timone: Sistema che serve per dirigere le imbarcazioni, producendo i movimenti angolari necessari per guidarle. Nella sua versione più comune è formato da una pala di forma pressoché rettangolare immersa, il cui lato prodiero è fissato alla poppa attraverso un sistema di cardini che ne consentono la rotazione angolare. Sulla parte superiore della pala (la testa) è fissata la barra, una leva orizzontale che consente di imprimere il movimento di rotazione alla pala. Nelle piccole imbarcazioni la barra si guida direttamente a mano, nelle grandi la barra è collegata ad una ruota per mezzo di cavi metallici o catene per consentire una demoltiplica dello



sforzo applicato. In grandi imbarcazioni e nelle navi la trasmissione del moto è realizzata con sistemi idraulici o elettrici. Nei velieri lo studio della forma e del profilo del timone, come di qualsiasi altra parte immersa, è molto importante per minimizzare gli attriti e migliorare la manovrabilità, dando origine a forme molto sofisticate e a particolari sistemazioni della pala (timone "appeso", "compensato", etc.).

Trim: dispositivo che regola in verticale l'angolo di incidenza dell'elica rispetto alla superficie dello specchio acqueo. I motori fuoribordo possono inoltre essere totalmente ribaltati su se stessi per l'accesso nei bassi fondali: detto dispositivo prende il nome di "tilt". Per l'ottimizzazione dell'assetto è importante visualizzare l'angolo di trim/tilt sull'opportuna strumentazione graduata.

Tromba: Avvisatore acustico o apparecchio di segnalazione sonora. Ne esistono di tipo manuale, a bomboletta e quelle per grandi imbarcazioni dotate di altoparlante.

V

Varo: discesa di una nave in mare da un apposito bacino, oppure mettere in mare un'imbarcazione con l'aiuto di una slitta o di una gru. Nel suo uso più comune si intende riferito alla prima messa in mare di una imbarcazione nuova.

Verricello: Sinonimo comunemente utilizzato di "argano". Generalmente è installato a prua per salpare. E' anche di uso comune il termine inglese "winch". Vedi salpancore.

Voltmetro: Come l'amperometro permette di verificare la corrente di carica dell'alternatore, questo strumento indica la tensione da esso fornita (valore compreso fra 13 e 13,5 Volts). Quando il motore è fermo la tensione normale di una batteria carica oscilla fra i 12,7 e i 12,5 Volts. Una batteria scarica ha voltaggio di circa 12 Volts mentre al di sotto di questo valore è necessario prendere in considerazione la sostituzione della batteria.

UCINA Elenco Soci

(aggiornato a febbraio 2007)



Imprese produttrici unità rigide a motore
Boat Builders - Rigid Motor Boats
Constructeurs de bateaux
Bateaux à moteur à coque rigide
Bootbauer - Steifumpfnotorboote

ABACUS MARINE s.p.a.
www.abacusmarine.it

ABSOLUTE s.r.l.
www.absoluteyachts.com

AB YACHTS s.r.l.
www.abyachts.com

AICON YACHTS s.p.a.
www.aicongroup.it

AIRON MARINE
di Paolo Molinari & C. s.p.a.
www.aironmarine.it

ALALUNGA C.N. SPERTINI s.r.l.
www.alalunga.it

ALPA s.r.l.
www.alpacantieri.it

FRATELLI APREA
di Franco s.n.c. di Aprea Cataldo
www.fratelliaprea.com

APREAMARE s.p.a.
www.apreamare.it

AQUAMAR s.r.l.
www.aquamar.it

CANTIERE NAVALE ARNO s.r.l.
www.cantierenavalearno.com

ATLANTIS s.p.a.
www.atlantisyachts.it

A.T.T. s.r.l.
www.taiboats.com

AZIMUT - BENETTI s.p.a.
www.azimutyachts.net

CANTIERI NAVALI
BAGLIETTO s.p.a.
www.baglietto.com

CANTIERI DI BAIA s.p.a.
MERICRAFT
www.baiayacht.it

BIMAX s.n.c.
di Buonomo M. & Avallone
www.bimax.it

BLU MARTIN s.r.l.
www.blumartin.it

BUGARI CUSTOM YACHT s.r.l.
www.bugari.it

CANTIERE NAVALE CAMUFFO
di Camuffo Marco

CANADOS GROUP s.p.a.
www.canados.com

CANTIERE NAVALE
DI PESARO s.p.a.
www.cnp.it

CANTIERI DI FIUMICINO s.r.l.
www.alfamarine.it

CANTIERI NAVALI DI SESTRI s.r.l.
www.cantierisestri.it

CANTIERI CAPELLI s.r.l.
www.cantiericapelli.com

CARNEVALI s.r.l.
www.carnevaliyachts.com

C.B.I. NAVI s.p.a.
www.cbinavi.com

CNM CANTIERI NAVALI
DEL MEDITERRANEO s.p.a.
www.cnmspa.com

UGO CODECASA s.p.a.
www.codecasayachts.com

GIACOMO COLOMBO & C. s.p.a.
www.colomboboats.it

CO.ME.NA. s.r.l.
www.comena.com

CONAM s.p.a.
"COSTR.NAVALI MERIDIONALP"
www.conam.it

SOC. CONERO s.n.c.
www.societaconero.com

COSTRUZIONI ITALIANE
VETRORESINA s.r.l.
www.maddaluno.it

COSTRUZIONI NAUTICHE s.r.l.
UNIPERSONALE
www.costruzioninautiche.com

COSTRUZIONI NAVALI
TIGULLIO s.r.l.
www.costruzioninavalitigullio.it

CANTIERE NAVALE CRAMAR s.n.c.
di Cranchi G. & C.
www.cramar.it

CANTIERE NAUTICO
CRANCHI s.p.a.
www.cranchi.it

C.R.N. s.p.a.
www.crn-yacht.com

DALLA PIETA' YACHTS s.r.l.
www.dallapieta.it

CANTIERE NAUTICO
DELLAPASQUA DC s.r.l.
www.dellapasquadc.com

CANTIERI NAVALI
DI DONNA s.r.l.
www.cantierinavalididonna.it

DOMINATOR s.r.l.
www.dominator.it

ENTERPRISE MARINE s.p.a.
www.enterprisemarine.it

CANTIERI NAVALI
FALCON s.r.l.
www.falconyachts.com

FB DESIGN s.r.l.
www.fbdesign.it

FERRETTI s.p.a.
www.ferrettigroup.com

FIART MARE s.p.a.
www.fiart.com

FIPA ITALIANA YACHTS s.r.l.
www.maiora.net

FIREBIRD s.r.l.

GAGLIOTTA s.r.l.
www.gagliotta.com

CANTIERE NAUTICO
GIANETTI s.r.l.
www.gianettiyacht.com

ILVER s.r.l.
www.ilvermotorboats.it

INNOVAZIONI E PROGETTI s.p.a.
www.innovazioniiprogetti.com

INTERMARE s.r.l.
www.intermare.it

ISA PRODUZIONE s.r.l.
www.isayachts.com

ITALCRAFT s.r.l.
www.rizzardi.com

ITAMA s.p.a.
www.itama.it

CNL CANTIERI NAUTICI
LAMBERTI s.r.l.
www.cnlamberti.it

CANTIERI NAVALI LAVAGNA s.r.l.
www.cnl.it

C.N. LIGURI DI
RIVA TRIGOSO s.r.l.
www.cnlghibli.com

MANO' MARINE s.r.l.
www.manomarine.com

ELLI MARCHI s.n.c.
www.cantieremarchi.com

MARINA TRE s.n.c.
www.marinatre.it

MARINE INTERNATIONAL
AL MONFALCONE s.r.l.
www.marineinternational-exclu-
siv.it

C.N. MARINELLO
di Tindaro Strosio
www.cantieremarinello.com

MARINE SERVICE
di Antonio Giugliano
www.tonygiugliano.it

CANTIERE NAVALE MARINO
di Marino G.
www.cnmarino.com

T. MARIOTTI s.p.a.
www.mariottiyard.it

CANTIERE MIMP s.r.l.
www.cantierimimi.it

CANTIERI NAUTICI
EUGENIO MOLINARI
www.eugeniomolinari.it

MONDO MARINE s.p.a.
www.mondomarine.it

MUSSINI GIORGIO&C s.n.c.
www.giorgiomussini.com

NAUTICA ESPOSITO STANISLAO
www.nauticaesposito.it

NAUTICA SALPA s.r.l.
www.salpa.com

NAUTICA SAN VINCENZO s.r.l.
www.nauticasanvincenzo.it

NAUTICA SERENA s.r.l.
www.rioyachts.net

CANTIERE NAVALE
NAVALPLASTICA s.n.c.
www.navalplastica.it

NICK PETTER s.r.l.
CANTIERE NAUTICO
www.petteruti.it

NUOVA PLASTIMARE s.r.l.
www.plastimare.com

O.T.A.M. s.r.l.
www.otam.it

OVERMARINE s.p.a.
www.overmarine.it

C.N.PATRONE MORENO
di M.e R. s.n.c.
www.patroneboat.com

PERSHING s.p.a.
www.pershing-yacht.com

CANTIERI DI PISA s.p.a.
www.cantieridipisa.it

POLY FORM s.n.c.
di Bovolenta Silvana & C.
www.polyform.it

PORTOFINO MARINE
COSTR.NAUTICHE s.n.c.
www.portofinomarine.com

PRIMATIST
BY BRUNO ABBATE s.r.l.
www.primatist.it

RAFFAELLI
COSTRUZIONI NAUTICHE s.p.a.
www.raffaelli.it

RANCRAFT s.r.l.
www.rancraft.com
www.rancraftboats.eu

RANIERI
CANTIERI NAUTICI s.r.l.
www.ranieriboat.com

RANIERI MARINE s.r.l.
www.ranieriboats.com
www.ranieriboats.it

RIO YACHTS s.r.l.
www.rioyachts.net

RIVA s.p.a.
www.riva-yacht.com

CANTIERI NAVALI
RIZZARDI s.r.l.
www.rizzardi.com

SANLORENZO s.p.a.

CANTIERI DI SARNICO s.p.a.
www.cantieridisarnico.it

SAVER s.r.l.
www.saverimbarcazioni.com

CANTIERI NAVALI SCIALINO s.r.l.
www.scialino.it

SEAL MARINE s.r.l.

SESSA MARINE s.r.l.
www.sessamarine.com

SOLARE s.r.l.
www.solareboats.it

CANTIERI NAUTICI
SOLCIO s.p.a.
www.solcio.com

CANTIERI NAVALI
ARTURO STABILE
www.cantieristabile.it

T.A. MARE di Quati G. & C. s.n.c.
www.tamare.it

TECNOMAR s.r.l.
www.tecnomar.com

CANTIERI NAVALI
DEL TIRRENO s.r.l.
www.caymanyachts.it

TORNADO s.r.l.

3 B CRAFT di Sbrega Macario
www.3bcraft.com

Costr. Naut. TUCCOLI IVANO
di Tuccoli Marco s.a.s.
www.cantieretuccoli.it

UNIESSE MARINE s.r.l.
www.uniesse.it

VERGA PLAST s.n.c.
di Verga Giancarlo & C.
www.vergaplast.it

CANTIERE NAUTICO VZ s.p.a.
www.cantierenauticovz.com

ZETA GROUP s.p.a.
www.zetagroup.it



Imprese produttrici unità rigide a vela
Boat Builders - Rigid Sailing Boats
Constructeurs de bateaux - Bateaux à
voile a coque rigide
Bootbauer - Steifrumpfsegelboots

COMAR YACHTS s.r.l.
www.comaryachts.it

FRANCHINI
INTERNATIONAL s.r.l.
www.franchiniyachts.it

MATTIA & CECCO
di E. Contreas
www.mattia.it

CANTIERE DEL PARDO s.r.l.
www.grandsoleil.net

PERINI NAVI s.p.a.
www.perininavi.it

CANTIERE SE.R.I.G.I.
di Aquileia s.p.a.
www.solarisyachts.com

C.N. YACHT 2000 s.r.l.
www.yacht2000.com



Imprese produttrici unità pneumatiche
Boat Builders - Inflatable Boats
Constructeurs de bateaux
Bateaux gonflables
Boothbauer - Schlsuchboote

ALSON ITALIA s.r.l.
www.alsonitalia.com

ARIMAR s.p.a.
www.arimar.com

ASSO s.r.l.
www.assoprestige.it

BAT s.r.l.
www.bat.it

BWA NAUTICA s.r.l.
www.bwa.it

EUROVINIL s.p.a.
www.eurovinil.it

FLYER s.r.l.
www.flyermarine.com

FORMENTI di Formenti Piero
www.zar-formenti.com

ITALBOATS s.r.l.
www.italboats.com

LOMAC NAUTICA s.r.l.
www.lomac.it

MAR.CO MARINE Costruzioni s.r.l.
www.mar-co.com

MARINER di Tassinari Luigi
www.mariner-rib.it

MARLIN BOAT s.r.l.
www.marlinboat.it

MASTER s.a.s. di Gargiulo P. & C.
www.mastergommoni.it

MOTONAUTICA VESUVIANA s.r.l.
www.motonauticavesuviana.com

NAUTICA AIELLO di Aiello Giuseppe
www.jokerboatgommoni.com

NOVAMARINE EUROPA s.r.l.
www.novamarineeuropa.com

NOVURANIA s.p.a.
www.novurania.com

NUOVA JOLLY s.a.s. di Aiello Domenico & C.
www.nuovajolly.it

P.R.C. di Perego Adriano & C. s.n.c.
www.prcgommoni.it

PRESTIGE s.r.l.
www.assoprestige.it
SACS s.r.l.
www.gommonisacs.it

SCANNER s.r.l.
www.scanner-srl.com



Imprese produttrici motori marini
Manufacturers - Marine Engines
Fabricants - Moteurs marins
Herstellers - Wassersportmotoren

B.P.M. MOTORI MARINI E INDUSTRIALI s.r.l.
www.bpm-marine.it

C.M.D. s.r.l. Costruzione Motori Diesel
www.cmdengine.com;
www.fnm-marine.com

CRM s.p.a.
www.crmmotori.it

IVECO s.p.a.
www.ivecomotors.com

LOMBARDINI MARINE s.r.l. Division of Lombardini s.r.l.
www.lombardini.com

SEATEK s.p.a.
www.seatek-spa.com

SELVA s.p.a.
www.selvamarine.com

VM MOTORI s.p.a.
www.vmmotori.it



Imprese produttrici accessori e equipaggiamenti
Manufacturers
Marine Accessories and Equipment
Fabricants
Accessoires nautiques et équipement
Herstellers
Bootszubehör und Ausrüstung

ABB PROCESS SOLUTIONS & SERVICES s.p.a.
www.abb.com/it

ABI TRAILERS s.r.l.
www.abi-trailer.com

ADRIA BANDIERE s.n.c. di De Ascentiis D. & C.
www.adriabandiere.com

A & C TRADE'N MARINAS di Ruhri Arian e Co. s.a.s.
www.aandc.it

AEMME COLORI s.r.l.
www.aemmecolori.it

ALBATROSS s.r.l.
www.albatro.biz

ALLESTIMENTI TECNICI NAUTICI s.r.l.
www.atnitaly.com

ALLUFER TEMPESTA s.n.c. di Tulli G. & C.
www.allufertempesta.it

ALTO SERVICE ITALIA s.r.l.
www.altoservice.it

ALUTECNOS s.r.l.
www.alutecnos.com

A.R.TE. Advanced Research and Technology s.r.l.
www.bamar.it

AUXMARINE s.p.a.
www.auxmarine.com

BANTEN s.n.c. di Ambrogi Bruno & C.
www.banten.com

BASE NAUTICA FLAVIO GIOIA s.p.a.
www.basenautica.com

BCM ILLUMINAZIONE s.r.l.
www.bcmilluminazione.com

B.C.S. s.r.l.
www.bcsmarine.com

A. BENVENUTI s.n.c. di Benvenuti Adriano
www.adrianobvenuti.it

BESENZONI s.p.a.
www.besenzoni.it

BICINQUE s.r.l.
www.raimar.it

BINDING UNION s.r.l.
www.binding.it

BOERO BARTOLOMEO s.p.a.
www.boeroyachtpaint.com

B.R.A.V.A. BASSO RYLAND AZIENDA VERNICI AFFINI srl
www.brava.it
www.nubian.it

ORAZIO BRIGNOLA s.p.a.
www.brignola.it

CAME SECURITY s.a.s di R.Matteucci & C.
www.camesecurity.com

CAN-SB MARINE PLASTICS s.r.l.
www.canmarine.it

CANEPA & CAMPI s.r.l.
www.canepaecampi.com

CANTALUPI s.r.l.
www.cantalupi.it

CATENIFICIO RIGAMONTI s.p.a.
www.catenificiorigamonti.com

CEREDI di Ceredi Giovanni & C. s.n.c.
www.ceredinautica.com

C-MAP s.r.l.
www.c-map.it

CO.FE.ME. s.r.l.
www.cofeme.it

CONDARIA '87 s.r.l.
www.condaria.com

GIOVANNI CRESPI s.p.a. Divisione Nautica
www.crespi.it

DETRA s.r.l.
www.detra.it

FLEXBALL ITALIANA s.r.l.
www.flexballitaliana.com

FLEXITAB s.r.l.
www.flexitab.com

F.O.A.N. s.r.l.
www.foan.it

OFFICINA FORCATO s.a.s.
www.forcato.it

FORESTI & SUARDI s.p.a.
www.forestiesuardi.it

FRALLICCIARDI VINCENZO
www.frallicciardi.it

FRIGOMAR s.r.l.
www.frigomar.com

FRIGONAUTICA s.a.s. di Pavan Giuliano & C.
www.frigonautica.it

GALLINEA s.r.l.
www.gallinea.it

ANGELO GANDOLA s.r.l.
www.angelogandola.it

GIANNESCHI PUMPS AND BLOWERS s.r.l.
www.g-r.it

GUIDI s.r.l.
www.guidisrl.it

HARKEN ITALY s.p.a.
www.harken.it

HP HIGH PRESSURE srl
www.hpwatermarker.it

IDROMAR INTERNATIONAL s.a.s. di V.Battino & C.
www.idromar.watermaker.com

IL FRIGORIFERO s.n.c.
di A. Cadenasso & C.
www.frigit-ac.com

INDEL MARINE s.r.l.
www.indelmarine.com

INGEMAR s.r.l.
www.ingemar.it

ITALCANNA s.r.l.
www.italcanna.com

ITALIAN PROPELLERS s.r.l.
www.italianpropellers.it

KRISTAL FISHING s.r.l.
www.kristalfishing.it

LOFRANS' s.p.a.
www.lofrans.it

LORENZ ELECTRONICS s.n.c.
www.lorenz-electronics.com

MARCO s.p.a.
www.marco.it

MARLIN s.r.l.
www.marlinpaint.com

MARTINI ALFREDO s.p.a.
www.martinialfredo.it

MASE GENERATORS s.p.a.
www.masegenerators.com

MAVI MARE s.r.l.
www.mavimare.com

METALGRANDA s.r.l.
www.metalgranda.it

METALSTYLE s.p.a.
www.metalstyle.com

MOTOMAR s.n.c.
www.motomar.com

FANTUZZI REGGIANE s.p.a.
Divisione "MOTRONICA"
www.motronica.com

MZ ELECTRONIC s.r.l.
www.mzelectronic.com

NAUTICA F4
di Franzoni A. & Flli s.n.c.
www.nauticaf4.it

NAUTINOX s.r.l.
www.nautinox.it

NAVALTECNO s.r.l.
www.navaltecno.com

NAVIONICS s.p.a.
www.navionics.com

NEMO INDUSTRIE s.r.l.
www.nemoindustrie.com

NUOVA RADE s.p.a.
www.nuovarade.com

OLCESE RICCI s.r.l.
www.olcesericci.com

OPACMARE s.p.a.
www.opacmare.it

OSCOLATI s.p.a.
www.oscolati.it

PALAGI s.r.l.
www.palagi.it

PAREMA s.r.l.
www.parema.it

PIN-CRAFT s.r.l.
www.pin-craft.com

PLANET INOX s.r.l.
www.planetinox.it

ENRICO POLIPODIO s.r.l.
www.polipodio.com

PORALU MARINE INTERNATIONAL
www.poralu-marine.fr

QUICK s.r.l.
www.quickitaly.com

ELICHE RADICE s.p.a.
www.elicheradice.com

ELLI RAZETO & CASARETO s.p.a.
www.razetocasareto.com

RESINFLEX s.p.a.
www.resinflex.com

RIVIERA s.r.l. GENOVA
www.rivieragenova.it

RODRIQUEZ MARINE SYSTEM s.r.l.
www.rodriquez-ms.com

SAFE.
di Savoia Ferruccio & C. s.n.c.
www.safegroup.it

SAN GIORGIO S.E.I.N. s.r.l.
www.sangiorgiosein.com

SANGUINETI CHIAVARI s.r.l.
www.sanguineti.com

S.B.M. s.r.l.
www.sbm.it

SCHENKER ITALIA s.r.l.
www.schenker.it

S.C.M. s.r.l. STAMPAGGIO COSTRUZIONI MECCANICHE
www.scminox.it

SCOPREGA s.p.a.
www.scoprega.it

SEDILMARE s.r.l.
www.sedilmare.it

SELMAR TECHNOLOGIES s.r.l.
www.selmar.it

SIEMENS s.p.a.
www.siemensvdo.it

SIKA ITALIA s.p.a.
www.sika.it

SISTEMA WALCON s.r.l.
www.sistemawalcon.com

SLAM s.p.a.
www.slam.com

SOLIMAR s.l.r.
www.solimar.it

SPEICH s.r.l.
www.speich.com

STOPPIONI s.n.c.
www.stonfo.com

SUARDI LORENZO
di Suardi P. Giuseppe e C. s.n.c.
www.suardilorenzo.it

TAPPEZZERIA NAUTICA ITALIANA 2 s.r.l.
www.tni2.com

TECNICOMAR s.r.l.
www.tecnicomar.it

TECNOFORM s.p.a.
Divisione Nautica
www.tecnoform.com

TECNOINOX s.r.l.
tecninoxl@virgilio.it

TECNOSEAL
di Scotto Silvestro
www.tecnoseal.com

TESSILMARE s.r.l.
www.tessilmare.com

TREBEN s.r.l.
www.treben.it

3M ITALIA s.p.a.
www.3m.com/it

TREM. s.r.l.
www.trem.net

TWIN DISC TECHNO DRIVE s.r.l.
www.technodrive.it

ULTRAFLEX s.p.a.
www.ultraflexgroup.it/ut

VECO s.p.a.
www.veco.net

VELERIA SAN GIORGIO s.r.l.
www.veleriasangiorgio.com

VERSARI & DELMONTE s.r.l.
www.versaridelmonte.com

VIP s.r.l.
www.vipnautica.it

VITRIFRIGO s.n.c.
www.vitrifrigo.com

WAECO ITALCOLD s.r.l.
www.waeco.com

WEBASTO PRODUCT ITALY s.p.a.
www.webasto.it

YACHTICA s.r.l.
www.yachtica.com

YACHTS ACCESSORI s.n.c.
www.yachtsaccessori.it

YACHT SYSTEMS s.r.l.
www.venezianiyacht.it



Imprese distributrici unità da diporto
Distributors - Pleasure Craft
Distributeurs - Bateaux de plaisance
Großhändler - Wassersportboote

ABATI YACHTS s.r.l.
www.abatiyachts.com

ADRIA YACHTS GROUP s.r.l.
www.adriayachts.it

BENETEAU ITALIA s.r.l.
info@beneteauitalia.it

BLUE DREAM s.p.a.
www.bluedream.it

CARVER ITALIA LLC
www.marquisyachts.com
www.carveryachts.com

CANTIERE NAVALE C. & C. s.p.a.
www.sunseeker-italia.it

CERRI CANTIERI NAVALI s.p.a.
www.cerricantierinavalit.it

DREAMING s.r.l.
www.dreaming-yacht.com

ERITROS 1999 s.r.l.
www.eritrosmare.com

FAETON BOATS s.a.u.
www.faeton.it

GINAUTICA s.r.l.
www.ginautica.it

INTERNATIONAL
BOAT SERVICE s.r.l.
www.ibsgroup.it

ITALIA MARE s.r.l.
www.italianaresrl.it

LEPANTO YACHTING s.r.l.
www.lepanto.it

MARINE GROUP s.p.a.
www.fairline-italia.com

MARINE ASSISTANCE
INTERNATIONAL s.r.l.
www.maigroup.it

MED ONE s.r.l.
www.med1.net

MOTOMAR
INTERNATIONAL s.r.l.
www.motomar.it

MY BOAT s.r.l.
www.myboat.it

NAUTICA CASAROLA s.r.l.
www.nauticacasarola.com

NAUTICA MILESI s.r.l.
www.nauticamilesi.it

NAUTILUX s.a.s.
CANTIERE NAVALE
www.nautilux.com

OPEN BOAT ITALIA s.r.l.
www.blue-game.com

PAGLIARINI
INTERNATIONAL BOATS s.r.l.
www.pagliarini.it

PERMARE s.r.l.
www.gruppopermare.it

POWERBOAT ITALIA s.r.l.

SANTA MARINA s.r.l.
www.smty.it

SEADREAMS s.r.l.
www.seadreams.it

SEA FORTUNE s.r.l.
www.seafortune.it

SNO SERVICE s.r.l.
www.snoyachts.com

STELLA MARE s.r.l.
www.stellamare.com

UNION YACHTS s.r.l.
www.unionyachts.com

ZABEO MARE s.r.l.
www.zabeomare.com

ZODIAC ITALIA s.r.l.
www.zodiac.it



Imprese distributrici motori marini
Distributors - Marine Engines
Distributeurs - Moteurs marins
Großhändler - Wassersportmotoren

ALGAR s.p.a.
www.algar.it

CARTELLO s.r.l.
www.yamaritalia.it

COMPAGNIA GENERALE
TRATTORI s.p.a.
www.cgt.it

CUMMINS ITALIA s.p.a.
www.cummins.com

HONDA ITALIA
INDUSTRIALE s.p.a.
www.hondaitalia.com/marine

IML MOTORI s.p.a.
www.imlmotori.it

ITALMARINE s.p.a.
www.italmarine.it

MAIA DUE s.r.l.
www.maiaspa.it

MARINE POWER
ITALIA s.p.a.
www.marinepower.com

MDC-DETROIT DIESEL
ITALIA s.p.a.
www.mdcgroup.it

MTU ITALIA s.r.l.

NANNI TRADING s.r.l.
www.nannitrading.it

RANIERI TONISSI s.p.a.
www.tonissi.com

SOCOGE s.r.l.
www.socoges.it

SUZUKI ITALIA s.p.a.
www.suzuki.it

ING. RUGGERO VIO s.r.l.
www.vio.it

VITELLI s.r.l.
www.vitellisrl.it

VOLVO ITALIA s.p.a.
www.volvopenta.it

YAMAHA MOTOR ITALIA s.p.a.
www.yamaha-motor.it



Imprese distributori accessori
Distributors - Marine Accessories
Distributeurs - Accessoires nautiques
Großhändler - Bootszubehör

ALLMAR s.r.l.
www.allmar.it

PIO F. BALBI s.p.a.
www.piobalbi.com

BARKA s.r.l.
barka@libero.it

CANTALUPI LIGHTING s.r.l.
www.cantalupilighting.it

CECCHI GUSTAVO & C.
di M.Cecchi s.a.s.
www.cecchi.it

CENTA TRASMISSIONI s.r.l.
www.centa.it

CONTEC s.r.l.
www.contecturbo.it

DECK MARINE s.p.a.
www.deckmarine.it

EUROPESCA SPORT s.a.s.
www.europesca.it

FORNITURE NAUTICHE
ITALIANE s.r.l.
www.fni.it

GA.MAR s.r.l.
www.gamaronline.com

GENERAL PLASTIC s.n.c.
www.generalplastic.it

G.F.N. s.r.l.
www.gfn.it

H.M.S. s.a.
www.hmsgroup.com

HOSES TECHNOLOGY s.n.c.
di Pozzi Marco & C.
www.hosestech.it

H.P.S. HIGH
PERFORMANCE SERVICE s.r.l.
www.h-p-s.it

IDEA MARE s.p.a.
www.ideamare.com

IN.CO.FIN. s.r.l.
www.incofin.it

INDEMAR s.p.a.
www.indemar.com

ITALVIPLA s.r.l.
www.italvipla.it

ITS SERVIZI MARITTIMI
SATELLITARI s.p.a.
www.radicmarittimi.it

JABSCO MARINE ITALIA s.r.l.
www.jabasco.com/marinews.asp

MARINE PAN SERVICE s.r.l.
www.marinepanservice.com

MASTERVOLT ITALIA s.r.l.
www.mastervolt.it

MEAM s.r.l.
www.meam.it

MONTI & BARABINO s.p.a.
www.montiebarabino.it

MOTOMARINE s.r.l.
www.motomarine.it

ELLI MUGNAINI s.r.l.
www.mugnaini.it

NAUTIMARKET s.r.l.
www.nautimarket.com

NAVICO ITALIA s.r.l.
www.simrad.com

N.E.E.A. s.r.l.
info@neearl.com

FRANCO PIVOLI & C. s.a.s.
www.pivoli.it

POLIPLAST DANGELO s.r.l.
www.poliplastdangelo.com

RANCATI s.r.l.
www.rancatinautica.com

REBA DI GARBARINO s.r.l.
www.rebadigarbarino.com

SAIM s.p.a.
www.saim-group.com

SAMOS s.r.l.
www.samos.it

SVAMA NAUTICA s.r.l.
www.svama-nautica.com

SYNERGY s.p.a.
www.synergy.it

TOMASONI TOPSAIL s.p.a.
www.tomasoni.com/tecnico

TRINCHERO UBALDO e figlio s.p.a.
www.trincherocom

TWIN DISC s.r.l. con unico Socio
www.twindiscpropulsion.com

UFLEX s.r.l.
www.ultraflexgroup.it/ut

VETUS ITALIA s.r.l.
www.vetusitalia.it

VULKAN ITALIA s.r.l.
www.vulkan-italia.it;
www.vulkan24.com

ZF ITALIA s.r.l.
zfitalia@zf-group.it



Porti, approdi, punti di ormeggio
*Yacht Harbours, Landing,
Piers Moorings-Ports de plaisance
Guais d'escale, de moquillage
Wassersporthäfen,
Landugestage, Ankerplätze*

ALBARELLA s.p.a.
www.albarella.it

CANTIERE NAVALE GOLFO DI
MOLA s.r.l.
www.golfomola.it

IMPERIA MARE s.p.a.
www.imperiamare.it

MARINA DEL
CAVALLINO s.r.l.
www.marinadelcavallino.com

MARINA di PORTOROSA s.r.l.
www.marinadiportorosa.com

MARINA DI VARAZZE s.r.l.
E-mail: mdepaolis@azimu-
tyachts.net

MARINA
PORTO ANTICO s.p.a.
www.marinaportoantico.it

MARINA 4 s.p.a.
www.marina4.com

NAUTICA SUD s.r.l.
www.nauticasud.com

COSTRUZIONI - RIPARAZIONI
RIMESSAGGI PARISI s.r.l.
www.cantieriparisi.it

PORTOBELLO s.p.a.
www.portobello.sv.it

PORTO TURISTICO
INTERNAZIONALE DI
RAPALLO spa
www.portocarloriva.it

VIAREGGIO PORTO s.p.a.
www.viareggio-portospa.it

YACHT BROKER s.r.l.
www.yachtbrokersr1.com



Imprese di servizi per il diporto
*Marine Service Enterprises
Sociétés de Service Nautique
Wassersport
Dienstleistungsunternehmen*

AMICO & CO. s.r.l.
www.amico.it

COMPAGNIA GENERALE
TELEMAR s.p.a.
www.telemarspa.it

EQUINOXE VIAGGI s.r.l.
www.equinoxe.it

ESAOM CESA s.p.a.
www.esaom.it

GENOA SEA SERVICE s.r.l.
www.calzamotonautica.it

LA NUOVA MECCANICA
NAVALE s.r.l.
www.nmn.it

LOCAT s.p.a.
www.locat.it

A. MAGLIETTA s.a.s.

MARTINOLI & C.
Unipersonale s.r.l.
www.marships.com

MERCANTILE LEASING s.p.a.
www.mercantileleasing.it

CANTIERI NAUTICI
MOLINARI EUGENIO s.r.l.
www.eugeniomolinari.it

MOTOMAR CANTIERE
MEDITERRANEO s.p.a.
www.gimnet.com/motomar

MPS LEASING &
FACTORING s.p.a.
www.mpslf.it

ORGANIZZAZIONE
LEASING s.r.l.
www.organizzazioneleasing.it

CANTIERI RIZZARDI s.n.c.
www.rizzardi.com

SAILORNET s.r.l.
www.sailornet.it

SBS LEASING s.p.a.
www.sbsleasing.it

SELMABIPIEMME
LEASING s.p.a.
www.selmabipiemme.it

TELECOM ITALIA s.p.a.
www.telecomitalia.it

Organizzazioni di imprese
*Organization of Marine Companies
Organisations des Sociétés nautiques
Wassersport - Unternehmerverbände*

Soci aggregati
*Associate Members
Member associés
Verbandmitglieder*

ANRC
ASSOCIAZIONE NAUTICA
REGIONALE CAMPANA
www.anrc.it

A.P.T.N. - ASSOCIAZIONE
PROFESS. TURISMO NAUTICO
www.aptn.it

ASSOCIAZIONE ITALIANA
PORTI TURISTICI ADRIATICO
www.marinasp.it

ASSOPAT-ASS.NE
PORTI E APPRODI
TURISTICI SICILIANI

F.I.P.O. - FEDERAZ.PROD.OPER.
ARTICOLI PESCA SPORTIVA

ASSONAUTICA
ASS.NAZ.NAUTICA DIPORTO
www.assonautica.it

Numero Blu
1530 gratuito



CAPITANERIE DI PORTO/GUARDIA COSTIERA

La nostra Guardia Costiera mette a disposizione del diportista in difficoltà il Numero Blu telefonico 1530 gratuito che può essere raggiunto anche da bordo con apparecchi cellulari. Questo numero può essere utilizzato anche per segnalare inquinamenti, cetacei in difficoltà e altre emergenze di competenza della Capitaneria di Porto.

Realizzato da UCINA
Febbraio 2007





www.navigarmedolce.it

La voglia di mare,
in ognuno di noi.



Per il secondo anno, Navigar m'è dolce è lieta di promuovere il mondo del mare e della navigazione da diporto. Una cultura sempre più accessibile, che sta conquistando tanti appassionati alla ricerca di libertà, armonia e tanto divertimento. Oltre 100 appuntamenti in tutta Italia, ti attendono da maggio a ottobre in un itinerario di posti per sognare e per scoprire il lupo di mare che c'è in te.

Scopri la guida ai posti per sognare
su www.navigarmedolce.it

è un'iniziativa



Partner ufficiali degli eventi 2006:



Federazione Italiana Vela



Lega Navale
Italiana



Capitaneria di Porto
Guardia Costiera

Col patrocinio di:

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, Ministero delle Attività Produttive, Ministero delle Infrastrutture e de

I Trasporti, Ente Rina.