BlueConnect

Collegare le MI-PMI ai mercati marittimi a forte potenziale di crescita

Progetto n. 148

T1.2.2

Rapporto regionale sui dati socio-economici

Territorio: Regione Sardegna

Data di consegna prevista: M6

Data di consegna effettiva: 20 ottobre 2017

Organizzazione responsabile:

Promocamera Azienda Speciale della Camera di Commercio I.A. di Sassari – Nord Sardegna

Livello di diffusione		
PU	Pubblico	
CO	Confidenziale, solo per i membri del consorzio	**X**

Il presente progetto è cofinanziato dall'Unione Europea e dal Fondo Europeo per lo Sviluppo Regionale - Programma Italia-Francia Marittimo 2014-2020

Numero della documentazione da consegnare:	T1.2.2
Responsabile della documentazione da consegnare:	
Componente:	T1

Autore/i – in ordine alfabetico		
Nome	**Organizzazione**	**E-mail**
Assonautica Nord Sardegna	Associazione del Sistema delle Camere di Commercio per promuovere e favorire lo sviluppo della nautica da diporto e del turismo nautico	sportellonautica@ss.camcom.it
Maria Vittoria Contini	Consulente Libero Professionista	malvicontini@yahoo.it

Revisione del Documento			
Versione	**Data**	**Modifiche**	
		Tipo di modifiche	**Modificato da**
1^	5/09/2017	Impostazione generale e contenuti (testi e tabelle)	Luigi Chessa, Mariano Ena (Promocamera), Marisa Piras, Italo Senes (Assonautica)
2^	12/09/2017	Impostazione generale e contenuti (testi e tabelle)	Luigi Chessa, Antonella Loriga e Mariano Ena (Promocamera), Marisa Piras, Italo Senes (Assonautica)
3^	20/09/2017	Contenuti (testi e tabelle)	Luigi Chessa, Antonella Loriga e Mariano Ena (Promocamera), Marisa Piras, Italo Senes (Assonautica)
4^	06/10/2017	Contenuti (testi e tabelle)	Luigi Chessa, Antonella Loriga, Mariano Ena (Promocamera), Marisa Piras, Italo Senes (Assonautica)
5^	13-20/10/2017	Verifica stesura finale (contenuti testi e tabelle)	Luigi Chessa, Antonella Loriga, Mariano Ena (Promocamera) , Italo Senes, Marisa Piras (Assonautica)

Sintesi
L'obiettivo generale del Progetto è quello di facilitare l'accesso delle MPMI ai mercati legati alle attività navali e portuali in forte crescita. Con BlueConnect si vuole intensificare e sostenere direttamente lo sviluppo delle MPMI appartenenti ai settori della Blue Economy della zona di cooperazione. In questo ambito di studio si è analizzato il comparto nautico della Regione Sardegna grazie alla partecipazione attiva degli operatori portuali ed esperti del settore, i quali, tramite la compilazione di un questionario, hanno fornito importanti informazioni confluite nell'Osservatorio Economico Portuale che ha generato circa 50 indicatori. Il rapporto economico sociale accompagna i risultati degli indicatori attraverso analisi più approfondite volte a fornire un quadro rappresentativo del comparto nautico isolano.

Indice

PREMESSA

1 QUADRO DI CONTESTO REGIONALE 9

1.1 Presentazione geografica 9

1.2 Presentazione economica 11

1.3 Presentazione comparto nautico 13

2 PORTI E ATTIVITÀ NEL PROGETTO BLUECONNECT 18

2.1 Infrastrutture portuali 18

2.2 I porti: analisi dei dati settoriali 25

2.2.1 Criticità 27

2.2.2 Innovazioni tecnologiche 29

2.2.3 Opportunità di sviluppo 29

3 LE ATTIVITÀ PORTUALI 31

3.1 Trasporto Passeggeri/Merci 35

3.1.1 Criticità 36

3.1.2 I servizi da implementare per lo sviluppo dei trasporti marittimi 36

3.1.3 Opportunità di sviluppo 37

3.2 Trasporto Passeggeri Costiero 38

3.2.1 Criticità 38

3.2.2 Opportunità di sviluppo 38

3.3 Trasporto Crocieristico 39

3.3.1 Opportunità di sviluppo e criticità 40

3.4 Trasporto Merci & Logistica 43

3.4.1 Opportunità di sviluppo e Criticità 45

3.5 Diporto & Yachting 46

3.5.1 Analisi sulla capacità e le categorie dei posti barca 46

3.5.2 Criticità 48

3.5.3 Servizi da implementare per favorire lo sviluppo del diporto & yachting 48

3.5.4 Innovazioni tecnologiche 50

3.5.5 Opportunità di sviluppo 51

3.5.6 Attività connesse al comparto nautico 52

3.6 Altre Attività: Pesca e Riparazione Navale 54
3.6.1 Pesca: indicatori e opportunità 54
3.6.2 Riparazione Navale: indicatori e opportunità 55
4 ANALISI DEL TESSUTO IMPRENDITORIALE LEGATO AL PORTO 56
4.1 Le imprese del settore nautico 57
4.1.1 Principali attività riportate nell'indagine 65
4.2 Opportunità di sviluppo 66
4.3 Raffronto con altri dati statistici 67
5 CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE 68
TABELLA SWOT 71

Illustrazioni

Figura 1- Carta geografica della Sardegna 10
Figura 2 - Mappa collegamenti marittimi Sardegna 15
Figura 3 - Distribuzione attività portuali 20
Figura 4 - Elenco porti coinvolti nel progetto 21
Figura 5 - Infrastrutture portuali suddivise per province 23
Figura 6 - Cartografia porti Sardegna 24

Tabelle

Tabella 1 - Porti del territorio - Principali indicatori 25
Tabella 2 - Trasporti Marittimi 31
Tabella 3 - Merci e Logistica 32
Tabella 4 – Indicatori Diporto e Yachting 46
Tabella 5 – Indicatori Pesca e riparazione navale 54
Tabella 6 – Indicatori Imprese sul sito portuale 56
Tabella 7 – Indicatori Imprese fuori sito portuale 56

Elenco delle abbreviazioni

CCIAA SS *Camera di Commercio di Sassari*

ASSONAUTICA *Associazione Nautica del Nord Sardegna*

ATECO *(Attività ECOnomiche) è una tipologia di classificazione adottata dall'Istituto Nazionale di Statistica italiano (ISTAT) per le rilevazioni statistiche nazionali di carattere economico.*

AMP *Area Marina Protetta*

PIL *Prodotto Interno Lordo*

PREMESSA

La domanda turistica in Sardegna è cresciuta del 10% durante l'estate 2017 rispetto al 2016 (CNA Sardegna). La sfida per le località costiere e marittime dell'Isola consiste nello sfruttare questo potenziale per offrire posti di lavoro ai propri abitanti e generare un ritorno economico sul territorio.

Il turismo è un'importante fonte di crescita e di occupazione, soprattutto per i giovani, principalmente in una Regione come la Sardegna che negli ultimi anni ha visto modificare la propria struttura economica e produttiva.

L'asset strategico per lo sviluppo del turismo sono le infrastrutture, considerato che l'attrattività di un territorio si misura non soltanto sull'appetibilità e la dotazione di risorse naturali e culturali, ma anche dalla percezione della sua accessibilità nel momento della scelta della vacanza.

In questo scenario di sviluppo si colloca il progetto transfrontaliero BlueConnect, il cui scopo è rafforzare il tessuto imprenditoriale delle Micro, Piccole e Medie Imprese, operanti nello spazio di cooperazione delle filiere prioritarie transfrontaliere, legate allo sviluppo della Blue Economy; coinvolge i seguenti partner: CCI Nizza-Costa Azzurra, CCI VAR, CCI Bastia, Autorità Portuale La Spezia, Autorità Portuale Livorno, Promocamera Azienda Speciale della CCIAA SS.

Con questa collaborazione si vogliono far emergere i territori portuali intesi come grandi laboratori sperimentali nel cuore di aree urbane densamente popolate. I porti combinano una solida base di attività industriali e attività terziarie, sfide ambientali, sociali, tecnologiche, economiche, e quindi permettono alle MPMI (Micro, Piccole e Medie Imprese) l'identificazione di mercati.

Le infrastrutture portuali del futuro rappresentano i reali motori del recupero di un'economia sostenibile dei territori. Nel futuro, le sfide legate ai nuovi usi, alle nuove esigenze ambientali o societarie, alle innovazioni tecnologiche permetteranno alle MPMI d'investire nuovi mercati ad alta crescita.

Tra i settori portuali, nel panorama transfrontaliero, è stato constatato che tre attività sembrano oggi sostenere la crescita dei porti e delle relative alle MPMI:

- *Nautica da Diporto e Yachting: l'area riconosce molti porti turistici per oltre 150 000 anelli, decine di costruttori navali, centinaia d'imprese appaltatrici, cioè decine di migliaia di posti di lavoro diretti;*
- *Logistica: la logistica comprende sia le attività di trasporto merci, lo stoccaggio, la manutenzione, l'imballaggio e vari servizi correlati. 20.000 a 30.000 posti di lavoro sono direttamente collegate alla logistica;*
- *Porti da Crociera e Traghetti: venti porti ospitano traghetti e navi da crociera, cioè vari decine di milioni di passeggeri all'anno e vari decine di milioni di euro di benefici economici per le aziende del territorio.*

L'obiettivo generale del Progetto è quello di facilitare l'accesso delle MPMI ai mercati legati alle attività navali e portuali in forte crescita. Con BlueConnect si vuole intensificare e sostenere direttamente lo sviluppo delle MPMI appartenenti ai settori della Blue Economy della zona di cooperazione (Var, Alpi Marittime, Corsica, Sardegna, Liguria, Toscana) attraverso la creazione di un sistema che metta insieme gli organismi che erogano servizi al comparto.

A questo scopo sono stati elaborati una serie di strumenti utili per la raccolta e il trattamento dei dati, come la costruzione di uno osservatorio economico portuale (http://www.observatoire-portuaire-fr-it.eu/it) dove sono stati coinvolti una lista di porti con i riferimenti degli operatori a cui è stata inviata una lettera di presentazione del Progetto e l'invito a collaborare per la compilazione di un questionario con dati pertinenti all'indagine. Questa fase è stata condotta con l'ausilio di consulenti e esperti del settore nautico.

Promocamera, Azienda Speciale della Camera di Commercio di Sassari, con l'individuazione dei consulenti ha assicurato una raccolta d'informazioni, sulla base dei dati relativi ai siti, alle attività portuali e ai principali attori pubblici e privati coinvolti nel comparto nautico.

L'indagine è stata suddivisa a fini operativi tra l'Assonautica Nord Sardegna e la consulente Maria Vittoria Contini, i quali si sono occupati della rilevazione dei questionari in ambiti territoriali differenti; Assonautica nord Sardegna ha curato la rilevazione del Nord Sardegna ovvero di tutta la Provincia di Sassari, mentre la consulente ha completato l'indagine con la rilevazione del resto della Sardegna (Provincia di Oristano, Prov. di Nuoro, Provincia del Sud Sardegna e Città Metropolitana di Cagliari).

La metodologia è stata prestabilita dai Partner del progetto BlueConnect, i risultati esplicati nel seguente rapporto sono ottenuti attraverso l'elaborazione di una cinquantina di indicatori collegati ad un sistema d'informazione geografica e di indicatori numerici aggregabili scaturiti dal questionario/indagine.

La segmentazione armonizzata su scala territoriale ha permesso di valutare ogni tipologia di attività: trasporto merci, trasporto di passeggeri (traghetti), crociere, turismo, cantieristica navale, pesca commerciale a diversi livelli geografici.

Infine, attraverso la collaborazione con Enti e Istituzioni, si sono ottenuti dati su scala regionale e Provinciale al fine di raggiungere una conoscenza operativa delle dinamiche locali.

La metodologia utilizzata per stilare l'Osservatorio economico portuale della nautica si è articolata in 5 fasi ben distinte. Di seguito verranno elencate le azioni che hanno permesso l'elaborazione del Rapporto regionale sui dati socio-economici della Regione Sardegna.

I Fase
- **PREDISPOSIZIONE ELENCO INFRASTRUTTURE PORTUALI**

II Fase
- **CONTATTO CON GLI OPERATORI PORTUALI**

III Fase
- **COMPILAZIONE DELLE INDAGINI SULLA PIATTAFORMA BLUECONNECT CON LE INFORMAZIONI FORNITE DA OPERATORI PORTUALI E ISTITUZIONI**

IV Fase
- **ELABORAZIONE DEGLI INDICATORI SOCIO-ECONOMICI RIPORTATI NELLA PIATTAFORMA BLUECONNECT**

V Fase
- **CONDIVISIONE DEL RAPPORTO REGIONALE SUI DATI SOCIO-ECONOMICI**

1 QUADRO DI CONTESTO REGIONALE

1.1 Presentazione geografica

La Sardegna è un isola ubicata in posizione strategica al centro del Mar Mediterraneo ed è la seconda isola più estesa del mar Mediterraneo, dopo la Sicilia. Ha una superficie di 24.100 km² ed è la terza regione italiana per estensione territoriale.

Il territorio si presenta, in prevalenza, collinare e in misura minore pianeggiante e montuoso. Le zone montuose si estendono, soprattutto, nella parte centro-orientale e a nord, con le maggiori vette concentrate nel massiccio del Gennargentu: Punta La Marmora (1.834 m); Bruncu Spina (1.829 m); Altri rilievi significativi si trovano nei Monti Limbara (Punta Balistreri 1.359 m), nella catena del Goceano (Monte Rasu 1.259 m) e nei Monti dell'Iglesiente (Monte Linas 1.236 m).

Il predominante paesaggio collinare si caratterizza per la presenza di altopiani rocciosi, che prendono il nome di "tacchi" se di natura arenaria o calcarea e di "giare" se di natura granitica o basaltica. I tacchi sorgono, per lo più, nella Barbagia (il più alto è il Monte Perdedu che raggiunge 1.334 m), nell'Ogliastra (Monte Perda Liana 1.293 m) e nel Sarcidano (nel territorio di Laconi). Le giare più importanti si trovano nelle subregioni della Marmilla (Giara di Gesturi) e del Sarcidano (Giara di Serri).

La pianura si concentra soprattutto sul versante sud-occidentale dell'isola, con la piana del Campidano (la più estesa della regione), al centro con l'alta e media Valle del Tirso e a nord-ovest con la piana della Nurra.

L'idrografia sarda è alquanto modesta e comprende, in prevalenza, corsi d'acqua a carattere torrentizio. Il principale è il Tirso, mentre il Flumendosa è il più ricco di acque. Altri fiumi significativi sono il Coghinas, il Cedrino, il Temo ed il Flumini Mannu.

I laghi sono tutti di natura artificiale e i maggiori sono l'Omodeo (il più vasto lago artificiale d'Italia), il Mulargia, il bacino del Coghinas e il Posada. Fa eccezione il lago di Baratz, l'unico di origine naturale.

Il clima della Sardegna è di tipo mediterraneo con inverni miti ed estate calde e secche, le cui alte temperature (comprese tra 30° e 35°) sono in parte mitigate dalla straordinaria ventosità della regione. La piovosità è piuttosto scarsa e irregolare, concentrata tra autunno e primavera, mentre le zone montuose registrano frequenti nevicate e rigide temperature invernali.

Il rischio sismico della regione è piuttosto basso, con fenomeni sporadici e di lieve entità.

Con 1.849 km di costa la Sardegna è la regione italiana con il maggior sviluppo costiero, che alterna tratti rocciosi ed a strapiombo a nord-est a tratti bassi e sabbiosi a sud-ovest.

La fascia costiera si articola nei golfi dell'Asinara a Nord, di Orosei ad est, di Olbia a Nord-est, di Cagliari a Sud e di Alghero e Oristano ad ovest. Una caratteristica di questa Regione è la presenza di molte isole minori, tra le più grandi troviamo: l'Isola di Sant'Antioco (109 km²), l'Asinara (52 km²), l'Isola di San Pietro (50 km²), La Maddalena (20 km²) e Caprera (16 km²).

I quattro punti estremi della Regione sono: capo Falcone (a Nord), capo Teulada (a Sud), capo Comino (ad est) e capo dell'Argentiera (ad ovest).

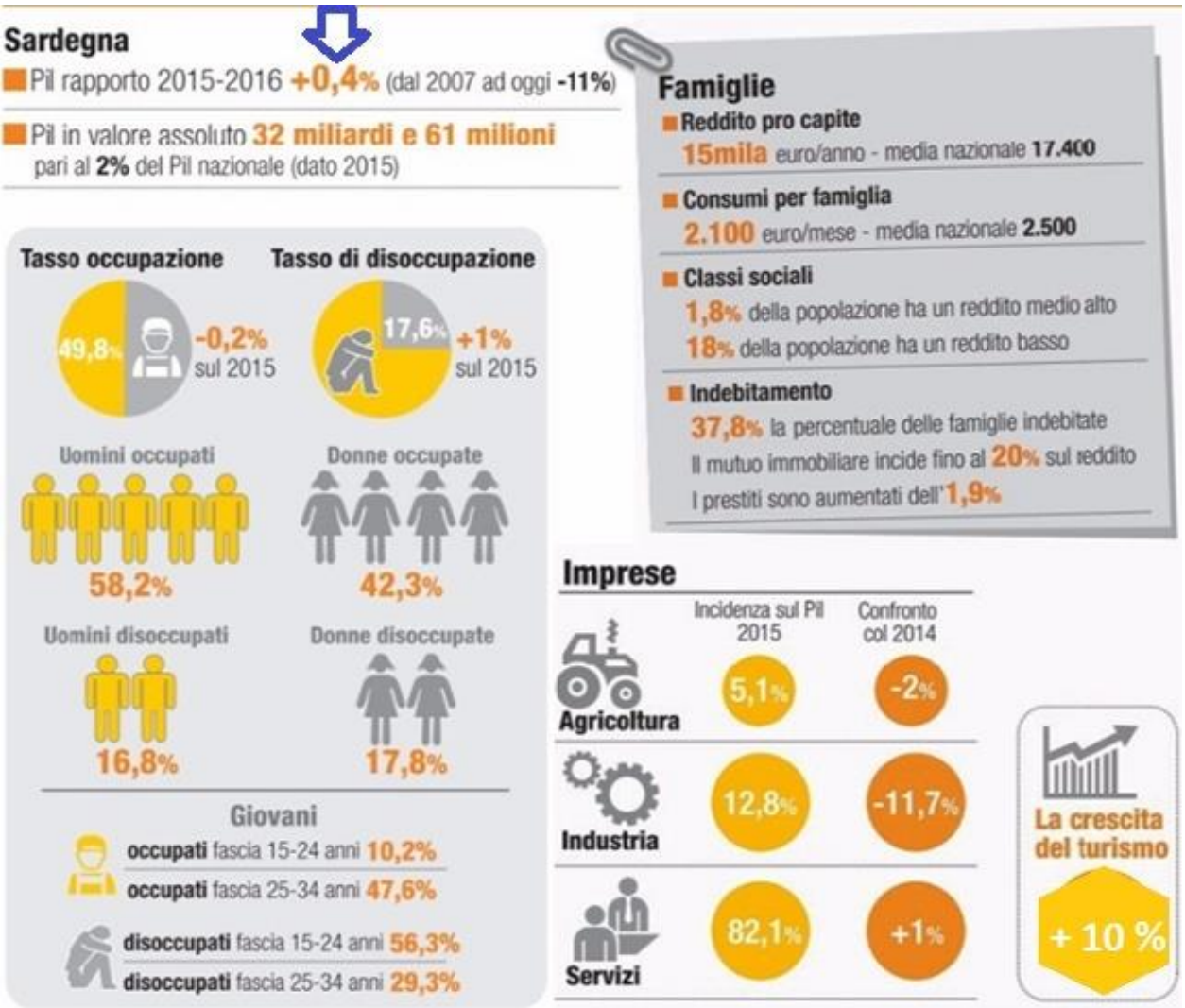
La divisione amministrativa della Sardegna prevede nel suo nuovo assetto (2016) la Provincia di Sassari, la Provincia di Nuoro, la Provincia di Oristano, la Provincia del Sud Sardegna e la Città Metropolitana di Cagliari.

L'Isola conta 1,66 milioni abitanti per una densità demografica di 69 abitanti per km², i centri urbani più importanti sono Cagliari, capoluogo regionale, e Sassari secondo polo di rilevanza regionale. La densità demografica è distribuita nei territori sardi, con un minimo nella Provincia di Nuoro di 37,69 ab./ km² contro i 52,84 ab./km² della Provincia di Oristano, i 54,68 ab./km² della Provincia del Sud Sardegna, i 64,22 ab./km² della Provincia di Sassari e i 345,87 ab./km² della Città Metropolitana di Cagliari.

Figura 1- Carte geografiche della Regione Sardegna

1.2 Presentazione economica

Da un quadro generale emerge come il 2016 sia stato un anno positivo per l'economia della Sardegna con una crescita dello 0,4% del prodotto interno lordo, interrompendo così il trend negativo iniziato nel 2012 (Rapporto Banca Italia 2017).



Fonte: Focus Economico Banca Italia Sardegna 2016

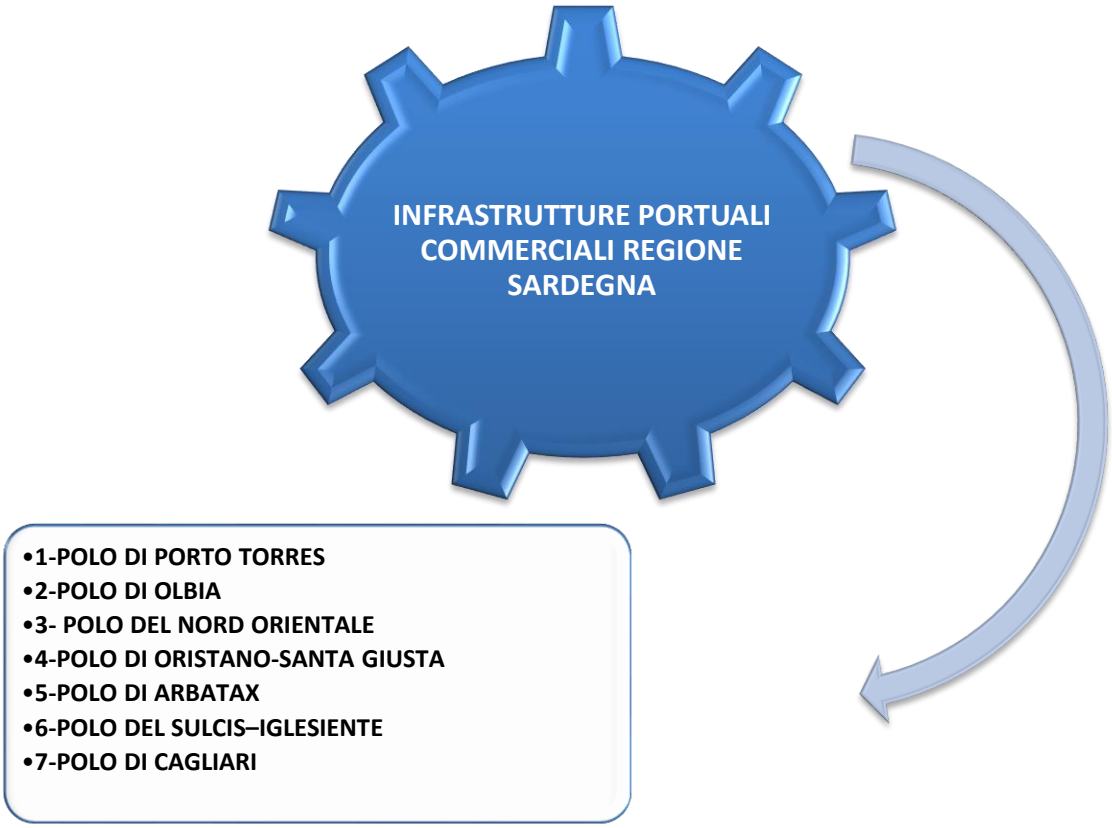
Nonostante l'economia sarda presenti ancora alcuni punti di debolezza, quali ad esempio la difficoltà di attrarre investimenti dall'estero, si assiste ad un costante aumento della crescita della domanda interna, con un conseguente effetto positivo sui consumi e sugli investimenti.
Punti di forza emersi nella lettura economica del 2016 sono stati:

- l'aumento dei finanziamenti alle imprese;
- la riduzione del costo del denaro;
- la diminuzione del tasso di disoccupazione.

Analizzando i diversi settori di attività, si è registrata per l'industria una crescita della produzione e degli ordini, soprattutto nel comparto agroalimentare e nel comparto degli investimenti produttivi.
Inoltre nel comparto edile si è interrotto il trend negativo, facendo ben sperare in ulteriori margini di miglioramento. La situazione generale della Regione appare quindi più stabile, con anche una lieve ripresa del mercato immobiliare e un aumento degli investimenti pubblici.
Per quanto riguarda il settore turistico, la domanda è in crescita per il quarto anno consecutivo, infatti, si registra +10% per arrivi e presenze. Continua la crescita delle presenze straniere: +11,7%, contro il +8,5% di quelle italiane. Si confermano principali paesi di provenienza dei turisti stranieri: Germania, Francia, Svizzera e Regno Unito, mentre, dopo anni di crescita continua, diminuisce la presenza dei turisti russi.
La stagionalità dei flussi turistici rappresenta ancora una criticità per la Sardegna. Circa il 53% delle presenze turistiche si concentra nel bimestre di luglio/agosto, questa percentuale raggiunge l'84% se si considera l'intera stagione estiva (da giugno a settembre). Il fenomeno della destagionalizzazione riguarda soprattutto flussi turistici internazionali, infatti, nei mesi di: maggio, giugno, settembre e ottobre si superano le medie delle presenze nazionali. (*24° Rapporto Crenos 2017*) .
La filiera turistica rappresenta un pilastro dell'economia dell'Isola: sia per il suo contributo al PIL regionale, sia per il volume di posti di lavoro che genera. Esso assume un significato peculiare grazie alle sue trasversalità e ai legami produttivi con gli altri settori portanti della economia sarda (comparto nautico, comparto agroalimentare, settore culturale, settore ambiente, ecc.) .
Soffermandoci ad analizzare il comparto nautico interno alla filiera turistica possiamo asserire che il mare è senz'altro uno tra i più importanti asset del capitale della Sardegna. In esso troviamo parte della nostra storia economica e del nostro attuale potenziale produttivo. Il ruolo dell'economia del mare all'interno dell'economia regionale rappresenta un importante segmento produttivo con infinite e plurime potenzialità.
La forza "blu" della economia del mare ha un' intensa capacità moltiplicativa, infatti si calcola che per ogni euro prodotto direttamente si riesce ad attivarne altri 1,9 sul resto dell'economia (*V Rapporto sull'Economia del Mare, Unioncamere, 2016).*
Le esportazioni regionali danno segnali positivi, la movimentazione di merci riguarda soprattutto produzioni di: coke, prodotti petroliferi raffinati, prodotti alimentari, chimici, metallo, metallurgia. Nel primo trimestre del 2017 si registra un trend positivo per il settore dell'export. L'Ue è la principale area di destinazione delle esportazioni sarde, con una quota del 41,3%, seguita dall'Africa settentrionale (19,4%), dal Medio Oriente (17,9%) e dai Paesi europei non Ue (14%). In queste aree si è registrato un aumento delle esportazioni solo nell'Ue (+10,7%). (*Rapporto Ice 2016-2017 "L'Italia nell'economia internazionale").*
Le stime dell'Autorità Portuale (2017) indicano che il 91% dell'Import/Export sul territorio avviene attraverso l'ausilio di Navi, la media nazionale Italiana è del 37%.

1.3 Presentazione comparto nautico

La Regione Sardegna ha un sistema portuale articolato in differenti poli rappresentati da uno o più scali di diversa natura. Analizzando le infrastrutture dedicate al trasporto passeggeri e al trasporto merci la Regione Sardegna fa la seguente distinzione:



1)polo di Porto Torres, ha funzioni di:

- grande piattaforma logistico-industriale del centro-nord dell'Isola;
- principale scalo dell'Isola per i collegamenti Ro-Ro misti nazionali con il porto di Genova e in prospettiva futura con Civitavecchia;
- principale scalo dell'Isola per i collegamenti Ro-Ro misti internazionali con la Francia e in prospettiva futura con la Spagna;
- porto crocieristico con sole funzioni di transito;
- scalo per merci e container integrato con quelli dell'arco costiero ligure e del centro nord della Spagna, che soffrono di fenomeni di saturazione degli spazi;
- scalo al servizio delle aree industriali contigue da localizzarsi nel porto industriale;
- di scalo merci attrezzato, in particolare, per il trasferimento modale gomma/ferro e per il traghettamento di carri.

2)polo di Olbia-Golfo Aranci, ha funzioni di:

- principale scalo dell'Isola per il cabotaggio dei passeggeri e quindi per le linee Ro-Ro miste;
- polo crocieristico della Sardegna settentrionale con funzioni sia di transito che di scalo hub ;

- scalo merci Ro-Ro, principalmente al servizio della Sardegna del nordest.

3)polo della Gallura (Santa Teresa di Gallura, La Maddalena e Palau), ha funzioni di:

- scalo passeggeri a garanzia della continuità territoriale con la vicina Corsica e dell'Isola di La Maddalena.

4) polo di Oristano, ha funzioni di:

- principale scalo regionale per la movimentazione delle merci secche alla rinfusa in forte integrazione logistica con lo scalo di Cagliari.

5)polo di Arbatax, ha funzioni di:

- Scalo per collegamenti Ro-Ro misti e tuttomerci tra la Sardegna centro orientale e l'arco tirrenico centro settentrionale;
- porto crocieristico con sole funzioni di transito;
- porto industriale per la cantieristica per l'industria petrolifera;

6)polo del Sulcis (Portovesme, Calasetta, Carloforte, Sant'Antioco) ha funzioni di:

- scalo merci al servizio delle industrie da localizzarsi nel porto di Portovesme;
- polo passeggeri (Carloforte, Portovesme, Calasetta) a garanzia della continuità territoriale dell'Isola di San Pietro
- approdo localizzato nel porto di Calasetta contestualmente al miglioramento della viabilità di collegamento con la S.S. 126;
- scalo turistico per crociere in transito e diportismo nautico localizzato nel porto di Sant'Antioco.

7)polo di Cagliari,ha funzioni:

- di scalo passeggeri e merci per collegamenti Ro-Ro nazionali e internazionali (Spagna e Nord Africa) al servizio dei traffici della Sardegna centro – meridionale.
- di polo crocieristico della Sardegna meridionale con funzioni sia di transito che di scalo hub;
- di scalo industriale per la cantieristica al servizio della nautica da diporto con aree attrezzate per il rimessaggio e la manutenzione delle imbarcazioni;
- di terminal hub del Mediterraneo occidentale per flussi container e di centro di smistamento merci ;
- di scalo industriale per le rinfuse solide da localizzare all'interno del porto canale;
- di scalo industriale per le rinfuse liquide nei terminal di Porto Foxi e Macchiareddu.

Le principali relazioni di trasporto marittimo intraprese durante il 2017 dai porti commerciali sono elencate nella seguente tabella, le tratte sono da intendersi andata/ritorno (Regione Sardegna,2017).

TRASPORTO MARITTIMO (RO RO/PAX):PRINCIPALI TRATTE/COLLEGAMENTI, 2017

Figura 2 - Mappa collegamenti marittimi Sardegna

Ai grandi poli infrastrutturali dedicati ai passeggeri e/o alle merci, si aggiungono i porti turistici tra i quali emergono, in modo particolare, all'interno dei confini amministrativi della Provincia di Sassari: Porto di

Alghero, Porto di Stintino, Porto di Castelsardo, Marina di Olbia, Porto Cervo, Porto Rotondo, Marina di Portisco, Porto di Santa Teresa; nella Provincia di Nuoro: La Caletta-Siniscola e Porto di Santa Maria Navarrese; nella Provincia di Oristano: Marina di Torregrande e il Porto di Bosa; nella Provincia del Sud Sardegna: Marina di Villasimius e il Porto di Carloforte; presso la Città Metropolitana di Cagliari: Porto di Cagliari, Marina di Capitana.

La Sardegna, Isola caratterizzata da significative frastagliature in alcune sue coste, mostra una forte vocazione e attitudine al turismo nautico. La fascia costiera misura 1,850 km, con una distribuzione di 66 infrastrutture turistiche portuali, per un totale di 20.500 posti barca, si stima in media 1 porto ogni 28 km di costa.

I risultati del NauticalQuality Index (NaQI)[1] confermano l'importanza della portualità turistica sul territorio della Regione Sardegna. L'indice NaQI, elaborato dall'Osservatorio Nautico Nazionale nel 2011 e aggiornato nel 2014, misura la qualità nautica dei territori sulla base di 6 macro-parametri: accessibilità e saturazione, porti e posti barca, qualità dei servizi portuali, altri turismi del mare, qualità turistica, sostenibilità e qualità ambientale.

Il NaQI stila una classifica per le 62 Province di mare, sia per i sei indicatori, sia per il complessivo indicatore "NauticalQuality Index" che misura la qualità con valori che vanno da 100 (miglior valore) a 0 (valore peggiore)[2].

L'indice NAQI nel 2014 pone al primo posto, fra tutte le Province di mare d'Italia, la portualità sviluppata nel Nord Sardegna (dal 2016 Provincia di Sassari). Questo primato è stato raggiunto grazie al rapporto tra porti/posti barca e tra accessibilità/saturazione. La presenza di numerose tipologie portuali, il numero di posti barca nel Nord Sardegna (soprattutto nei Comuni di Olbia e Arzachena), associate alla presenza di "luoghi" conosciuti e ricercati fanno di quest'area un'importante attrattiva per il diportista proveniente da tutto il mondo. Ad arricchire le attrattive per la navigazione dei diportisti nella costa della Provincia di Sassari si indicano tra le eccellenze: il tratto di mare della Pelosa nel Golfo di Stintino, il Parco Nazionale dell'Asinara - Area Marina Protetta "Isola dell'Asinara", l'Area Marina Protetta Capo Caccia Isola Piana, l'innovativo Parco Geominerario nella costa dell'Argentiera, il Parco Nazionale dell'Arcipelago della Maddalena, l'Area Marina Protetta di Tavolara Capo Coda Cavallo e infine la Costa Smeralda.

La Sardegna presenta differenti dislocazioni portuali: alcuni si trovano all'interno delle città (Es. Porto di Alghero, Porto Torres, Porto di Castelsardo, Porto di Cagliari), spesso nelle vicinanze dei centri storici, altri nelle periferie degli abitati (Es. Marina di Olbia) ed altri ancora in prossimità di strutture alberghiere e complessi residenziali (Es. Marina di Portisco, porto Palumbalza). Vi sono, infine, alcuni ancoraggi turistici che potrebbero avvantaggiarsi di un miglioramento nei collegamenti con le realtà abitative (Es. Porto Conte, Marina di Torregrande Oristano).

Se si analizzano le strutture portuali sarde sotto il profilo delle gestioni, si presenta una situazione variamente articolata: vi sono porti realizzati e gestiti da soggetti privati e porti gestiti da soggetti pubblici, rappresentati solitamente da comuni o società controllate dai comuni; vi sono infine casi in cui all'interno

[1] Il NaQI fornisce la misura della "vocazione nautica" delle province di mare. Per misurare la vocazione nautica, così come si fa nel caso della "qualità della vita". L'ONN ha considerato come fruitore il diportista o, comunque chi vuol praticare sport e attività che implicano un momento di navigazione.

[2] Nella costruzione del NaQI l'ONN ha seguito un'elaborazione strettamente aderente alla più accreditata metodologia di calcolo: i quattro indicatori sintetici sono infatti calcolati in maniera additiva, sommando i contributi delle undici variabili selezionate, calcolando i corrispondenti z-scores[2], ottenuti sottraendo ad ogni osservazione il valore della media delle osservazioni e dividendo il risultato per il corrispondente scarto quadratico medio. Dalla sommatoria di ciascun indicatore parziale, opportunamente ristandardizzato e pesato per il vettore di ponderazione dimensionale, ottenendo un indicatore, a sua volta convertito in centesimi per una più chiara evidenziazione dei risultati. Il risultato del NaQI è dunque risultato della sommatoria dei quattro indici sintetici ed è riassumibile in una classifica generale.

del porto è presente una molteplicità di concessionari, titolari di uno o più pontili, come ad esempio al porto di Alghero (porto con più posti barca della Sardegna capace di ospitare maxi yacht fino a 60 metri).
I frequentatori dei porti turistici sono anzitutto diportisti stanziali sardi, mentre i navigatori di transito provengonodal resto d'Italia, dall'Europa (per lo più tedeschi, inglesi, francesi, spagnoli) e anche da paesi extra UE (USA, Australia, Russia).
Si registra da anni una massiccia presenza di maxi yacht nei mari sardi. Questo ha fatto sì che, proprio in virtù di queste presenze record, si avessero ricadute positive su tutto il comparto turistico e nautico. A primeggiare come "vetrina" vi è il Nord Sardegna, ma, i panfili milionari presenziano su tutti i mari dell'Isola, confermando il maggior numero di presenze nei mesi estivi.

2 PORTI E ATTIVITÀ NEL PROGETTO BLUECONNECT

2.1 Infrastrutture portuali

Nei comuni costieri sardi si è sviluppato il crescente interesse per il settore, individuando nella nautica una possibilità di sviluppo e crescita per tutto il territorio. In particolare, in alcune aree del Nord dell'Isola, c'è un ottimo livello di sviluppo del settore, soprattutto nel territorio Algherese e nei comuni di Arzachena e Olbia, dove è molto forte il binomio nautica-economia e nautica-turismo. Qui, infatti, le infrastrutture sono molto più numerose rispetto al Sud dell'Isola.

Oggi il settore nautico è considerato trainante per l'economia turistica, infatti, si integrano con esso altre linee di sviluppo, quali: agroalimentare, artigianato e turismo dell'entroterra.

Negli ultimi 20 anni vi è stata una presa di coscienza da parte di tutto il contesto sardo nei confronti della nautica. Vent'anni fa il settore veniva considerato come "esterno" ossia "non facente parte della nostra cultura", si costruivano strutture portuali senza pensare ad una logica di sistema. Quasi tutti gli approdi risultavano privi di collegamenti stradali con i centri dell'entroterra, con gli aeroporti ed erano spesso distanti da strutture ricettive, da attrattive culturali e, quel che è peggio, non collegati a una rete di porti turistici. I porti per lungo tempo hanno costituito un parcheggio di barche, un casuale rifugio per la navigazione da diporto.

Fatta questa breve premessa sull'*excursus* storico della portualità in Sardegna occorre focalizzarsi sulle scelte strategiche dettate dal Progetto BlueConnect che hanno permesso l'individuazione dei porti da analizzare.

Per meglio comprendere le scelte delle infrastrutture portuali, individuate per l'analisi regionale, si fa riferimento alla classificazione delle tipologie portuali rielaborate utilizzando i criteri adottati da Pagine Azzurre (*M.V. Contini, 2009*) identificabili in:

CLASSIFICAZIONE TIPOLOGIE PORTUALI

- INFRASTRUTTURE COSTRUITE APPOSITAMENTE PER IL DIPORTO CHE RISULTANO ESSERE BEN PROTETTE IN TUTTE LE CONDIZIONI CLIMATICHE. DOTATE DI INNUMEREVOLI SERVIZI, VENGONO COSTRUITE SECONDO UN PROGETTO ORIGINALE CHE COMPRENDE, ANCHE, LA REALIZZAZIONE DI NEGOZI E INFRASTRUTTURE RESIDENZIALI E TURISTICHE.
- INFRASTRUTTURE PUBBLICHE, NON UTILIZZATE ESCLUSIVAMENTE PER LA NAUTICA DA DIPORTO, IN QUANTO CAPACI DI OSPITARE DIFFERENTI TIPOLOGIE DI IMBARCAZIONI. SI TRATTA DI STRUTTURE PROTETTE DA UNA O PIÙ DIGHE ESTERNE, AL CUI INTERNO SI TROVA UN ELEVATO NUMERO DI SERVIZI PER LE IMBARCAZIONI.
- INFRASTRUTTURE CON MINOR OFFERTA DI SERVIZI, INCLUSE ZONE ADIBITE AL RIMESSAGGIO A MARE E ALLA SOSTA-RIPARAZIONE.
- INFRASTRUTTURE PRESSO LA COSTA, PROTETTE DA RIPARI NATURALI O ARTIFICIALI E DOTATE DI CONVENIENTI ATTREZZATURE, NELLE QUALI LE NAVI POSSONO ESSERE ORMEGGIATE PER COMPIERE LE OPERAZIONI D'IMBARCO E DI SBARCO.

Nel computo dei porti sono stati esclusi i porti prettamente industriali che non operano in termini trasporto merci/passeggeri (Porto Vesme, Porto Canale di Cagliari, Porto Foxi) e i Porti Militari. Come annoverato dal programma operativo transfrontaliero si prevede "una segmentazione armonizzata su scala territoriale che permette di valutare ogni tipologia di attività: trasporto merci, trasporto di passeggeri, crociere, turismo, cantieristica navale, pesca".
Sono stati inoltre lasciati fuori dall'analisi i piccoli approdi stagionali che non creando indotto per il comparto nautico rappresentano unicamente un "parcheggio di barche per i residenti" (Es. Porto Bello di Gallura).

I porti individuati per il **Progetto BlueConnect sono 66**, all'interno di essi si esercitano più attività (diporto e yachting, trasporto marittimo, trasporto costiero, terminal crocieristico) per un totale di **79 attività** ricadenti nei territori: della Provincia di Sassari, della Provincia di Nuoro, della Provincia di Oristano, della Provincia del Sud Sardegna e della Città Metropolitana di Cagliari.

Operando una suddivisione per attività svolta all'interno del porto si ha la seguente classificazione:

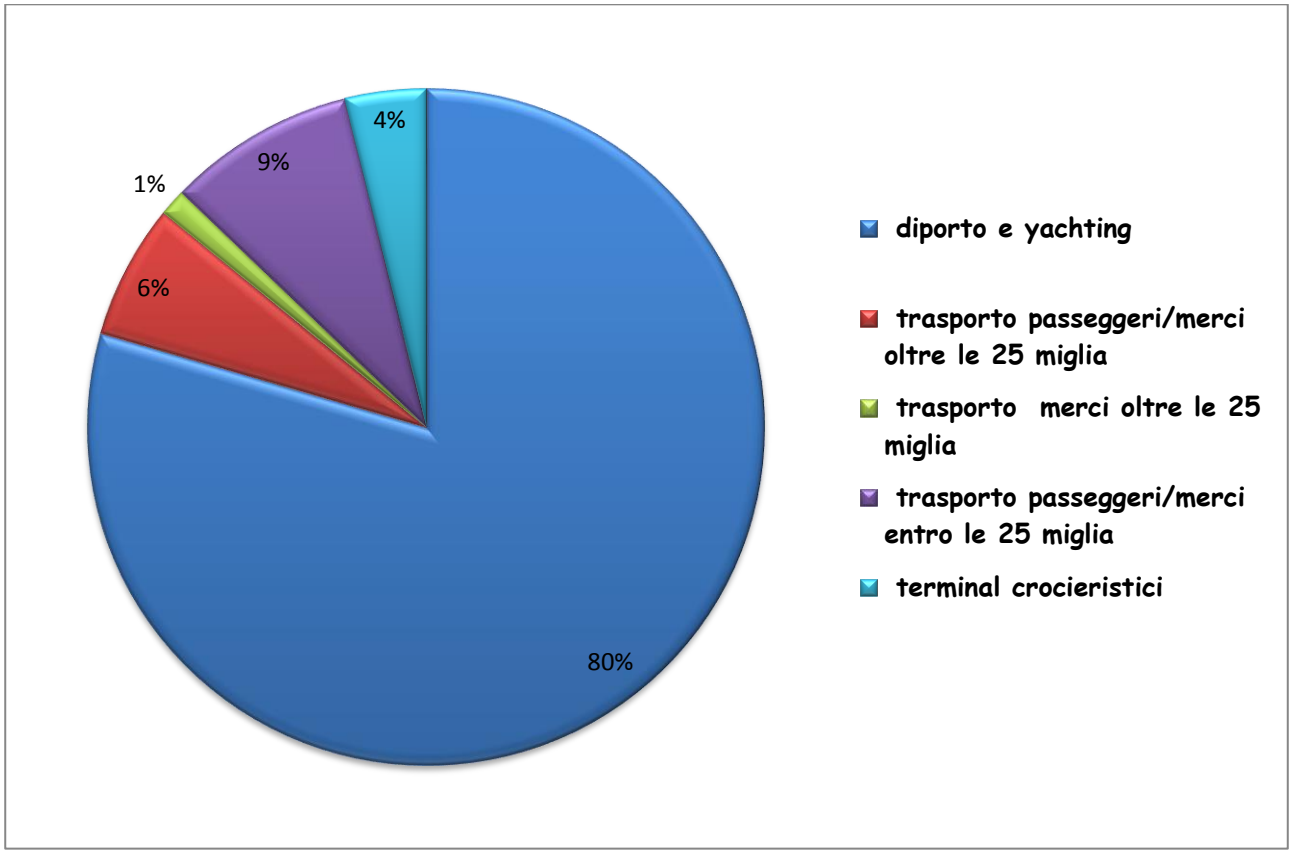
CLASSIFICAZIONE TIPOLOGIE PORTUALI PROGETTO BLUECONNECT

- 62 STRUTTURE DEDICATE AL DIPORTO E YACHTING
- 5 INFRASTRUTTURE IMPIEGATE PER IL TRASPORTO OLTRE LE 25 MIGLIA DI PASSEGGERI/MERCI (PORTO TORRES, OLBIA, GOLFO ARANCI, ARBATAX, CAGLIARI);
- 1 INFRASTRUTTURA IMPIEGATA PER IL TRASPORTO OLTRE LE 25 MIGLIA DI MERCI (ORISTANO)
- 7 INFRASTRUTTURE IMPIEGATE PER IL TRASPORTO ENTRO LE 25 MIGLIA DI PASSEGGERI/MERCI (PORTO TORRES, SANTA TERESA DI GALLURA, CARLOFORTE, CALASETTA, ARBATAX, LA MADDALENA, PALAU)
- 4 TERMINAL CROCIERISTICI (PORTO TORRES, OLBIA, GOLFO ARANCI, CAGLIARI)

Alcuni porti turistici svolgono inoltre attività di trasporto passeggeri per visitare luoghi di valenza turistica (Es. Isola di Caprera, Isola di Spargi, Isola di Tavolara, Grotte di Nettuno, Cala Gonone, Santa Maria Navarrese, etc.).

Al fine di meglio esplicare questo risultato, si riporta a titolo esemplificativo il porto di Porto Torres il quale possiede: porto turistico, porto commerciale, terminal crocieristico, ma per metodologia condivisa con i Partner del progetto viene considerato come un'unica infrastruttura portuale.
La seguente rappresentazione grafica pone in evidenza come l'80% delle infrastrutture portuali esercitino attività di diporto e yachting, il restante 20% è suddiviso tra le attività di trasporto passeggeri e merci per il 16% e il 4% dedicato ai terminal crocieristici.

Figura 3 - Distribuzione attività portuali



Segue la tabella con l'indicazione delle 66 infrastrutture portuali divise per confini amministrativi provinciali e con distinzione per attività: diporto e yachting, trasporto marittimo, trasporto costiero e terminal crocieristici.I porti seguono l'ordine alfabetico.

Figura 4 - Elenco porti coinvolti nel progetto

PORTI		DIPORTO YACHTING	TRASPORTO MARITTIMO	TRASPORTO COSTIERO	TERMINAL CROCIERE
PROVINCIA DI SASSARI					
1.	BAIA CADDINAS	X			
2.	BAJA SARDINIA CALA BITTA	X			
3.	CALA DEI SARDI	X			
4.	GOLFO ARANCI	X	X		X
5.	LA MADDALENA (STAZIONE MARITTIMA)			X	
6.	LA MADDALENA CALA CAMICIOTTO	X			
7.	LA MADDALENA CALA MANGIAVOLPE	X			
8.	LA MADDALENA MARINA DEL PONTE	X			
9.	LA MADDALENA PORTO MASSIMO	X			
10.	LA MADDALENA-CALA GAVETTA	X			
11.	MARINA DI CUGNANAPORTO ASFODELI	X			
12.	MARINA DI ISOLA ROSSA	X			
13.	MARINA DI OLBIA	X			
14.	OLBIA (STAZIONE MARITTIMA)		X		X
15.	OLBIA CNO	X			
16.	OLBIA LEGA NAVALE	X			
17.	PALAU	X		X	
18.	PALAU CALA CAPRA	X			
19.	PALAU PORTO RAFAEL	X			
20.	PALUMBALZA	X			
21.	POLTU QUATU MARINA DELL'ORSO	X			
22.	PORTISCO	X			
23.	PORTO CERVO	X			
24.	PORTO CONTE	X			
25.	PORTO DI ALGHERO	X			
26.	PORTO DI CANNIGIONE	X			
27.	PORTO DI CASTELSARDO	X			
28.	PORTO DI FERTILIA	X			
29.	PORTO OTTIOLU	X			
30.	PORTO POZZO	X			
31.	PORTO ROTONDO	X			
32.	PORTO SAN PAOLO	X			
33.	PORTO SPURLATTA' COSTA CORALLINA	X			
34.	PORTO TORRES (STAZIONE MARITTIMA)		X	X	X
35.	PORTO TORRES CORMORANO MARINA	X			
36.	PUNTA MARANA	X			
37.	PUNTALDIA	X			
38.	SANTA TERESA GALLURA	X		X	
39.	STINTINO ANCORA YACHT CLUB	X			
40.	STINTINO MANNU	X			
41.	STINTINO MINORI	X			

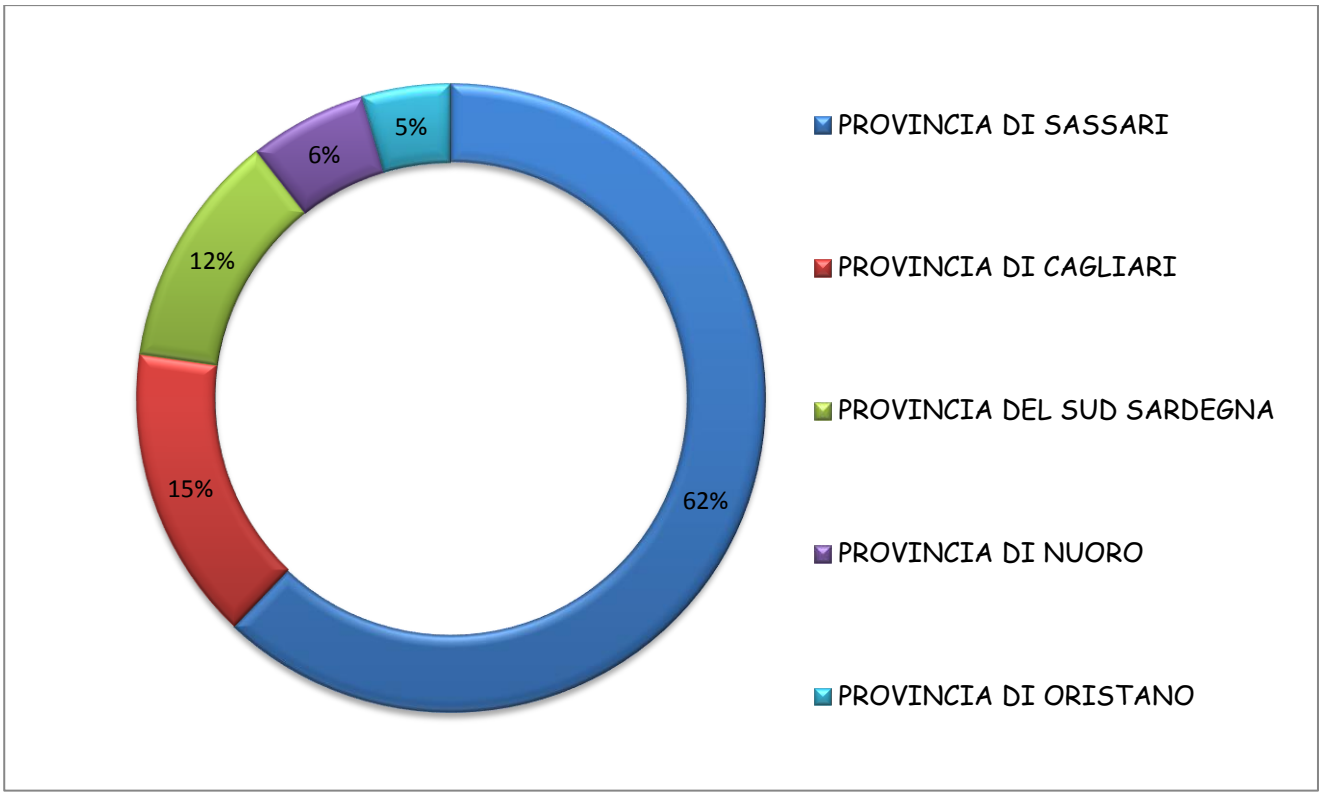
PROVINCIA DI ORISTANO					
42.	PORTO DI BOSA	X			
43.	PORTO DI ORISTANO		X		
44.	PORTO TORREGRANDE ORISTANO	X			
PROVINCIA DI NUORO					
45.	MARINA DI ARBATAX	X	X	X	
46.	PORTO CALA GONONE	X			
47.	PORTO LA CALETTA	X			
48.	PORTO SANTA MARIA NAVARRESE	X			
PROVINCIA DEL SUD SARDEGNA					
49.	MARINA DI VILLAPTUZU	X			
50.	MARINA DI VILLASIMIUS	X			
51.	PORTO DI BUGGERRU	X			
52.	PORTO DI CALASETTA	X		X	
53.	PORTO DI CARLOFORTE	X		X	
54.	PORTO DI SANT'ANTIOCO	X			
55.	PORTOSCUSO	X			
56.	PORTU NOU TEULADA	X			
CITTA METROPOLITANA DI CAGLIARI					
57.	MARINA CALA VERDE	X			
58.	MARINA DEL SOLE	X			
59.	MARINA DI BONARIA	X			
60.	MARINA DI CAPITANA	X			
61.	MARINA DI PORTUS KARALIS	X			
62.	MARINA DI SANT'ELMO	X			
63.	MARINA PICCOLA	X			
64.	MOTOMAR SARDA	X			
65.	PERD'E SALI	X			
66.	PORTO DI CAGLIARI (STAZIONE MARITTIMA)		X		X

CLASSIFICAZIONE E DISTRIBUZIONE DELLE TIPOLOGIE PORTUALI

	DIPORTO YACHTING	TRASPORTO MARITTIMO	TRASPORTO COSTIERO	TERMINAL CROCIERE
PROVINCIA DI SASSARI	**39**	**3**	**4**	**3**
PROVINCIA DI ORISTANO	**2**	**1**	**0**	**0**
PROVINCIA DI NUORO	**4**	**1**	**1**	**0**
PROVINCIA SUD SARDEGNA	**8**	**0**	**2**	**0**
CITTA' METROPOLITANA DI CAGLIARI	**9**	**1**	**0**	**1**
TOTALE REGIONE SARDEGNA	**62**	**6**	**7**	**4**

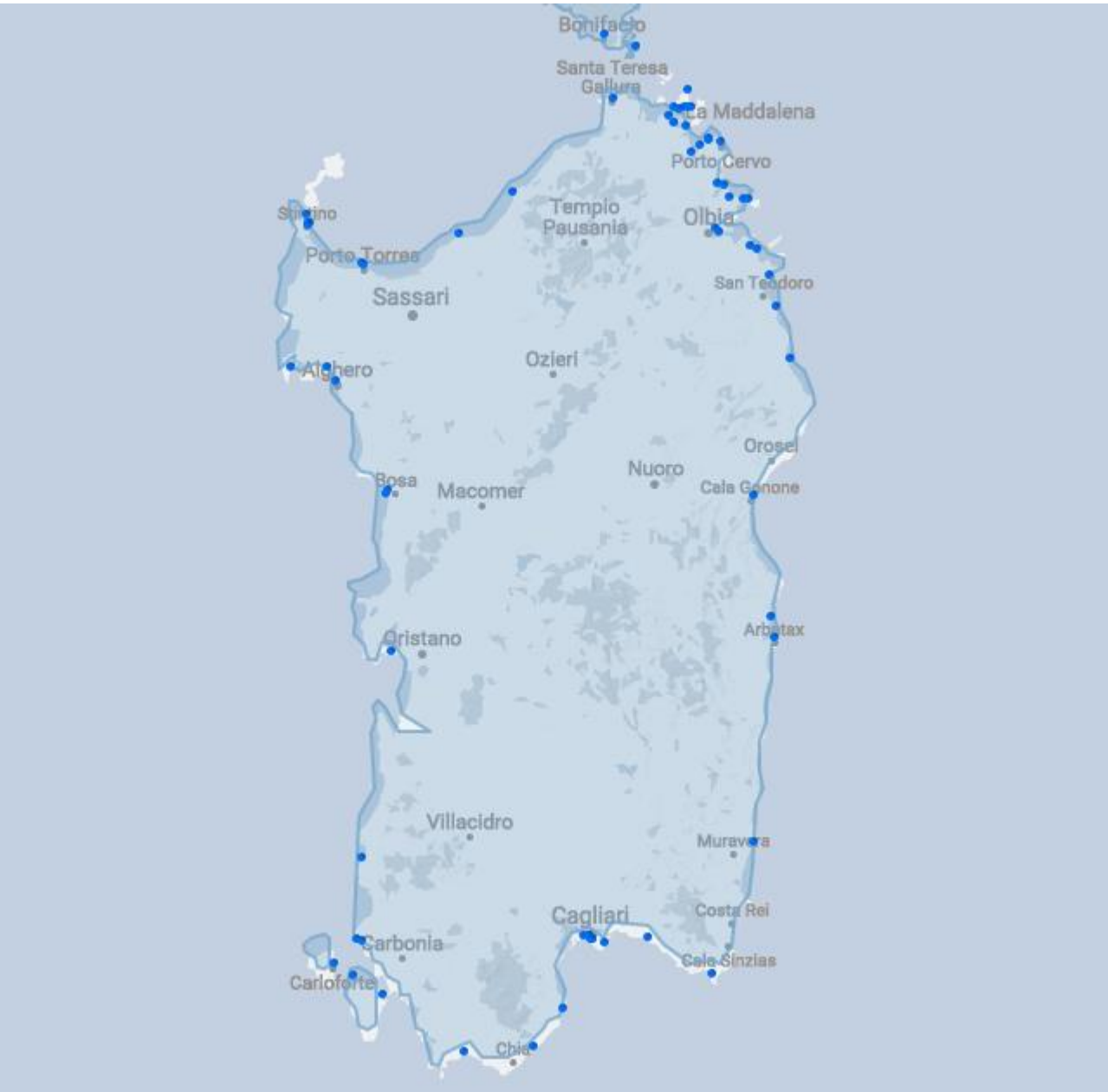
La tabella può essere rappresentata nel seguente grafico ad anello da cui si evince che più della metà delle infrastrutture portuali sono concentrate nella Provincia di Sassari (62%). Questo dato è significativo e denota il forte carattere diportistico/portuale del Nord Sardegna favorito soprattutto dai ridossi naturali dove sono sorte la maggior parte delle infrastrutture portuali.

Figura 5 - Infrastrutture portuali suddivise per province



La disseminazione delle infrastrutture portuali è riportata nella seguente carta geografica elaborata per il progetto Blueconnect, consultabile nel portale dell'osservatorio all'indirizzo: http://www.observatoire-portuaire-fr-it.eu/it/.

Figura 6 - Cartografia porti Sardegna



Fonte: Osservatorio BlueConnect 2017

2.2 I porti: analisi dei dati settoriali

Tabella 1 - Porti del territorio - Principali indicatori

INFRASTRUTTURE PORTUALI		
Caratteristiche del porto	**Valore**	**Tasso di risposta %**
Numero di porti sul territorio	66	
Numero di porti che gestiscono un campo boe	12	100,00
Numero di posti nel campo boe	1362	21,21
Superficie totale (m²)	10.772.025	100,00
Attività Diporto & yachting	62	98,48
Attività Trasporto passeggeri	14	21,21
Attività Trasporto merci	6	9,09
Dipendenti fissi	361	100,00
Ricavi 2016 (k€)	42.063	39,39
Fatturato 2016 (k€)	44.375	40,91
Imposta fondiaria 2016 (k€)	0	6,06
Canoni 2016 (k€)	5.430	12,12
Altre imposte e tasse 2016 (k€)	876	4,55
Attrezzature	**Valore**	**Tasso di risposta %**
Numero di porti attrezzati di stazioni di rifornimento	41	100,00
Numero di porti attrezzati di rampe di varo / alaggio	44	100,00
Numero di posti auto (parcheggio)	9.455	53,03
Ambiente	**Valore**	**Tasso di risposta %**
Numero di porti attrezzati di sistemi di pompaggio di acque reflue	40	100,00
Numero di porti realizzando dragaggi periodici	13	100,00
Numero di porti attrezzati di sistemi di raccolta differenziata dei rifiuti delle navi	53	100,00
Numero di porti attrezzati di barriere anti-inquinamento	37	100,00
Numero di porti con certificazioni ambientali	21	31,82
Lavori & Progetti	**Valore**	**Tasso di risposta %**
Totale importo dei lavori condotti 2015-2016 (K€)	9.226	19,70
Totale dei lavori annunciati 2017-2018(K€)	26.438	21,21
Imprese /servizi	**Valore**	**Tasso di risposta %**
Numero di imprese sul sito	511	100,00
Numero di imprese fuori sito che lavorano per i porti	3.846	100,00

Le infrastrutture portuali occupano una superficie totale di 10.772.025 mq. Questo dato è stato calcolato utilizzando le cifre indicate dal 100% degli intervistati, il dato è composto dalla somma della superficie dello specchio acqueo, più gli spazi terrestri concessi al porto.

Più della metà dei porti possiede un parcheggio adiacente, dove possono sostare complessivamente circa 9500 autovetture. Questo dato è parziale, destinato probabilmente a raddoppiarsi, infatti, è stata riscontrata una generale difficoltà nel calcolo dei posti auto interni e adiacenti ai porti.

Dall' osservatorio risultano circa 1300 posti barca distribuiti in campi boe disseminati lungo la costa sarda, per lo più ricadenti in aree di tutela ambientale (AMP).

Per quanto riguarda gli indicatori ambientali la maggior parte dei porti sardi sono attrezzati per la raccolta differenziata dei rifiuti in ottemperanza a quanto previsto Decreto Legislativo 24 giugno 2003, n. 182

"Attuazione della direttiva 2000/59/CE relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti predetti dalle navi ed i residui del carico".

Il decreto ha l'obiettivo di ridurre gli scarichi in mare, dei rifiuti e dei residui del carico prodotti dalle imbarcazioni/navi che utilizzano porti situati nel territorio dello Stato Italiano nello specifico della Regione Sardegna, nonché di migliorare la disponibilità e l'utilizzo degli impianti portuali di raccolta dei rifiuti e dei residui.

Sono circa 40 le stazione di rifornimento di combustibili e di lubrificanti, solitamente sono stazioni capaci di rifornire contemporaneamente due imbarcazioni medio-piccole, generalmente sono dotate di panne antinquinamento e di sistemi per il recupero del carburante versato in acqua. Tali stazioni sorgono per lo più in prossimità dell'imboccatura del porto, in zone Isolabili e facilmente accessibili dai mezzi di soccorso.

Sono 44 i porti che hanno la possibilità di fornire il servizio di varo e alaggio alle imbarcazioni.

Totale ricavi, fatturato, Posti di lavoro

Si è rilevata una difficoltà nell'ottenere le informazioni sui ricavi, sul fatturato e sui posti di lavoro attraverso il sondaggio proposto. Gli imprenditori portuali hanno comunicato parzialmente tali dati per motivi di riservatezza.

Per stimare le dimensioni del fatturato e il numero dei dipendenti si è utilizzata la banca dati del Registro Imprese della CCIAA SS, la quale attraverso il deposito dei bilanci delle società di capitali ha potuto verificare tali risultati a esclusione dell'universo delle ditte individuali in quanto esonerate dal deposito presso la CCIAA dei documenti contabili.

TABELLA RISULTATI FINANZIARI DELLE SOCIETÀ DI CAPITALI, 2016

DIPENDENTI FISSI / DIPENDENTI STAGIONALI	361+192
RICAVI 2016 (K€)	42.063
FATTURATO 2016 (K€)	44.375

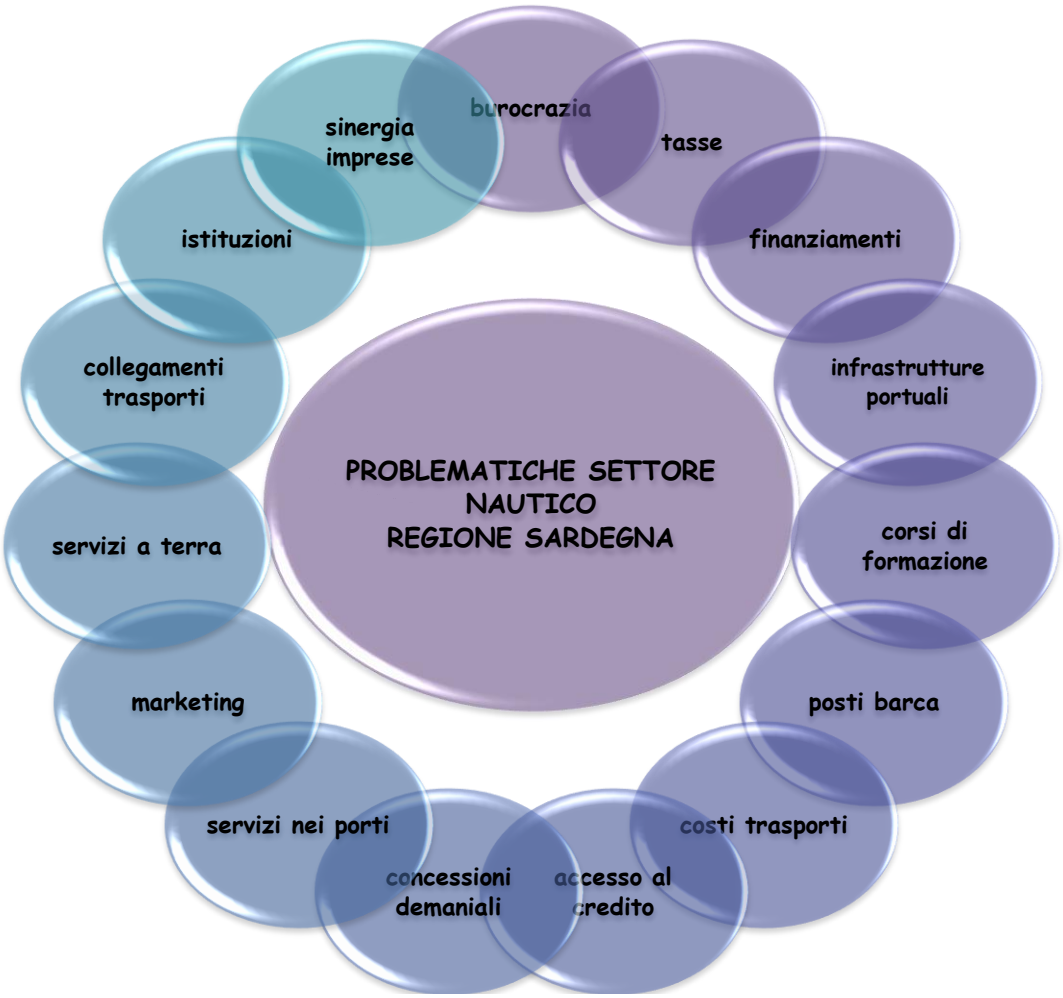
È emerso che circa il 40% dei porti fattura 44 milioni di euro impiegando circa 550 dipendenti (circa 200 solo nelle stagioni estive). Da questa statistica sono esclusi i poli portuali commerciali, evincendo quindi un indotto generato interamente dalla portualità turistica.

I dati sono destinati ad aumentare in maniera considerevole , se si considera che il calcolo esclude le ditte individuali e le società che gestiscono il traffico passeggeri/merci/container.

2.2.1 Criticità

Le criticità riscontrate tra gli operatori portuali ed esperti del settore si possono suddividere in difficoltà interne alla filiera e in esternalità che trasversalmente influenzano il settore dell'economia del mare.
La seguente immagine riporta le criticità di carattere generale che gli operatori hanno manifestato durante la compilazione dell'indagine, le problematiche prioritarie variano a seconda delle esigenze di ogni infrastruttura portuale.

CRITICITA'GENERALI EMERSE NELL'INDAGINE BLUECONNECT



Le problematiche riscontrate tra gli intervistati sono soprattutto di carattere tributario, fiscale e burocratico. La burocrazia e gli scarsi finanziamenti sono da considerarsi come esternalità negative che rallentano lo sviluppo del settore nautico.
Si evince una tempistica esagerata per il rilascio di autorizzazioni e documentazioni, inoltre le competenze in materia nautica sono suddivise tra più uffici pubblici dando origine a confusione in una materia, quella delle concessioni nautiche, già di per se intricata.

Sono diversi gli imprenditori della Regione che vorrebbero porti turistici e approdi con più posti barca, più servizi da offrire ai diportisti e un fondale adeguato ad ospitare i maxi yacht (navi da diporto).
Lo sviluppo e il potenziamento delle infrastrutture portuali sono un tema che interessa gli imprenditori poiché accrescendo il numero dei fruitori dei porti, si potenzia l'indotto delle imprese nautiche che gravitano intorno ad esso.
I porti in alcuni tratti di costa risultano essere scarsamente connessi tra loro via mare, alcune strutture portuali risentono anche dell'insufficiente collegamento stradale, aeroportuale e ferroviario.
Sul tema delle concessioni portuali, alcuni intervistati chiedono l'intervento delle Istituzioni per controllare le gestioni del porto, regolare le controversie tra le concessioni confinanti, e garantire l'equa concorrenza tra gli imprenditori.
Attraverso le indagini si riscontra la volontà di attivare dei percorsi formativi che qualifichino ulteriormente i propri dipendenti, al fine di rendere competitive le imprese dell'economia del mare nello scenario nazionale. In particolare, gli intervistati hanno mostrato interesse per corsi volti a migliorare la conoscenza nelle lingue straniere, al fine di facilitare i contatti con fornitori e clienti stranieri (la lingua più richiesta è l'inglese); è emersa, inoltre, la necessità di incrementare la dimestichezza in campo informatico e delle nuove tecnologie.
Infine si aggiunge l'esigenza di qualificare adeguatamente personale capace di fornire assistenza per l'utilizzo delle strumentazioni di bordo.

2.2.2 Innovazioni tecnologiche

Il Consiglio europeo sulla Competitività, tenutosi a Bruxelles il 13 maggio 2003, fornisce la seguente definizione: "L'innovazione non riguarda solo la tecnologia e può assumere forme diverse, per esempio lo sviluppo di nuovi concetti commerciali e nuovi mezzi di distribuzione, la commercializzazione e la progettazione o i cambiamenti organizzativi e d'immagine".
Nelle economie moderne il propulsore della crescita spesso è rappresentato dall'innovazione tecnologica: questa componente è in grado di generare un effetto a catena su altre variabili macroeconomiche con un conseguente aumento dei consumi, della produttività (PIL) e dell'occupazione. Fatta questa premessa, si riportano le sperimentazioni tecnologiche di cui gli operatori vorrebbero dotarsi al fine di essere più competitivi e migliorare i risultati di prodotto e di processo.

2.2.3 Opportunità di sviluppo

Gli operatori portuali hanno fornito importanti input di sviluppo durante l'indagine del Progetto BlueConnect. Il seguente elenco riporta le opportunità di sviluppo per il settore nautico, tali informazioni sono state espresse dagli operatori durante la compilazione dell'indagine, le priorità individuate variano a seconda delle esigenze di ogni infrastruttura portuale.

- DESTAGIONALIZZARE IL TURISMO NAUTICO
- CREARE COMUNICAZIONE TRA GLI OPERATORI PORTUALI.
- RISOLVEREI PROBLEMI STRUTTURALI DEI PORTI COME I DRAGAGGI PERIODICI.
- AUTORIZZARE AREE ADIACENTI AL PORTO DA DEDICARE ALLA CANTIERISTICA/RIMESSAGGIO.
- AUMENTARE IL TRAFFICO CROCIERISTICO
- RIQUALIFICARE LE AREE INDUSTRIALI
- POTENZIARE GLI SCALI MERCI
- INTENSIFICARE LE RETI STRADALI E FERROVIARIE.
- COLLEGARE LE AREE PORTUALI A QUELLE AEROPORTUALI.
- RIQUALIFICARE E CREARE INFRASTRUTTURE E SERVIZI.
- AMPLIARE MOLI PER MAXI YACHT.
- MANUTENZIONE E RIPRISTINO DELLE COLONNINE DEI PORTI

3 LE ATTIVITÀ PORTUALI

Tra i settori relativi all'attività portuale sembrano oggi sostenere la crescita dei porti e delle piccole-medie imprese i seguenti settori: nautica da diporto e yachting, logistica, crociere e traghetti.
In questo capitolo si analizzano le seguenti attività portuali:

- 3.1-TRASPORTO PASSEGGERI/MERCI PER TRATTE SUPERIORI LE 25 MIGLIA NAUTICHE
- 3.2-TRASPORTO PASSEGGERI COSTIERO CON TRATTE INFERIORI LE 25 MIGLIA NAUTICHE
- 3.3-TRASPORTO PASSEGGERI SU NAVI DA CROCIERA
- 3.4-TRASPORTO MERCI E LOGISTICA
- 3.5-DIPORTO E YACHTING
- 3.6- ALTRE ATTIVITÀ: PESCA E RIPARAZIONE NAVALE

Tabella 2 - Trasporti Marittimi

ATTVITA PASSEGGERI (crociere, traghetti, trasporto costiero)		
Trasporto passeggeri traghetti	**Valore**	**Tasso di risposta %**
Numero di porti in questione	5	4,55
Stagionalità dell'attività (annuale)	4	7,58
Principali provenienze, destinazioni	Livorno, Nizza, Porto Torres, Genova, Civitavecchia, Marsiglia, Barcellona, Portovecchio, Tolone, Ajaccio, Savona, Trapani, Napoli, Palermo, Piombino, Livorno, Olbia Cagliari, Arbatax	7,58
Numero di passeggeri 2016	4.739.557	7,58
Numero di veicoli	1.477.899	4,55
Volume merci (in tonnellate)	5.794.746	4,55
Trasporto passeggeri costieri	**Valore**	**Tasso di risposta %**
Numero di porti in questione	7	15,15
Stagionalità dell'attività (annuale)	7	15,15
Principali provenienze, destinazioni	Palau-La Maddalena, Santa Teresa- Bonifacio, Porto Torres-Asinara, Porto Vesme-Carloforte-Calasetta	15,15
Numero di passeggeri 2016	4.594.235	15,15
Trasporto passeggeri crociere	**Valore**	**Tasso di risposta %**
Numero di porti in questione	4	4,55
Stagionalità dell'attività (annuale)	4	7,58
Principali provenienze, destinazioni	Savona, Genova, Barcellona,Montecarlo,Palma	6,06

	Di Maiorca, Italia Francia, Spagna, Extra Ue	
Numero di passeggeri 2016	470.000	7,58
Numero di scali 2016	294	7,58
Numero di passeggeri in transito	14.944	3,03

Tabella 3 - Merci e Logistica

MERCI E LOGISTICA		
Trasporto merci	**Valore**	**Tasso di risposta %**
Numero di porti in questione	6	3,03
Stagionalità dell'attività (annuale)	6	4,55
Principali provenienze, destinazioni	Spagna, Francia, Portogallo, Paesi Nord-Africa, Stati Uniti,Genova, Livorno, Civitavecchia, Piombino	6,06
Volume (in tonnellate) 2016	48.612.440	6,06
Superficie di stoccaggio (m²)		1,52
Merci alla rinfusa	**Valore**	**Tasso di risposta %**
Numero di porti in questione	2	3,03
Principale provenienza/destinazione	Spagna, Francia, Portogallo, Paesi Nord-Africa, Stati Uniti,Genova, Livorno, Piombino Civitavecchia	4,55
Volume (en tonnes) 2016	30.342.590	6,06
Carichi (pacchi) pesanti	**Valore**	**Tasso di risposta %**
Numero di porti in questione	1	1,52
Principali provenienze, destinazioni	Genova, Civitavecchia	1,52
Rimorchi e insieme di veicoli stradali	**Valore**	**Tasso di risposta %**
Numero di porti in questione	2	3,03
Principali provenienze, destinazioni	Corsica,Genova, Civitavecchia, Piombino, - Livorno	4,55
Volume (in tonnellate) 2016	303.633	4,55
Container	**Valore**	**Tasso di risposta %**
Numero di porti in questione	2	3,03
Principali provenienze, destinazioni	Spagna, Portogallo , Nord-Africa, Stati Uniti, Belgio Canada, Colombia, India, Marocco, Italia, Messico, Germania, Francia, Inghilterra, Altri	3,03
Numero TEU 2016	723.000	4,55
Superficie di stoccaggio (m²)	44.000	1,52

I punti di accesso marittimi principali dell'Isola sono localizzati a: Porto Torres, Olbia, Golfo Aranci e Cagliari. Il Porto di Porto Torres si conferma come importante scalo passeggeri dell'area Nord dell'Isola, è di notevole dimensione infatti comprende: il porto civico (destinato alle navi ro/ro passeggeri e merci e al traffico da diporto), il porto industriale (banchine c.d. ASI e i due pontili ex Enichem, ora Polimeri Europa, il pontile liquidi ed il pontile carichi secchi non più utilizzato), e il terminal E.ON già Endesa, sulla diga foranea,

destinato al traffico di combustibili solidi (principalmente carbone) e liquidi (olio combustibile) destinati alla centrale elettrica.

Il porto di Olbia è il punto d'accesso per la Costa Smeralda e si conferma un importante scalo nel Mediterraneo. E' caratterizzato dalla presenza di tre aree: l'area Cocciani che rappresenta l'area industriale della Città, il Porto Romano oggi destinato al diportismo e l'Isola Bianca dove sono localizzate 9 banchine per le navi ro-ro, per il trasporto dei passeggeri e mezzi commerciali.

Il Porto di Golfo Aranci è situato più a Nord rispetto a quello di Olbia ed è il più vicino alla Penisola Italiana considerando i tempi di navigazione. I fondali profondi garantiscono l'accosto di navi di grande tonnellaggio.

Il traffico passeggeri riportati dell'Autorità Portuale Nord Sardegna comprendono sia i flussi turistici per la Sardegna che i movimenti dei residenti, principalmente con mezzi al seguito.

Dall'analisi dei dati si evince che nel 2009 si è registrato il maggior numero di passeggeri crociere e traghetti (complessivamente oltre 6,1 milioni); negli anni successivi si evidenzia una costante riduzione fino al 2014 dove si assiste ad una lieve ripresa, confermata poi nel 2015 anno in cui si è nuovamente superata la quota 4 milioni. Il Nord Sardegna si conferma così il 4° porto italiano (3° nel Mezzogiorno) per numero di passeggeri. L'incremento si è verificato sia nel segmento dei passeggeri traghetto (3,78 milioni, +11% sul 2014) che crocieristi (238 mila, +44% sul 2014). Maggiore fiducia, una stabilizzazione dei prezzi dei biglietti nave e, soprattutto, la crisi del turismo Nord Africano hanno contribuito al rilancio della meta Sardegna della quale gli scali di Porto Torres, Olbia e Golfo Aranci costituiscono le principali porte dell'area settentrionale. Il dato del primo semestre 2016 con un +24,06% di crescita rispetto al 2015, guida il sistema portuale Nord Sardegna ad 1,145 milioni di passeggeri in arrivo e partenza. Numeri che confermano le aspettative di una ripresa consolidata per i trasporti marittimi da e per il Nord dell'Isola.

Il porto di Cagliari è situato a 11 miglia dalla linea ideale Gibilterra-Suez e rappresenta uno dei poli per l'attività di transhipment del Mediterraneo occidentale. La circoscrizione territoriale amministrata dall'Autorità Portuale di Cagliari si estende per circa 30 km di costa, con una struttura suddivisa in due aree: il porto storico e il porto canale. Il porto storico si sviluppa su 5.800 metri di banchina e serve traffico commerciale, Ro-Ro e navi passeggeri. Il porto canale si estende per oltre 1.600 metri e offre cinque accosti per traffico transhipment e Ro-Ro. A questi si affiancano gli accosti Petrolchimici-Petroliferi che ospitano attracchi per diciassette navi. Il porto di Cagliari negli ultimi 10 anni ha portato avanti degli investimenti infrastrutturali che hanno fatto registrare un aumento importante dei passeggeri, in particolare nel settore crocieristico. Per quanto riguarda il settore dei traghetti si è registrato un calo del numero passeggeri, probabilmente imputabile ai costi convenienti del settore aeroportuale e al forte appeal delle mete turistiche localizzate nel Nord della Sardegna. Il piano regolatore portuale dell'Autorità Portuale di Cagliari approvato nel 2014 ha rappresentato un momento importante per la crescita del porto, in quanto l'obiettivo di ciascun progetto mirava in primis all'adeguamento dell'infrastruttura per migliorare l'offerta turistica e in secondo luogo alla nascita di nuove funzioni da destinare all'accoglienza dei turisti. Molto importante in tal senso è stata la creazione del nuovo Terminal crociere sul Molo Rinascita destinato proprio a qualificare l'offerta del porto. Questo stesso obiettivo è stato consolidato anche nel Piano Operativo Triennale 2016-2018 dell'Autorità Portuale di Cagliari in cui è esplicitato l'elenco annuale delle opere (relative sia al commerciale che al segmento passeggeri) per un valore complessivo di 152,5 milioni di euro. Le politiche di sviluppo del porto e della città stessa si sono mosse parallelamente per potenziare il settore del turismo, che se ben valorizzato rappresenta una buona strategia di crescita economica e sociale per la città. Dall'analisi dei dati e degli eventi storici che hanno accompagnato la crescita del porto di

Cagliari si evidenzia la volontà di creare una simbiosi tra città e porto, per rafforzare le potenzialità del Sud della Sardegna nello scenario Mediterraneo.
Lo studio prosegue nei prossimi paragrafi sull'analisi dei dati con l'obiettivo di individuare il flusso dei passeggeri, distinguendo il traffico delle crociere da quello dei traghetti nei porti.

3.1 Trasporto Passeggeri/Merci

TRASPORTO PASSEGGERI SUPERIORE 25 MIGLIA	
Numero di porti	5
Attività esercitata tutto l'anno	4
Principali provenienze, destinazioni	Livorno, Nizza, Porto Torres, Genova, Civitavecchia, Marsiglia, Barcellona, Portovecchio, Tolone, Ajaccio, Savona, Trapani, Napoli, Palermo, Piombino, Livorno, Olbia Cagliari, Arbatax
Numero di passeggeri 2016	4.739.557
Numero di veicoli	1.477.899

In questo ambito di studio, il trasporto con l'ausilio di traghetti, si caratterizza con la navigazione per una tratta superiore alle 25 miglia nautiche. Il trasporto marittimo rappresenta per l'Isola uno strumento per la continuità territoriale di passeggeri e merci e ha un alto valore strategico per lo sviluppo economico della Sardegna.

Le infrastrutture portuali di grande/media dimensione adibite per il trasporto passeggeri/merci sono in ordine di importanza: Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci, Cagliari e Arbatax .

Per il trasporto merci si aggiunge alle sopracitate infrastrutture il porto di Oristano.

I porti del Nord Sardegna offrono importanti servizi ai passeggeri tramite i collegamenti assicurati con l'Italia e l'Europa, come quelli offerti da Grimaldi Lines tra Olbia con Civitavecchia e Livorno e tra Porto Torres con Barcellona; Moby Lines tra Olbia con Civitavecchia, Genova, Piombino e Livorno; Tirrenia Navigazione tra Olbia con Civitavecchia e Genova e tra Porto Torres con Genova; Sardinia Ferries e Corsica Ferries tra Golfo Aranci e Livorno; GNV tra Porto Torres e Livorno.

Sono significative le stime riportate dall'indagine, in riferimento al sistema portuale del Nord Sardegna (Porto Torres, Olbia, Golfo Aranci) che conta circa 4 milioni e 430 mila passeggeri in transito. L'Autorità Portuale del Nord Sardegna evidenzia una crescita superiore al 17,2%, pari a circa 650 mila unità in più rispetto al 2015. Si attendono i risultati del 2017, ma è comunque assodato che la Provincia di Sassari sia ai vertici del traffico passeggeri nel Mediterraneo superando Genova e Barcellona.

È il porto di Olbia a primeggiare: con i soli numeri prodotti dai traghetti sfiora i tre milioni di passeggeri. La crescita si estende anche agli altri due scali del Nord Sardegna. A Porto Torres il bilancio 2016 si attesta a quota 895 mila passeggeri, con un +27,25% rispetto all'anno precedente, mentre Golfo Aranci sfiora quota 600 mila, con un distacco percentuale, rispetto al 2015, del 14,10%.

Il Porto di Cagliari offre collegamenti assicurati con l'Italia e l'Europa, come Di Maio Lines per i collegamenti con Napoli (cadenza settimanale), Grimaldi Lines per i collegamenti con Salerno (cadenza bisettimanale) e Valencia (cadenza bisettimanale) e della Grendi per i collegamenti con Genova (con cadenza giornaliera).

Il porto di Cagliari ha un traffico passeggeri minore rispetto al Nord Sardegna, conta circa 260.000 passeggeri, cifra molto distante da quelle di Olbia, Porto Torres e Golfo Aranci. All'ultimo posto della classifica del trasporto passeggeri vi è il porto di Arbatax, che nonostante sia di modeste dimensioni e svolga le sue funzioni di trasporto passeggeri nei mesi estivi, ha registrato un aumento di sbarchi durante il 2016.

3.1.1 Criticità

Una breve premessa volta a contestualizzare il comparto del trasporto marittimo oltre le 25 miglia si rende necessaria al fine di comprendere le attuali criticità. Il trasporto marittimo di linea è stato liberalizzato dal 1993 in seguito all'emanazione del regolamento CEE 3577/92. Questo ha permesso il notevole incremento dei collegamenti da e per la Sardegna offerti da armatori privati, anche in sovrapposizione e alternativa ai collegamenti garantiti dall'operatore pubblico.
Per quanto riguarda le tariffe applicate occorre distinguere tra quanto viene offerto dall'operatore pubblico, la Tirrenia, e dalle compagnie private.
La compagnia Tirrenia garantisce i collegamenti tra la Sardegna e la Penisola in base a una specifica convenzione con lo Stato nella quale sono indicati i servizi da coprire, le modalità di esecuzione del servizio, i criteri con cui si applicano le tariffe. Queste ultime, in particolare, sono stabilite attraverso apposito Decreto Ministeriale e possono essere modificate in seguito all'approvazione del Ministero dei Trasporti.
Dal 2007, sulle rotte Porto Torres – Genova e Olbia – Civitavecchia, alla Tirrenia è stata concessa la possibilità di operare nel solo periodo estivo fuori dalla convenzione con lo Stato; ciò consente alla compagnia di operare in piena libertà commerciale e quindi di applicare e modificare i propri piani tariffari.
Le compagnie private, invece, operando in libero mercato, non sono sottoposte ad alcun obbligo di servizio pubblico, quindi la scelta delle rotte da servire, degli orari, delle frequenze, delle tariffe, etc. derivano da autonome politiche commerciali, con la conseguenza che le tariffe applicate e le eventuali agevolazioni per i residenti siano stabilite liberamente e in autonomia dalle singole compagnie.
Nonostante il mercato di libera concorrenza, le tariffe per il trasporto verso la Sardegna risultano tra le più care del Mediterraneo.
Per quanto riguarda il settore dei traghetti della Città Metropolitana di Cagliari si è registrato un calo del numero passeggeri, probabilmente imputabile ai costi convenienti del settore aeroportuale e alla forte attrazione delle mete turistiche localizzate nel Nord della Sardegna.

3.1.2 I servizi da implementare per lo sviluppo dei trasporti marittimi

In Sardegna, la tratta terrestre da percorrere dopo il trasporto marittimo acquista sempre maggiore importanza, ma è qui che sorgono le maggiori criticità. È evidente come i collegamenti stradali e ferroviari, rappresentino una componente trasversale del servizio marittimo sia mercantile sia del traffico passeggeri ed infatti, per coloro che vogliano raggiungere mete distanti dal porto, si propongono collegamenti stradali e ferroviari a volte inadeguati, anche se in corso di miglioramento.
In questi anni le politiche amministrative si sono adoperate per risolvere tali criticità. Ne sono esempi la realizzazione della quattro corsie tra Sassari e Olbia, il cui completamento è previsto per il 2019, e il completamento della strada orientale sarda che con le sue diramazioni collegherà, con percorsi stradali scorrevoli, gran parte dei comuni dell'Isola.
Un porto non può considerarsi produttivo se inefficiente nei collegamenti terrestri e come tale inefficienza, porti la struttura a non essere competitiva, rischiando quindi di lasciarla ai margini, o peggio ancora di essere scartata, dalle mete dei passeggeri e dalle compagnie di navigazione.

3.1.3 Opportunità di sviluppo

Tariffe agevolate per i residenti, proposte low cost per i non residenti, più collegamenti con mete nazionali e internazionali

L' Autorità di Sistema Portuale per il mare di Sardegna è finalizzata allo sviluppo funzionale dei porti preesistenti in un'ottica di visione sinergica della portualità regionale. Verranno così sfruttati i punti di forza e le peculiarità di ciascun porto per creare un sistema competitivo su scala internazionale.

In corso di finanziamento ed esecuzione il progetto di riqualificazione dell'area portuale di Porto Torres con l'imminente realizzazione di un molo a levante a protezione dell'ingresso al porto civico e gli accosti nella banchina di ponente.

Il piano regolatore portuale dell'Autorità Portuale di Cagliari approvato nel 2014 ha permesso un enorme sviluppo del porto, i progetti di sviluppo attuati hanno mirato in primis all'adeguamento dell'infrastruttura per migliorare l'offerta turistica e in secondo luogo alla nascita di nuove funzioni da destinare all'accoglienza dei turisti. Nel Piano Operativo Triennale 2016-2018 dell'Autorità Portuale di Cagliari è esplicitato l'elenco annuale delle opere da sviluppare (relative sia al commerciale che al segmento passeggeri) per un valore complessivo di 152,5 milioni di euro. Le politiche di sviluppo del porto e della città stessa si sono mosse parallelamente per potenziare il settore del turismo, che se ben valorizzato rappresenta una buona strategia di crescita economica e sociale per la città. Dall'analisi dei dati e degli eventi storici che hanno accompagnato la crescita del porto di Cagliari si evidenzia la volontà di creare una simbiosi tra città e porto, per rafforzare le potenzialità del Sud della Sardegna nello scenario Mediterraneo.

3.2 Trasporto Passeggeri Costiero

TRASPORTO PASSEGGERI COSTIERO ENTRO 25 MIGLIA	
Numero di porti	7
Principali provenienze, destinazioni	Palau-La Maddalena, Santa Teresa- Bonifacio, Porto Torres-Asinara, Porto Vesme-Carloforte-Calasetta
Numero di passeggeri 2016	4.594.235

I trasporti passeggeri per tratte inferiori alle 25 miglie nautiche in questo ambito di studio sono rappresentati dai collegamenti intraregionali. Essi garantiscono la continuità territoriale con le isole minori di San Pietro, in Provincia del Sud Sardegna e La Maddalena, in Provincia di Sassari, riguardano rispettivamente gli scali sulcitani (Portovesme, Calasetta e Carloforte) e gli scali galluresi di Palau e La Maddalena. Inoltre, attraverso linee diurne, è garantito tutto l'anno il collegamento tra l'Isola de l'Asinara, posta all'estremità Nord-occidentale della Sardegna con Porto Torres.
La nuova gestione del trasporto pubblico locale per le isole minori, operativa dal primo aprile 2016, ha consentito un risparmio sulle risorse regionali di oltre 15 milioni di euro, considerato che l'onere finanziario per i servizi di collegamento è da ora integralmente sostenuto dallo Stato. La Delcomar è la società che attualmente si occupa dei collegamenti entro le 25 miglia tra la Sardegna e le isole minori abitate. Si stima che i passeggeri trasportati ammontino a circa 4.600.000.

3.2.1 Criticità

Dall'indagine non sono emerse problematiche particolari. Con il servizio fornito attualmente dalla società Delcomar si sono avuti dei miglioramenti nella qualità dei trasporti verso le isole minori, infatti sono aumentate le corse per tratta e il numero di auto trasportabili, inoltre le nuove imbarcazioni garantiscono collegamenti anche in condizioni meteo avverse. Si attendono ulteriori miglioramenti in seguito a tale politica attiva di intervento.

3.2.2 Opportunità di sviluppo

Le politiche regionali previste dalla legge di stabilità 2017 al fine di promuovere l'attività turistica incentivando la mobilità dei passeggeri non residenti nelle isole minori della Sardegna, prevede uno stanziamento di euro 330.000 in favore degli enti locali direttamente coinvolti per l'abbattimento dei costi di trasporto interno sostenuti dai passeggeri non residenti nella tratta marittima da e per le isole minori.

3.3 Trasporto Crocieristico

TRASPORTO PASSEGGERI CROCIERE	
Numero di porti in questione	4Porto Torres Olbia Golfo Aranci Cagliari
Principali provenienze, destinazioni	Savona, Genova, Barcellona,Montecarlo,Palma Di Maiorca, Italia Francia, Spagna, Extra Ue
Numero di passeggeri 2016	470.000
Numero di scali 2016	294
Numero di passeggeri in transito	14.944

Sono quattro i porti (Porto Torres, Olbia, Golgo Aranci e Cagliari) attrezzati a ospitare le grandi navi da crociera, i poli crocieristici si sviluppano per motivi di ampiezza e fondale dove da tempo si è sviluppato l'attracco delle navi trasporto passeggeri. Attualmente appare incerto lo sviluppo del terminal crocieristico di Porto Torres, mentre le attuali politiche regionali assicurano i terminal crocieristici all'interno delle Città di Olbia e di Cagliari.

La Sardegna si conferma prima Regione in termini di crescita assoluta nel panorama nazionale per l'incremento di passeggeri movimentati tra il 2015 e 2016 su navi da Crociera.

Cresce il Terminal Crociere di Cagliari, complice la situazione geopolitica internazionale e l'ingresso nel capitale sociale di Global Ports Holding[3], leader mondiale del settore crocieristico. Dai 260 mila arrivi del 2016, secondo le stime di Cagliari Cruise Port, nel 2017 sbarcheranno a Cagliari oltre 400.000 crocieristi.

DISTRIBUZIONE TRAFFICO CROCIERISTICO TERMINAL DI CAGLIARI, DATI AUTORITA' PORTUALE CAGLIARI, 2007/2017

Fonte: Autorità Portuale Cagliari 2017

[3] La società di diritto turco Global Ports Holding, gestisce un portafoglio di porti crocieristici e commerciali in 7 paesi diversi, ha completato una serie di operazioni di M&A finalizzate all'acquisto di partecipazioni nel capitale sociale di società che gestiscono alcuni terminal crocieristici italiani.

Le stime riportate nelle indagini riferite all'anno 2016 contano circa 470.000 crocieristi sbarcati tra Porto Torres, Olbia e Cagliari, così ripartiti: 193.750 a Olbia (108 navi), 2.570 a Golfo Aranci (13 navi) e 14.066 a Porto Torres (9 navi) Cagliari 258.066 (110 navi).
Si sta cercando di dare impronta sull' italian cruise alla Città di Cagliari che attualmente risulta essere la meta più ambita per le grandi navi da crociera.
Ad oggi, le maggiori provenienze e destinazioni sono: Savona, Genova, Barcellona, Montecarlo, Palma di Maiorca.

3.3.1 Opportunità di sviluppo e criticità

La Sardegna si presenta ufficialmente come destinazione d'eccellenza e di riferimento per i crocieristi di tutto il mondo. Gli ultimi anni hanno testimoniato con dati in fortissima crescita che la candidatura della Sardegna quale crocevia delle crociere del Mediterraneo è oramai una realtà.
Complessivamente i quattro scali portuali Isolani (Porto Torres, Porto di Olbia, Porto di Golfo Aranci, Porto di Cagliari) hanno un rilevante significato economico: secondo uno studio sull'impatto economico della crocieristica sul territorio l'"home port" garantisce una spesa media giornaliera dei crocieristi che ammonta a 170 euro, che corrisponde ad una spesa pro capite pari a 175,3 euro. Inoltre tale classificazione garantisce ad un porto una maggiore visibilità sul campo internazionale se consideriamo il numero di passeggeri imbarcati e sbarcati dal porto di origine (Studi Ricerche per il Mezzogiorno SRM, 2016).
Grazie a eventi promozionali di altissimo livello, e alla presenza nei cataloghi delle principali compagnie di navigazione si intende consolidare il posizionamento del prodotto Sardegna su un mercato che genera numeri importanti, crea indotto commerciale e anima il territorio, con la consapevolezza di avere una destinazione attrattiva e apprezzata per tutela ambientale, sostenibilità socio-economica e altissima qualità della vita, porti attrezzati e all'avanguardia, collegati agevolmente col sistema aeroportuale, Città e comunità preparate per l'accoglienza. Il comparto delle vacanze in nave è uno straordinario strumento di destagionalizzazione, che può generare enormi flussi distribuiti da gennaio a dicembre, nonché un grande ritorno di immagine e una visibilità immediata a livello globale.
Per consolidare il posizionamento sul mercato del "prodotto" Sardegna in forma strutturata e più competitiva è necessario il coordinamento di tutti gli attori del settore (Autorità portuali, terminalisti, operatori commerciali e Comuni). In quest'ottica l'assessorato al Turismo, Artigianato e Commercio della Regione Sardegna ha stipulato un protocollo di intesa con le autorità portuali dove si impegna alla promozione del comparto crocieristico e allo sviluppo dell'economia del mare.
Una opportunità di sviluppo è legata alle destagionalizzazione, infatti, ancora non è molto ampia la stagionalità del settore crocieristico del Nord Sardegna, considerato che oltre il 72% dei crocieristi si concentra nei tre mesi estivi.
Riguardo allo scalo crocieristico di Porto Torres, la risistemazione di parte della pavimentazione del molo Asi 2, unita ad una profondità dei fondali pari a meno 12 mt, ha consentito all'Autorità Portuale di inserire lo stesso, in alternanza alle operazioni di carico e scarico merci, nel ventaglio di infrastrutture da dedicare al crocierismo. La banchina, infatti, è la prima per lunghezza, profondità e spazi di manovra, adatta ad accogliere le navi superiori ai 300 metri, aprendo le porte al mercato americano che, nel Mediterraneo, ricerca nuove mete e porti accoglienti.

Il porto di Olbia ad oggi è stato designato dall'Autorità Portuale del Nord Sardegna come principale scalo crocieristico per accogliere le grandi navi, sfruttando la profondità dei fondali. Nel 2012 è stato scelto dalla Costa Crociere come "home port" e questa classificazione ha avuto un rilevante significato economico.
Per favorire la crescita del turismo crocieristico, soprattutto nel segmento luxury, è comunque importante procedere ad investimenti per l'adeguamento delle infrastrutture. Per quanto riguarda il porto di Olbia, le indicazioni pervenute dalle compagnie crocieristiche confermano il necessario e continuo adeguamento e manutenzione dei fondali.
Con riferimento a Golfo Aranci, nei ritardi dell'approvazione definitiva del Piano Regolatore Portuale e la messa in opera del nuovo molo crocieristico, diventa fondamentale la disponibilità del pontile est per l'ormeggio di navi di medie dimensioni. Resta, comunque, strategica la possibilità dell'ormeggio in rada – unico nei porti di competenza - molto apprezzato dalle compagnie che fanno riferimento ad un mercato "d'élite" e che cercano massima riservatezza e tranquillità per i loro clienti.
Intensa è stata l'attività promozionale realizzata dall'Autorità Portuale per favorire la crescita di questo turismo: la 47ma Assemblea Generale di MedCruise[4], ospitata ad Olbia nel 2015, ha segnato una svolta decisiva nell'attività di marketing dell'Ente. Un evento dall'ampio respiro internazionale, riservato ai soli soci e alle compagnie crocieristiche, che ha permesso di portare la portualità del Nord Sardegna – attraverso le ispezioni nei porti e la simulazione delle escursioni più gettonate – direttamente all'attenzione delle principali compagnie crocieristiche mondiali e della stampa di settore. Un'iniziativa che ha registrato un notevole successo e che si stima avrà importanti ricadute sul futuro del mercato crocieristico nei tre porti di competenza.
Per quanto attiene lo sviluppo crocieristico del polo della città di Cagliari occorre affermare che è diventata nel tempo una tappa importante sfruttando la sua posizione al centro del Mediterraneo, prima come scalo tecnico di poche ore e poi come scalo di sosta per le navi. L'Autorità Portuale governa un territorio di 30 km di costa, suddivisa in due aree: il porto storico dove viene gestito il traffico passeggeri e crocieristico e il porto canale dedicato al comparto commerciale. Nel tempo il traffico passeggeri è cresciuto grazie anche agli investimenti destinati al turismo crocieristico, attraverso progetti di riqualificazione del porto tra cui il "Terminal Crociere" sul Molo Rinascita, costato circa 800 mila euro, che è stato inaugurato nel luglio 2016 e che contribuisce a consolidare la classificazione di "home port" (porto di origine per la partenza delle navi da crociera) per alcune compagnie del porto di Cagliari.
Nel caso di Cagliari innegabili sono i vantaggi per la città: far salpare una nave crociera vuol dire fare arrivare i turisti almeno una sera prima della partenza in Città utilizzando tutti i servizi messi a disposizione e ciò rappresenta un fattore per il rilancio dell'economia locale. A contribuire allo sviluppo turistico del porto è la sua posizione strategica all'interno della città e rispetto al centro storico, inoltre la vicinanza alle infrastrutture viarie, alla stazione ferroviaria e all'Aeroporto di Elmas favorisce lo spostamento veloce dei turisti all'interno della Regione. E' proprio questa caratteristica unitamente agli importanti investimenti infrastrutturali e alla strategia di promozione attuata dall'Autorità Portuale, che ha garantito un aumento del trend passeggeri.
Ad oggi vediamo che l'Autorità Portuale si è impegnata nell'attività di promozione (aderisce anche essa all'associazione Medcruise) ampliando l'offerta crocieristica dell'Isola, sviluppando un maggiore *appel* anche del Sud Sardegna che sta diventando una meta alternativa alla Costa Smeralda.

[4] Istituito a Roma l'11 giugno 1996, MedCruise è l'Associazione dei porti turistici mediterranei. La missione di MedCruise è quella di promuovere l'industria delle crociere nel Mediterraneo e nei suoi mari adiacenti. L'Associazione aiuta i propri membri a beneficiare della crescita dell'industria delle crociere offrendo opportunità di sviluppo in rete, promozionali e di sviluppo professionale. Oggi l'associazione è cresciuta a 72 membri che rappresentano più di 100 porti attorno alla regione mediterranea, tra cui il Mar Nero, il Mar Rosso e il Vicino Atlantico, oltre a 32 associati che rappresentano altre associazioni, agenzie turistiche e agenzie navali / porti.

L’analisi della domanda crocieristica a Cagliari mostra che i primi segnali positivi si sono registrati nel 2011 a seguito anche dell’instabilità dei Paesi del Nord Africa che ha spinto le compagnie delle navi da crociera a scegliere altri porti per il loro approdo tra cui appunto lo scalo sardo. L’aumento del traffico passeggeri da crociera in quest’ultimo anno probabilmente si è verificato grazie al ritorno di Costa Crociere, che ha deciso di puntare nuovamente su Cagliari. Un altro aspetto particolarmente positivo del turismo crocieristico del capoluogo sardo è la destagionalizzazione: soltanto il 42,3% dei passeggeri è concentrato nei mesi estivi; ciò significa che l’impatto di questo segmento turistico si estende lungo tutto l’anno.

3.4 Trasporto Merci & Logistica

ATTIVITA MERCI E LOGISTICA	
Trasporto merci	
Numero di porti	6
Principali provenienze, destinazioni	Spagna, Francia, Portogallo, Paesi Nord-Africa, Stati Uniti,Genova, Livorno, Civitavecchia, Piombino
Volume (in tonnellate) 2016	48.612.440
Superficie di stoccaggio (m²)	0
Merci alla rinfusa	
Numero di porti in questione	2
Principales provenances/destinations	Spagna, Francia, Portogallo, Paesi Nord-Africa, Stati Uniti,Genova, Livorno, Piombino Civitavecchia,
Volume (en tonnes) 2016	30.342.590
Carichi (pacchi) pesanti	
Numero di porti in questione	1
Principali provenienze, destinazioni	Genova, Civitavecchia.
Volume (in tonnellate) 2016	0
Rimorchi e insieme di veicoli stradali	
Numero di porti in questione	2
Principali provenienze, destinazioni	Corsica,Genova, Civitavecchia, Piombino, - Livorno
Volume (in tonnellate) 2016	303.633
Container	
Numero di porti in questione	1
Principali provenienze, destinazioni	Spagna, Portogallo , Nord-Africa, Stati Uniti, Belgio Canada, Colombia, India, Marocco, Italia, Messico, Germania, Francia, Inghilterra, Altri
Numero TEU 2016	723.000
Superficie di stoccaggio (m²)	44.000

I porti interessati dal traffico merci oltre le 25 miglia sono: Porto Torres, Porto di Olbia, Porto di Oristano; Porto di Arbatax, Porto di Cagliari mentre il Porto di Santa Teresa di Gallura trasporta merci entro le 25 miglia (verso la Corsica).

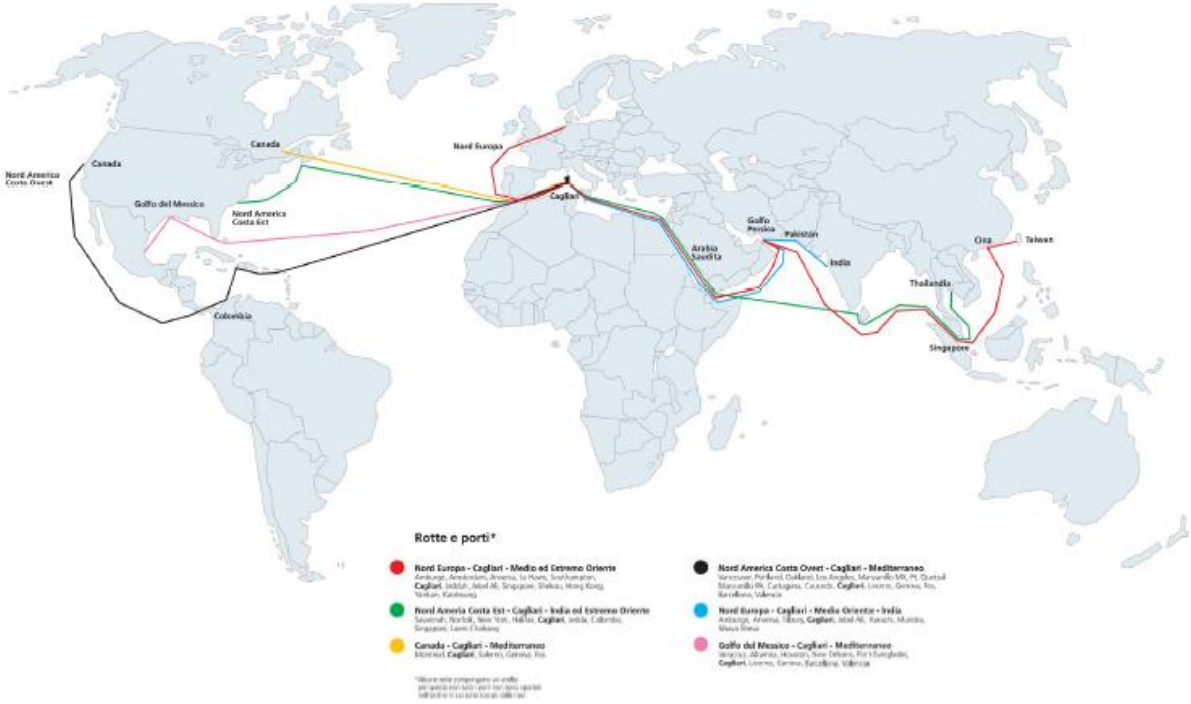
Secondo il rapporto sull'Economia del Mare di Srm del 2016 (Studi e Ricerche per il Mezzogiorno) l'Isola può cogliere meglio di altre Regioni le opportunità di sviluppo degli scali commerciali.

Il Mediterraneo è sempre più centrale nelle rotte globali e nelle strategie degli operatori marittimo-portuali. Questo grazie al nuovo Canale di Suez, al crescente ruolo della Cina ed al recente allargamento del Canale di Panama che avrà impatti anche per la Regione. La Sardegna per la sua posizione geografica può, meglio di altri, cogliere le opportunità che si presentano e accettare la sfida competitiva che arriva da altri porti mediterranei. Occorre sviluppare il cluster marittimo soprattutto per una Regione che ha il 91% del suo interscambio via mare e dove, ogni anno, passano dai suoi porti oltre mezzo milione di turisti.

Il Nord Sardegna registra nel 2016 un totale di merci trasportate per 7 milioni 322 mila tonnellate movimentate, con un +3,3% rispetto al 2015. A queste si aggiungono oltre un milione di tonnellate di rinfuse solide e circa 500 mila di liquide, registrate interamente su Porto Torres.

Il Porto di Cagliari è il secondo porto italiano per movimentazione di rinfuse liquide, con 28,3 milioni di tonnellate, e il terzo per quella di merci, con 41 milioni di tonnellate. Lo scalo sardo occupa il quinto posto

per container, con 748mila Teu movimentati, e il decimo per numero di crocieristi, con 267mila passeggeri, cresciuti del 226% dal 2014. Aumenta (+22%) anche il trasporto di autoveicoli. Sul segmento Ro-Ro la Sardegna movimenta il 10,7% del traffico italiano.



L'analisi di SRM e le dinamiche economiche della Regione danno grande evidenza ed importanza al ruolo strategico dell'economia del mare, intesa in tutte le sue declinazioni. Il sistema portuale della Sardegna è uno dei più importanti in Italia ma presenta ancora grandi possibilità di crescita.

E' necessario uno sviluppo per assicurare all'Isola tutte le opportunità di crescita e rafforzare la sinergia con altri comparti, in particolare con quello turistico, e per favorire la spinta all'internazionalizzazione per il settore agroalimentare e manifatturiero.

Non è un caso che il 91% dell'import-export dell'Isola, per un valore di 10,8 miliardi di euro (pari a un terzo del PIL della Regione) avvenga via mare (principali aree di riferimento: Medio Oriente e Nord Africa). Il ribasso del prezzo del petrolio greggio ha tuttavia condizionato il trend dell'ultimo periodo: il volume degli scambi nel primo trimestre 2016 è stato pari a 1,5 miliardi di euro, quasi la metà rispetto ad analogo periodo nel 2015.

STIME TRASPORTO MERCI, ASSOPORTI, VALORI/1000 AL 2016

PORTI	TOTALE MERCI (1000 TON) A+B+C+D+E	RINFUSE LIQUIDE (1000 TON) A	RINFUSE SOLIDE (1000 TON) B	CONTENITORI (1000 TON) C	ALTRE MERCI VARIE (1000 TON) D	RO-RO (1000 TON) E	NUMERO TEU
P.TORRES OLBIA G.ARANCI	7.322	496	1.032	-	-	5.795	-
ORISTANO	1.270			-	-	-	-
CAGLIARI SARROCH	40.020	26.743	802	8.452	48	3.974	723.037
SARDEGNA	48.612	27239	1.834	8.452	48	9.769	723.037

3.4.1 Opportunità di sviluppo e Criticità

Dalla indagine BlueConnect è emerso che presso il Porto di Porto Torres è prevista la realizzazione di un Hub Energetico per l'approvvigionamento, lo stoccaggio e la distribuzione di gas naturale liquido; installazione di n.3 bracci di carico / scarico di Gnl nella parte terminale del Molo Asi del Porto Industriale e la realizzazione di un terminal di carico e scarico per lo stoccaggio temporaneo. Stazione di servizio per l'utilizzo del metano liquido o compresso nei vari comparti produttivi, da ubicare in un'area dell'agglomerato industriale, individuabile alla radice del molo Asi dello stesso porto industriale.
A Porto Torres sorgerà quindi il primo hub del gas naturale liquefatto trasportato via nave.
Sarà realizzato, dove esistono già le caratteristiche strutturali e le condizioni strategiche per accogliere un deposito di medie dimensioni capace di alimentare altre piccole realtà e stazioni di servizio per l'utilizzo del metano liquido o compresso nel settore industriale, civile, dei trasporti (marittimo, terrestre e ferroviario) e termoelettrico.
La prospettiva dell'arrivo in Sardegna, tramite trasporto marittimo, del metano liquefatto è la soluzione per colmare un vuoto che condiziona il futuro e la competitività delle aziende, riduce i diritti dei residenti e determina conseguenze gravi sotto il profilo ambientale (l'utilizzo di combustibili fortemente inquinanti).
Presso il porto di Olbia si propone l'ottimizzazione delle prestazioni del sistema multimodale di trasporto delle merci, attraverso la creazione di un nuovo spazio di sviluppo transfrontaliero (Italia/Francia), finalizzato alla riduzione delle barriere agli scambi con un aumento dell'accessibilità delle aree.
Lo sviluppo del porto di Oristano, dal punto di vista strategico, sia in vista dell'aumento degli scali commerciali previsti, sia per la realizzazione del deposito costiero di GNL utile per il processo di conversione energetica nell'ottica dell'utilizzo del gas metano.
Nelle aree dei porti commerciali occorre ampliare le zone dedicate allo stoccaggio delle merci.
Rispetto alla movimentazione delle merci, i porti dovrebbero specializzarsi connotando le proprie dotazioni infrastrutturali, impiantistiche, organizzative e di servizio, su precisi target merceologici, di destinazione, di tipo di movimentazione e/o di nave. Tutto ciò in coerenza con l'obiettivo di attuare un reale sistema integrato di porti sardi che sia competitivo all'interno di un mercato mediterraneo in forte sviluppo e, contemporaneamente, possa garantire e accrescere l'accessibilità delle merci sarde verso i mercati nazionali, europei e mondiali; rispetto al traffico passeggeri, occorre garantire che i diversi sistemi portuali regionali siano messi in condizione di accogliere in modo equilibrato, rispetto ai pesi insediativi, il flusso di domanda passeggeri Sardegna-Contintente.

3.5 Diporto & Yachting

Tabella 4 – Indicatori Diporto e Yachting

DIPORTO &YACHTING		
	Valore	Tasso di risposta %
Numero porti Diporto Yachting	62	93.94
Capacità (posti galleggianti)		
Numero totale di posti	20.503	100,00
Numero di posti affittati	5.955	43,94
Numero di posti pubblici	26	15,15
Numero di abbonati annuali 2016	5.909	36,36
Numeri di posti professionisti	211	15,15
Numero di posti < 8 m	7.325	81,82
Numero di posti 8 a 12 m	8.380	81,82
Numero di posti 12 a 18 m	2.862	72,73
Numero di posti 18 a 24 m	890	59,09
Numero di posti 24 a 65 m	188	37,88
Numero di posti > 65 m	30	22,73
Capacità (posti a secco)		
Numero di posti	938	59,09
Capacità (posti barca in campo boe)		
Numero di posti in campo boe	1362	42,42
Frequentazione (in notti)		
Numero totale di notti 2016	111.816	
Numero passaggi durata media < 1anno e > 1 mese	3.206	12,12
Numero passaggi durata breve < 1 mese e > 3 giorni	43.204	13,64
Numero scali < 3 giorni	3.836	13,64
Servizi di portineria	37	89,39

3.5.1 Analisi sulla capacità e le categorie dei posti barca

La Sardegna è sia la Regione italiana, sia l'Isola del Mediterraneo con il maggior numero di km di costa. Nella sua fascia costiera con 1840 km, si distribuisco, circa 20.500 posti barca, il 60%, di essi sono localizzati nel Nord Sardegna, il 27% nel Sud Sardegna, ed il 13% nelle coste centrali.

Il numero dei porti turistici e dei posti barca forniscono una indicazione di quella che è la "ricettività" nautica in una destinazione. I posti barca possono essere definiti come stanziali o di transito: sono stanziali quando in essi l'ormeggio dell'imbarcazione è superiore ad un mese mentre sono di transito se il tempo dell'ormeggio dell'imbarcazione è inferiore ad un mese. Ogni porto turistico si caratterizza per la quota percentuale dei posti barca stanziali o di transito. Per legge, in Italia, ogni porto turistico per ragioni di sicurezza deve garantire di riservare almeno il 10% dei posti barca per il transito. In Sardegna, a parte alcuni porti turistici localizzati in prossimità dei capoluoghi di Provincia (Es: Porto di Alghero), i porti sono prevalentemente di transito. La loro distribuzione nell'Isola non è omogenea e nonostante da un punto di vista quantitativo la dotazione infrastrutturale sia adeguata, si evidenzia una carenza di porti turistici nelle sue coste centrali ai fini della circumnavigazione dell'Isola in sicurezza.

Con 20.500 posti barca la Sardegna rappresenta oltre il 12 per cento del totale Nazionale e risulta essere la seconda Regione per numero di posti barca conquistando il primo posto nella graduatoria delle regioni per

le imbarcazioni superiori ai 24 mt di lunghezza (il 15% dei posti barca contro una media nazionale del 3,3%), mentre si colloca in ultima posizione per numero di posti barca destinati ad imbarcazioni con lunghezza inferiore a 10,5 mt.

La maggior parte delle imbarcazioni presenti nei vari porti sardi (circa 11.200) ha una lunghezza che oscilla tra gli 8 e i 18 metri.

I porti dell'Isola con più posti barca sono nel Nord Sardegna, al primo posto vi è Alghero con circa 2000 posti a seguire il porto di Olbia (1288) e quello di Stintino (1078).

Nei porti con problemi di fondale è più diffuso l'utilizzo di battelli pneumatici che meglio si adattano alle condizioni di ridotto pescaggio.

Per quanto riguarda le imbarcazioni di transito solitamente sostano nel porto ospite in media da 1 a 3 giorni, il dato varia a seconda della vicinanza ad altri approdi, ai servizi offerti dal porto e all'influenza del meteo.

I maxi yacht sui 90 metri possono attraccare nei porti attrezzati presenti nel Nord (Marina di Olbia, Porto Rotondo, Porto Cervo, Marina di Portisco) e al Sud presso il Porto di Cagliari (Portus Karalis e presso il molo dogana), e trovare ospitalità anche presso i porti commerciali.

Il dato regionale dei posti barca presenti nei campi ormeggio è di 1362. La distribuzione vede la concentrazione delle boe nella Provincia di Sassari con attivi 1031 posti barca, disseminati tra:

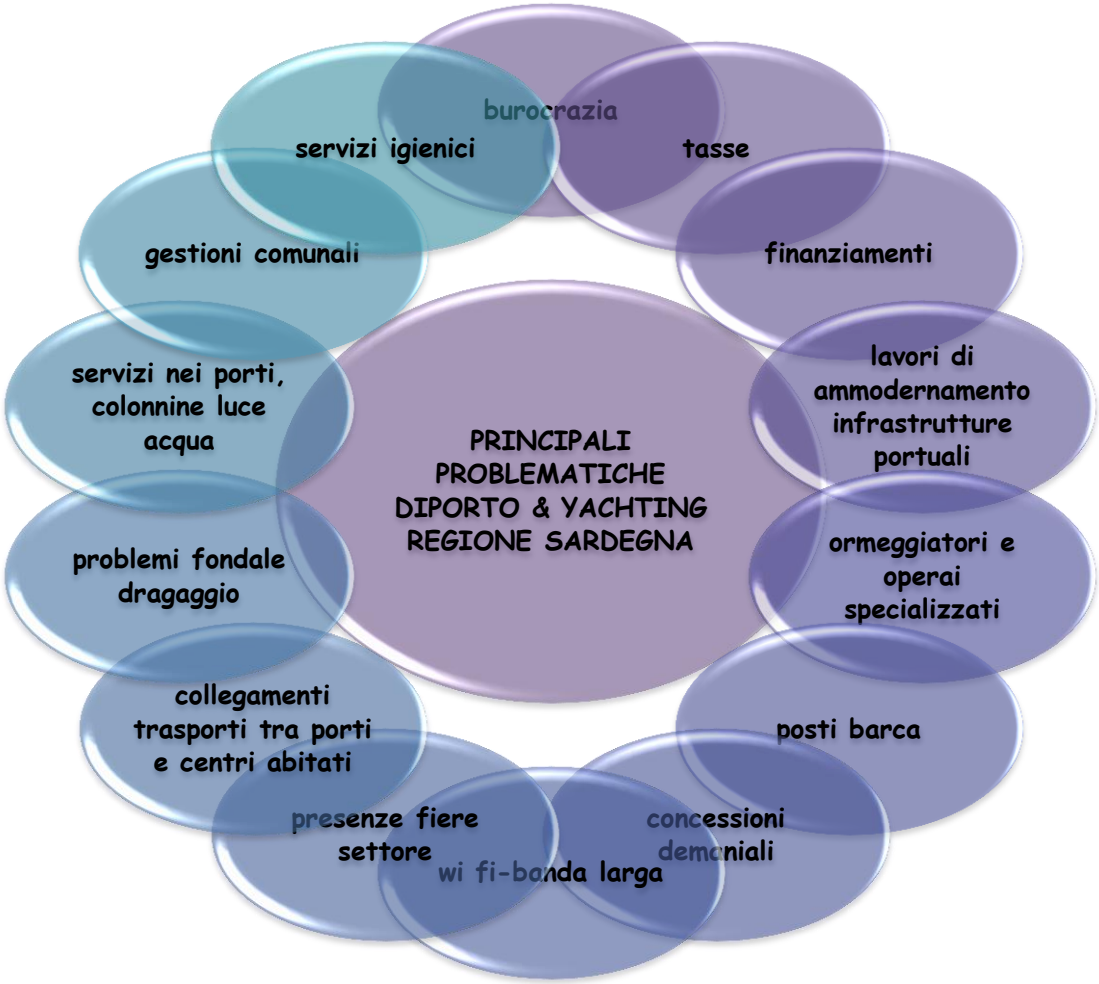
l'Isola della Asinara, AMP Capo Caccia Isola Piana, l'Arcipelago di La Maddalena, l'AMP di Tavolara Punta Coda Cavallo e la Costa Smeralda.

Circa 320 boe sono presenti nella costa Nuorese (150) e Oristanese (170) solo 11 nel territorio di Villasimius.

3.5.2 Criticità

La seguente rappresentazione grafica riporta le criticità che interferiscono sullo sviluppo del settore del diporto e yachting, le problematiche variano in base alle esigenze manifestate dagli operatori dei porti turistici.

CRITICITA' DEL SETTORE DIPORTISTICO EMERSE NELL'INDAGINE BLUECONNECT



3.5.3 Servizi da implementare per favorire lo sviluppo del diporto & yachting

La concorrenza, sempre più intensa, ha portato alcuni manager di porti turistici a ideare nuovi servizi da offrire al diportista. Prima di elencare i nuovi servizi da implementare (3.5.4) è bene soffermarsi sull'analisi delle infrastrutture dove mancano importanti servizi.

I servizi basilari dei porti turistici sono determinati in maniera ascendente, è stato rilevato che una minoranza di gestioni portuali, soprattutto nel Sud Sardegna, non soddisfano completamente il binomio offerta/domanda base tra porto turistico/diportista.

Ad esempio in alcuni porti si attendono autorizzazioni e finanziamenti per: il rifacimento delle colonnine per la fornitura d'acqua e elettricità alle imbarcazioni, l'ammodernamento dei servizi igienici, il dragaggio dei fondali , la predisposizione di una area di rifornimento e una zona di parcheggio per auto; quanto esposto sono le priorità di intervento al quale ogni gestore del porto non può rinunciare.
Nella seguente immagine sono rappresentati i servizi prioritari che alcune infrastrutture hanno urgenza di implementare per essere competitivi nel mercato diportistico.

Si segnalano tra i porti da implementare con servisi basilari: La Caletta-Siniscola, Porto di Buggerru, Porto di Sant'Antioco, Porto di Cala Gonone.

3.5.4 Innovazioni tecnologiche

Le opportunità di innovazione per il comparto sono svariate, gli operatori del settore e gli esperti intervistati hanno fornito i seguenti input:

- Investire nel settore del turismo nautico dell'intera Isola.
- Creazione porti ecosostenibili con attenzione e sviluppo delle tematiche green.
- Creazione di porti a secco.
- Aree dedicate all'attracco maxi yacht.
- Promozione del turismo portuale nautico attraverso i media.
- Coordinare interventi mirati per i problemi strutturali di alcuni porti soprattutto nel Sud Sardegna.
- Offrire servizi ai diportisti e garantire posti barca per il transito nelle stagioni estive.
- Presentare la portualità sarda a fiere e eventi.
- Offrire maggiore assistenza di manutenzione alle imbarcazioni, soprattutto maxi yacht.
- Riordino delle competenze nel settore nautico presso gli enti e le istituzioni.

CORRELAZIONI E PRIORITÀ PER LO SVILUPPODEL DIPORTO E DELLO YACHTING

3.5.5 Opportunità di sviluppo

Nel Piano Operativo Triennale 2016-2018 dell'Autorità Portuale Nord Sardegna è stato espresso l'auspicio dello sviluppo della nautica da diporto, soprattutto per determinate categorie di imbarcazioni per soddisfare al riguardo le richieste di mercato del settore. Proprio in un'ottica di riordino dell'esistente Piano e con l'obiettivo di soddisfare la crescente richiesta di posti barca per piccole imbarcazioni, ad Olbia è stata rilasciata una concessione a una società cooperativa per l'installazione di pontili per il diporto nautico nel tratto di golfo di via Dei Lidi. Un provvedimento che ha rilanciato una zona di pregio della città di Olbia e migliorato la fruizione da parte dei diportisti.
Al fine di sviluppare le attività portuali connesse al diportismo, nel Piano Operativo Triennale 2016-2018 dell'Autorità Portuale di Cagliari ha programmato la riqualificazione di alcune aree (Molo Sabaudo, banchina di levante, e della banchina Sant'Agostino situati in prossimità del waterfront portuale più pregiato). Anche il Molo Ichnusa e in particolare la banchina Ichnusa si ritiene possa essere proficuamente utilizzata anche per la nautica da diporto ed, in particolare, per yacht di grandi dimensioni. Ciò potrà avvenire senza onerosi interventi strutturali, ma bensì mediante semplici interventi manutentivi delle banchine. La fattibilità dell'utilizzo della banchina Ichnusa per grandi yacht è stata verificata con uno studio di navigabilità che ha valutato, con esiti favorevoli, la compatibilità del loro ormeggio con le manovre delle altre navi, nelle peggiori condizioni meteomarine.
Sono innumerevoli le opportunità di sviluppo per il settore dello yachting indicate dagli operatori portuali e dagli esperti del settore, ad esempio tra le informazioni raccolte vi è quella di completare e adeguare le strutture portuali per accogliere ed erogare servizi alle imbarcazioni di grandi dimensioni al fine di poter ospitare un numero maggiore di maxi yacht.

Per quanto riguarda le opportunità di sviluppo segnalate dagli operatori all'interno della diportistica e della nautica sportiva, sono state fornite indicazioni in termini di assistenza e manutenzione durante la stagione turistica e durante i periodi invernali al fine di destagionalizzare il settore nautico e le attività dei porti turistici.
Alcuni operatori suggeriscono di organizzare eventi (es. regate, esposizioni) che contribuiscano ulteriormente alla destagionalizzazione del turismo nautico nell'intero territorio regionale. Sul piano della promozione si indica il possibile allestimento di uno spazio di infrastrutture idonee ad ospitare un "salone nautico internazionale" da svolgersi nelle prime settimane di settembre, in modo da sfruttare la presenza di numerose imbarcazioni dei vacanzieri e degli ospiti delle località turistiche di fama internazionale, con l'idea di vedere le stesse imbarcazioni direttamente in mare e non solo in esposizione (ciò avviene già presso il Porto di Golfo Aranci nel mese di Agosto).
E' emersa anche l'esigenza di rendere disponibili strumenti di supporto alla commercializzazione ed all'export per i prodotti, i materiali, gli accessori, le applicazioni ed i servizi allestiti in Sardegna, adeguati e coerenti con l'obiettivo generale dell'affermazione dell'Isola come area di eccellenza.
Alcuni operatori hanno espresso di considerare possibile attivare flussi stabili di collegamenti con vettori e tour operator per promuovere pacchetti o di turismo connesso alla nautica per almeno 8 mesi all'anno.

Le opportunità di un ulteriore sviluppo del diporto e dello yachting in Sardegna si possono attuare mettendo in essere delle "buone pratiche" scaturite dall'analisi delle criticità presenti sul territorio. Anzitutto occorre pianificare quello che rappresenta il prodotto principale del porto turistico: il numero dei

posti barca e le loro dimensioni. È necessario promuovere i servizi del porto, definendo un rapporto qualità-prezzo competitivo del posto barca, conoscendo le interazioni con l'ambiente circostante, attraverso strategie di marketing atte alla promozione integrata sia del porto turistico, sia dell'offerta turistica territoriale.
È essenziale definire strategie per fidelizzare i rapporti con i diportisti (marketing e customer care), analizzare e selezionare le opportunità offerte dai diversi canali promozionali (fiere, media, eventi, altro). A tal fine occorre ridefinire i ruoli all'interno del porto identificando le principali componenti e riconoscendo i ruoli e le funzioni degli operatori del porto turistico applicando le metodologie per una organizzazione gestionale aziendale volta a:

1. Gestire concessioni e canoni demaniali;
2. Conoscere le competenze degli enti pubblici in materia di demanio marittimo e di tutela dei beni demaniali;
3. Determinare i costi delle opere di manutenzione, ristrutturazione e realizzazione di opere portuali e di lavori inerenti, compreso il dragaggio dei fondali;
4. Programmare una rete interattiva per la prenotazione di posti barca e dei servizi portuali e turistici;
5. Applicare la normativa sui contratti della navigazione, della nautica da diporto e del turismo, conoscere gli usi contrattuali in ambito nazionale ed internazionale;
6. Stipulare accordi commerciali con agenzie nautiche, charter, agenzie di trasporto, operatori turistici ed alberghieri, officine di refit, forniture portuali varie;
7. Creare sinergie tra imprese applicando delle agevolazioni in porto per le scuole nautiche a vela e motore, per le scuole di nuoto e per quelle di sub;
8. Realizzare partnership con agenzie turistiche di charters, nolo imbarcazioni, società di cabotaggio e mini-crociere.

3.5.6 Attività connesse al comparto nautico

Il diporto è diventato una realtà economica importante per la Sardegna e ha coinvolto anche settori diversi dai semplici servizi nautici. Chi sosta con l'imbarcazione ha la necessità di fare cambusa o andare a cena in ristorante o visitare un sito archeologico. Il diporto nautico è accompagnato da un sistema economico che in molte zone ha permesso lo sviluppo di sinergie tra più attori economici.
La zona maggiormente interessata al fenomeno della espansione nautica è sempre stata nel Nord Sardegna dove la Costa Smeralda ha fatto della nautica un polo di attrazione sportiva e culturale.
Attraverso le attività diportistiche e le manifestazioni internazionali si è sviluppato uno dei centri più importanti al mondo per le regate di vela. Porto Cervo è tra i porti più prestigiosi e conosciuti nel mondo dello Yachting internazionale e ogni anno si ritrovano le barche più belle e conosciute.
La garanzia del successo del diporto e dello yachting è dato dalle bellezze naturali, gli scenari e le condizioni meteorologiche che i diportisti e gli armatori trovano in Sardegna, a Porto Cervo come ad Alghero, La Maddalena, Porto Rotondo, Carloforte e in molte altre coste interessate dal turismo nautico.

Il diporto necessita di coordinamento tra le attività "di mare" e "di terra". Alcune proposte degli operatori portuali in termini di servizi associati sono:

- La creazione di maggiore sinergia tra i coordinatori degli accessi al mare e gli operatori turistici al fine di far fruire ai diportisti/passeggeri i servizi che la Città e le località vicine possono offrire;
- L'organizzazione delle incombenze quotidiane e il tempo libero per chi dispone di una imbarcazione in transito;
- Promuovere le produzioni agroalimentari, dell'artigianato di qualità, culturali e folcloristiche all'interno dei Porti Turistici al fine di creare sinergie tra la filiera nautica, quella agroalimentare e artigianale;
- Informare i diportisti sugli eventi enogastronomici dell'entroterra dell'Isola

Tali proposte sono da ritenere un input importante in una politica di azioni verso il potenziamento dei servizi da offrire all'interno dei porti turistici.

3.6 Altre Attività: Pesca e Riparazione Navale

Tabella 5 – Indicatori Pesca e riparazione navale

PESCA		
	Valore	Tasso di risposta %
Numero di porti	29	43,94
Numero di posti	1.300	96,97
Numero di pescatori professionisti	2.400	33,33
Volume (in tonnellate) 2016	734	18,18
Numero di porti	29	43,94

RIPARAZIONE NAVALE / BACINO DI CARENAGGIO		
	Valore	Tasso di risposta %
Superficie in m²	233.370	43,94
Numero di posti galleggianti	150	43,94
Dipendenti 2016	128	28,79
Numero di manutenzioni 2016	2.514	9,09
Numero di imprese utenti	19	6,06

3.6.1 Pesca: indicatori e opportunità

Nell'Isola sono presenti circa 650 imprese sulla pesca per un totale di circa 1300 imbarcazioni concentrate soprattutto nel Sud della Sardegna.
Il numero di imprese attive nella pesca costiera e lagunare sono per l'80% cooperative, rappresentano nel panorama nazionale il 6% del totale delle imprese italiane del settore, mentre l'acquacoltura rappresenta il 4%.
La Sardegna è la terza Regione in Italia per numero di pescherecci, 1.300 unità, con una forte prevalenza della pesca costiera artigianale (80%).
Sui battelli da pesca sono imbarcati circa 2.400 marittimi che lavorano mediamente per 123 giorni l'anno.
La pesca rappresenta uno strumento strategico per contribuire a rilanciare il settore che comprende 59 ambienti lagunari produttivi, estesi per una superficie di circa 12mila ettari, quasi tutti gestiti in concessione, nei quali trovano lavorano circa 1000 addetti (Legacoop, Sole 24ore, 2017).
Una opportunità di sviluppo richiesta dalle associazioni di categoria è la creazione di una governance dell'intera filiera ittica, funzionale al superamento di politiche parcellizzate e poco coordinate tra loro.
Altro vantaggio è la creazione dello Sportello Unico per la Pesca che agevoli gli addetti al settore attraverso attività di assistenza e coordinamento e rappresentanza.

3.6.2 Riparazione Navale: indicatori e opportunità

Le riparazioni e manuntenzioni effettutate nei cantieri nautici riguardano soprattutto imbarcazioni di piccola media dimensione, nel comune di Olbia si hanno due cantieri che possono offrire assistenza anche ad imbarcazioni di media grande dimensione.
Attualmente non sono presenti bacini di carenaggio operativi e non si riparano navi nel territorio nella Regione Sardegna.
Per quanto riguarda le manuntenzioni e riparazioni, circa il 44% dei porti indagati possiedono un cantiere all'interno dell'infrastruttura impegnando 233.000 mq per le attività di manutenzione e rimessaggio di imbarcazioni, e circa 150 posti barca per il ricovero in banchina. Sono circa 350 le imprese che si occupano di riparazione navale, localizzate esternamente e internamente al porto.
Molti gestori sono in attesa delle autorizzazioni demaniali per ottenere lo sviluppo di un cantiere adiacente al porto. La cantieristica dona al porto che la possiede un valore aggiunto in termini di servizi offerti al diportista.
In questo settore sono importanti le competenze acquisite dagli operai specializzati da offrire per l'assistenza di tutti i tipi di imbarcazione, è inoltre necessario il continuo aggiornamento nei settori delle nuove tecnologie e della sostenibilità ambientale.
Fare formazione degli operai presso i grandi cantieri costruttori al fine di dare manutenzione specializzata alle imbarcazioni (yacht) presso il porto turistico.

4 ANALISI DEL TESSUTO IMPRENDITORIALE LEGATO AL PORTO

Tabella 6 – Indicatori Imprese sul sito portuale

IMPRESE SUL SITO PORTUALE			
Attività principali	**Numero**	**Valore%**	**Tasso di risposta %**
Amministrazione	13	4,18	89,39
Rifornimento carburante	7	2,25	89,39
Commerci e servizi relativi alle attività portuali	28	9	89,39
Commerci e servizi non marittimi ma localizzati sul sito portuale	64	20,58	89,39
Attrezzatura , manutenzione e riparazione navale	51	16,40	89,39
Gestione portuale	63	20,26	89,39
Noleggio e vendita di imbarcazioni	59	18,97	89,39
Manifestazioni / Viaggi	8	2,57	89,39
Pesca professionale	10	3,22	89,39
Ricerca / Insegnamento	4	1,29	89,39
Trasporti	4	1,29	89,39
Lavori	0	0,00	0,00
Numero totale di imprese sul sito portuale	311	100	89,39

Tabella 7 – Indicatori Imprese fuori sito portuale

IMPRESE FUORI SITO PORTUALE			
Attività principali	**Numero**	**Valore%**	**Tasso di risposta %**
Amministrazione	1	0,71	60,61
Rifornimento carburante	2	1,42	60,61
Commerci e servizi relativi alle attività portuali	48	34,04	60,61
Attrezzatura , manutenzione e riparazione navale	27	19,15	60,61
Gestione portuale	2	1,42	60,61
Noleggio e vendita di imbarcazioni	6	4,26	60,61
Manifestazioni / Viaggi	3	2,13	60,61
Pesca professionale	15	10,64	60,61
Ricerca / Insegnamento	0	0	0,00
Trasporti	4	2,84	60,61
Lavori	0	0	0,00
ALTRO	33	23,40	60,61
Numero totale di imprese fuori sito portuale ma che lavorano per il porto	141	100	60,61

4.1 Le imprese del settore nautico

Analizzando i risultati ottenuti dagli indicatori dell'osservatorio in riferimento al tessuto imprenditoriale si è resa necessaria una ulteriore ricerca integrativa. L' analisi sul tessuto delle imprese proposta rappresenta uno spunto da integrare ulteriormente attraverso il contatto diretto con le imprese del comparto.
Per ampliare l'indagine del Progetto BlueConnect, si riporta il totale delle imprese che svolgono primariamente attività legate al settore nautico utilizzando una ricerca effettuata nel corso del 2017 sul Registro Imprese della CCIAA SS in base al raggruppamento di attività per codici ATECO[5].
I codici ATECO utilizzati e la descrizione delle attività sono riportate nella seguente tabella:

CODICI ATECO

30	**FABBRICAZIONE DI ALTRI MEZZI DI TRASPORTO**
30.1	**COSTRUZIONE DI NAVI E IMBARCAZIONI**
30.11	**Costruzione di navi e di strutture galleggianti**
30.11.0	Cantieri navali per costruzioni metalliche e non metalliche
30.11.01	Fabbricazione di sedili per navi
30.11.02	Cantieri navali per costruzioni metalliche e non metalliche (esclusi i sedili per navi)
30.12	**Costruzione di imbarcazioni da diporto e sportive**
30.12.0	Costruzione di imbarcazioni da diporto e sportive
30.12.00	Costruzione di imbarcazioni da diporto e sportive
33.15	**Riparazione e manutenzione di navi e imbarcazioni (esclusi i loro motori)**
33.15.0	Riparazione e manutenzione di navi commerciali e imbarcazioni da diporto (esclusi i loro motori)
33.15.00	Riparazione e manutenzione di navi commerciali e imbarcazioni da diporto (esclusi i loro motori)
52.22	**Attività dei servizi connessi al trasporto marittimo e per vie d'acqua**
52.22.0	Attività dei servizi connessi al trasporto marittimo e per vie d'acqua
52.22.09	Altre attività dei servizi connessi al trasporto marittimo e per vie d'acqua
50.1	**TRASPORTO MARITTIMO E COSTIERO DI PASSEGGERI**
50.10	**Trasporto marittimo e costiero di passeggeri**
50.10.0	Trasporto marittimo e costiero di passeggeri
50.10.00	Trasporto marittimo e costiero di passeggeri
50.2	**TRASPORTO MARITTIMO E COSTIERO DI MERCI**
50.20	**Trasporto marittimo e costiero di merci**
50.20.0	Trasporto marittimo e costiero di merci
50.20.00	Trasporto marittimo e costiero di merci
77.21	**Noleggio di attrezzature sportive e ricreative**
77.21.0	Noleggio di attrezzature sportive e ricreative
77.21.02	Noleggio senza equipaggio di imbarcazioni da diporto (inclusi i pedalò)
77.21.09	Noleggio di altre attrezzature sportive e ricreative
77.34	**Noleggio di mezzi di trasporto marittimo e fluviale**
77.34.0	Noleggio di mezzi di trasporto marittimo e fluviale
77.34.00	Noleggio di mezzi di trasporto marittimo e fluviale
85.53	**Attività delle scuole guida**
85.53.0	Autoscuole, scuole di pilotaggio e nautiche
85.53.00	Autoscuole, scuole di pilotaggio e nautiche

[5] La classificazione delle attività economiche ATECO (ATtività ECOnomiche) è una tipologia di classificazione adottata dall'Istituto Nazionale di Statistica italiano (ISTAT) per le rilevazioni statistiche nazionali di carattere economico. È la traduzione italiana della Nomenclatura delle Attività Economiche (NACE) creata dall'Eurostat, adattata dall'ISTAT alle caratteristiche specifiche del sistema economico italiano. Attualmente è in uso la versione ATECO 2007, entrata in vigore dal 1º gennaio 2008, che sostituisce la precedente ATECO 2002, adottata nel 2002 ad aggiornamento della ATECO 1991. Si tratta di una classificazione alfa-numerica con diversi gradi di dettaglio: le lettere indicano il macro-settore di attività economica, mentre i numeri (che vanno da due fino a sei cifre) rappresentano, con diversi gradi di dettaglio, le articolazioni e le disaggregazioni dei settori stessi. Le varie attività economiche sono raggruppate, dal generale al particolare, in sezioni (codifica: 1 lettera), divisioni (2 cifre), gruppi (3 cifre), classi (4 cifre), categorie (5 cifre) e sottocategorie (6 cifre).

Le imprese che svolgono attività primarie nel settore nautico risultano essere 887, sono distribuite sul territorio Sardo e sono indicate nella seguente tabella, sono state suddivise nei confini amministrativi che prevedono 4 Province (Sassari, Oristano, Nuoro, Sud Sardegna) e la Città Metropolitana (Cagliari).

IMPRESE SETTORE NAUTICO, REGISTRO IMPRESE CCIAA SS, 2017

COD ATECO	DESCRIZIONE ATTIVITA'	NUMERO IMPRESE PER PROVINCIA					
		SASSARI	ORISTANO	NUORO	SUD SARDEGNA	CAGLIARI	TOTALE SARDEGNA
30.1	COSTRUZIONE DI NAVI E IMBARCAZIONI	3	2	6	2	3	16
30.11	COSTRUZIONE DI NAVI E DI STRUTTURE GALLEGGIANTI	13	2	6	4	9	34
30.12	COSTRUZIONE DI IMBARCAZIONI DA DIPORTO E SPORTIVE	97	2	9	17	25	150
33.15	RIPARAZIONE E MANUTENZIONE DI NAVI E IMBARCAZIONI (ESCLUSI I LORO MOTORI)	137	6	16	12	32	203
52.22	ATTIVITÀ DEI SERVIZI CONNESSI AL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA	104	7	14	12	22	159
50.1	TRASPORTO MARITTIMO E COSTIERO DI PASSEGGERI	61	5	25	11	5	107
50.2	TRASPORTO MARITTIMO E COSTIERO DI MERCI	0	0	1	0	1	2
77.34	NOLEGGIO DI MEZZI DI TRASPORTO MARITTIMO E FLUVIALE	30	4	11	7	8	60
85.53	ATTIVITÀ DELLE SCUOLE NAUTICHE	42	17	30	34	33	156
	TOTALI PER ATTIVITA	487	45	118	99	138	887

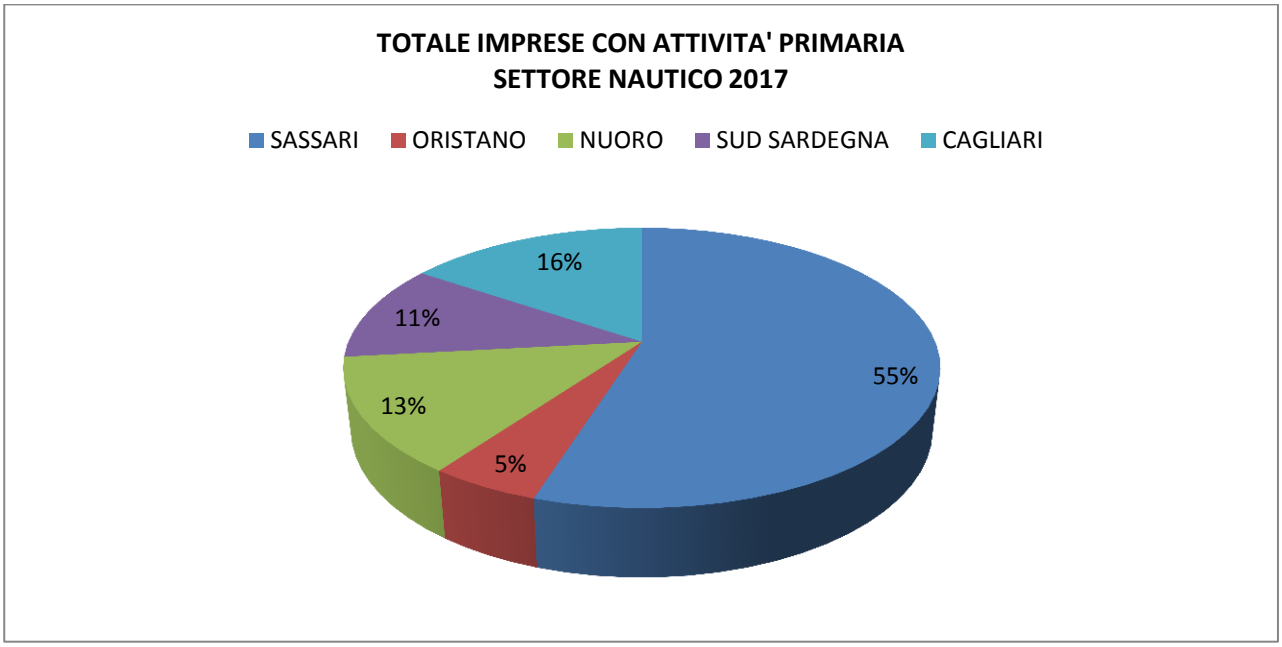
Le attività svolte dalle scuole nautiche con codice ATECO 85.53 risultano essere 156, questo dato comprende soprattutto autoscuole che non esercitano attività di scuola nautica, pertanto attraverso ulteriori approfondimenti si è giunti ad una stima di circa 30 imprese operanti in questa attività nella Regione, la seguente tabella riporta nel dettaglio la distribuzione per confine amministrativo.

IMPRESE SCUOLE NAUTICHE 2017

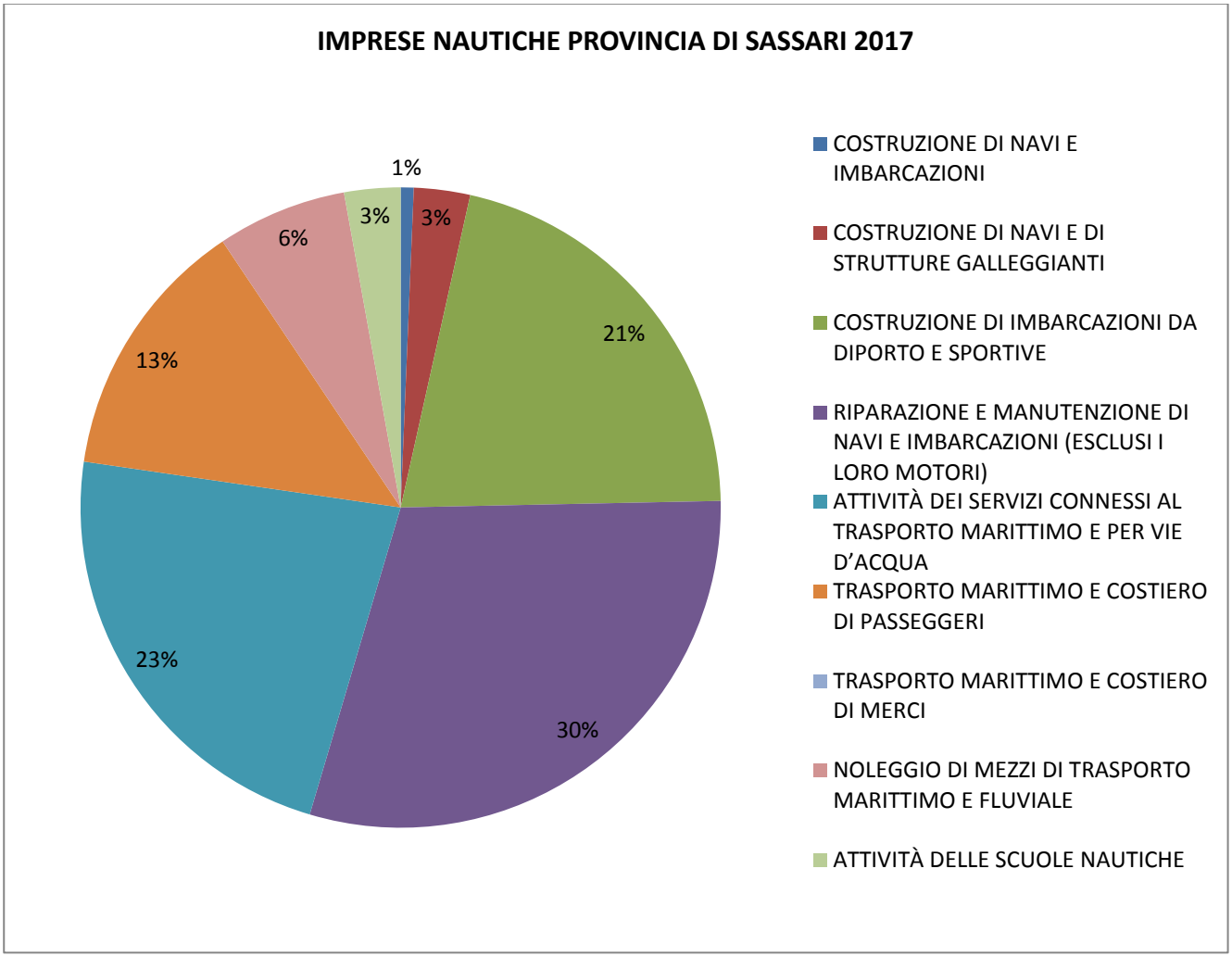
COD ATECO	DESCRIZIONE ATTIVITA'	NUMERO IMPRESE PER PROVINCIA					
		SASSARI	ORISTANO	NUORO	SUD SARDEGNA	CAGLIARI	TOTALE SARDEGNA
85.53	ATTIVITÀ DELLE SCUOLE NAUTICHE	13	2	4	6	5	30

Nelle analisi territoriali che seguono è stato utilizzato il dato revisionato per quanto attiene le scuole nautiche.

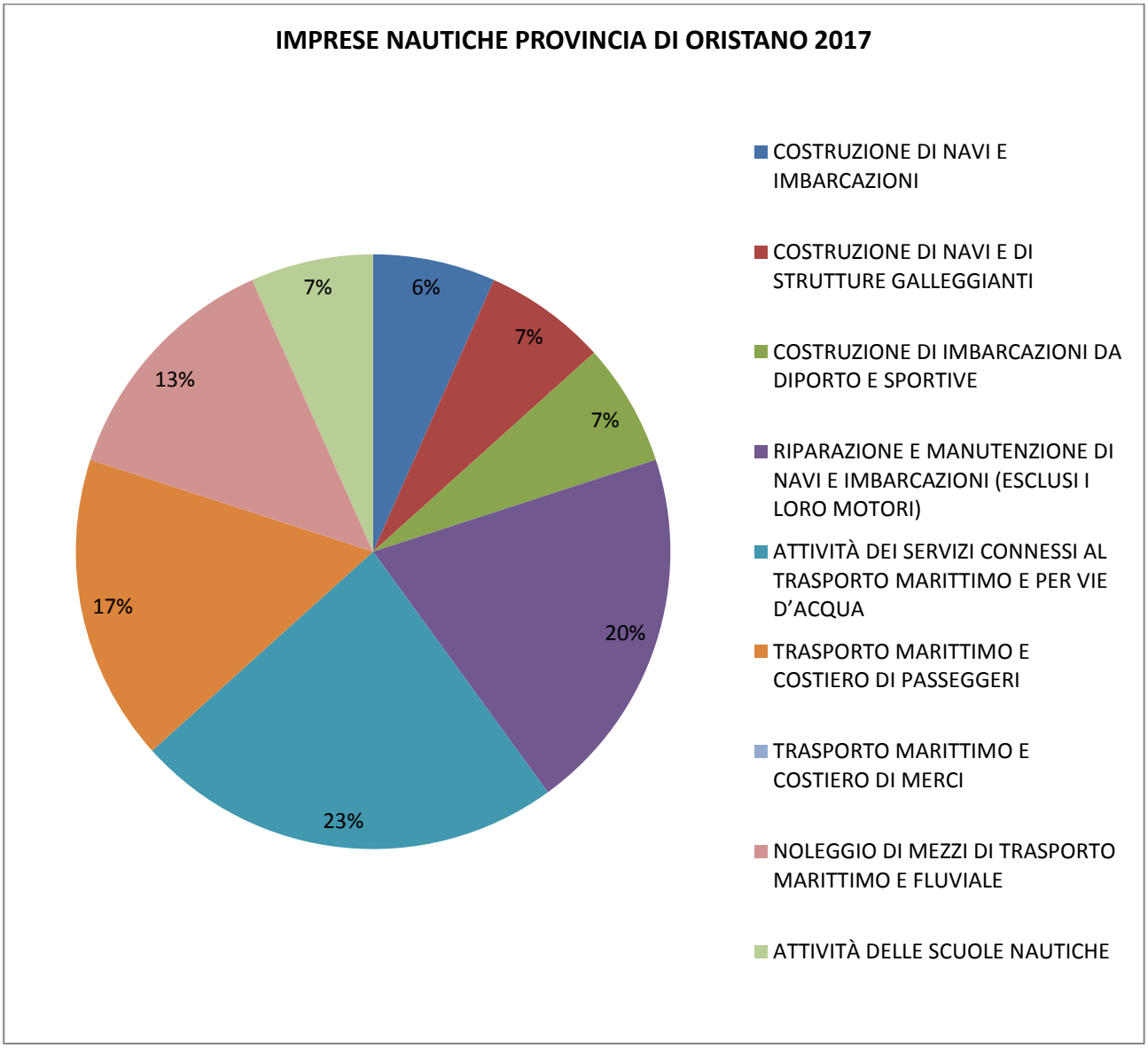
La tabella riporta una dettagliata suddivisione delle imprese per codice di attività e confine amministrativo di pertinenza, il seguente grafico mostra la contrazione percentuale delle imprese per Provincia.



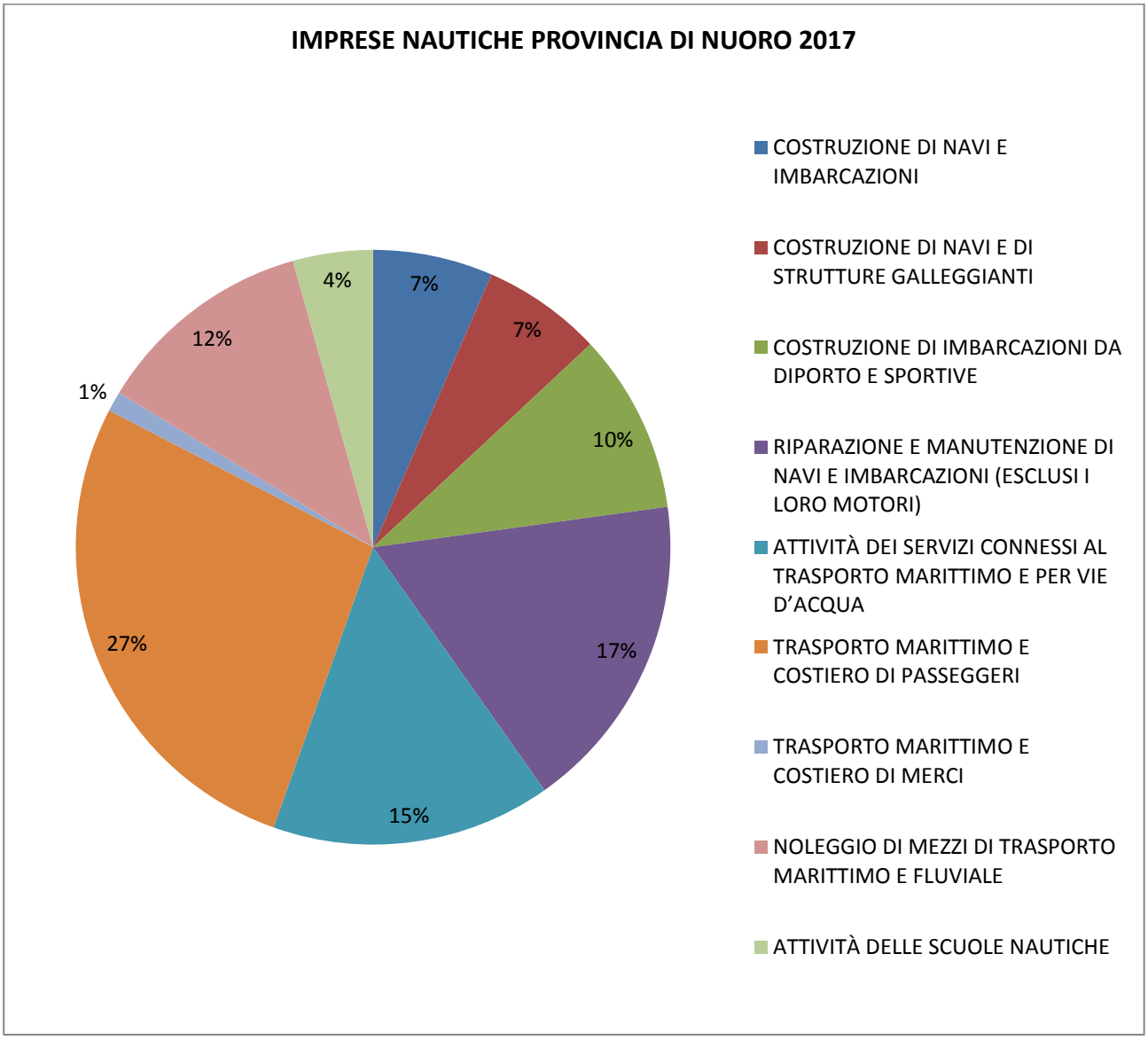
Nel confine amministrativo del territorio del Nord Sardegna (Provincia di Sassari), svolgono attività all'interno della filiera della nautica circa 500 imprese, il comune con la più alta concentrazione imprenditoriale è Olbia ricadente nel territorio della Gallura la cui vocazione portuale diportistica è assai nota. Seguono per presenza di imprese i comuni di La Maddalena, Alghero e Arzachena.
Il Nord Sardegna ha un tessuto imprenditoriale ben sviluppato se paragonato al resto della Regione, anche se le imprese sono principalmente di modeste dimensioni. Nel territorio della Gallura ed in particolare ad Olbia, sono presenti diversi cantieri di costruzione di imbarcazioni e di battelli pneumatici; sono inoltre numerose le imprese impegnate nella manutenzione di imbarcazioni in tutta la costa Nord. Il territorio della Gallura rimane un esempio di buona gestione della portualità per tutto il Mediterraneo.
La rappresentazione grafica mostra che il 30% delle imprese svolgono attività di manutenzione, il 23% svolgono attività connesse al trasporto marittimo e il 21% sono cantieri che costruiscono imbarcazioni.



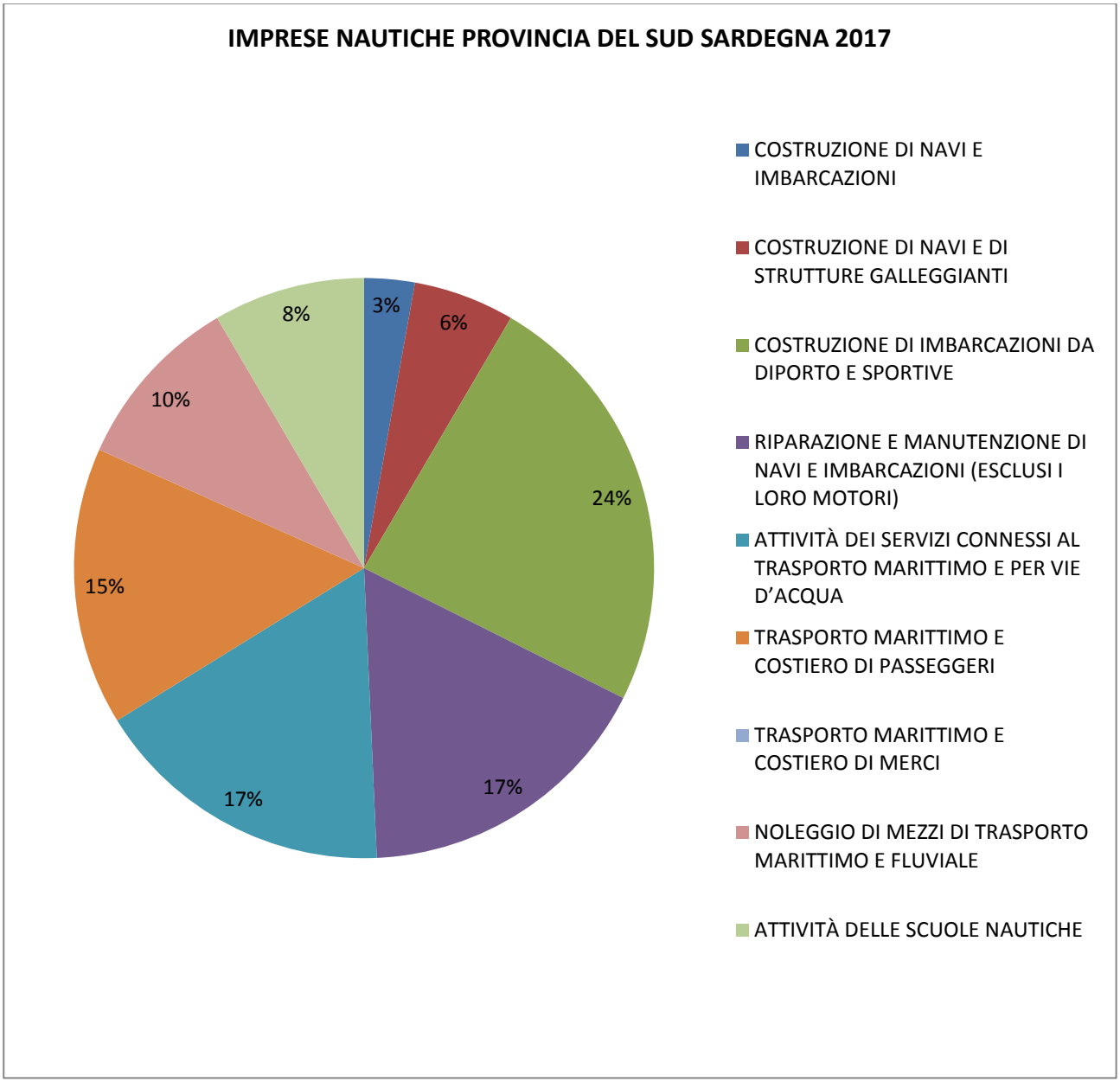
Il territorio della Provincia di Oristano si presenta particolarmente vocato alla pesca e le infrastrutture portuali sono dedicate in gran parte a questo settore trascurando il turismo nautico molto più sviluppato nel resto della Regione. La presenza di imprese si concentra soprattutto nel comune di Oristano seguito da Cabras, Bosa e San Vero Milis. Nella costa Oristanese sarebbero necessarie politiche di sviluppo mirate al settore nautico allo scopo di incrementare gli approdi lungo la sua costa al fine di garantire una navigazione più agevole lungo tale tratto di costa.
Il 23% delle imprese si occupa di attività connesse al trasporto marittimo ed il 20% di manutenzione e riparazione di imbarcazioni.



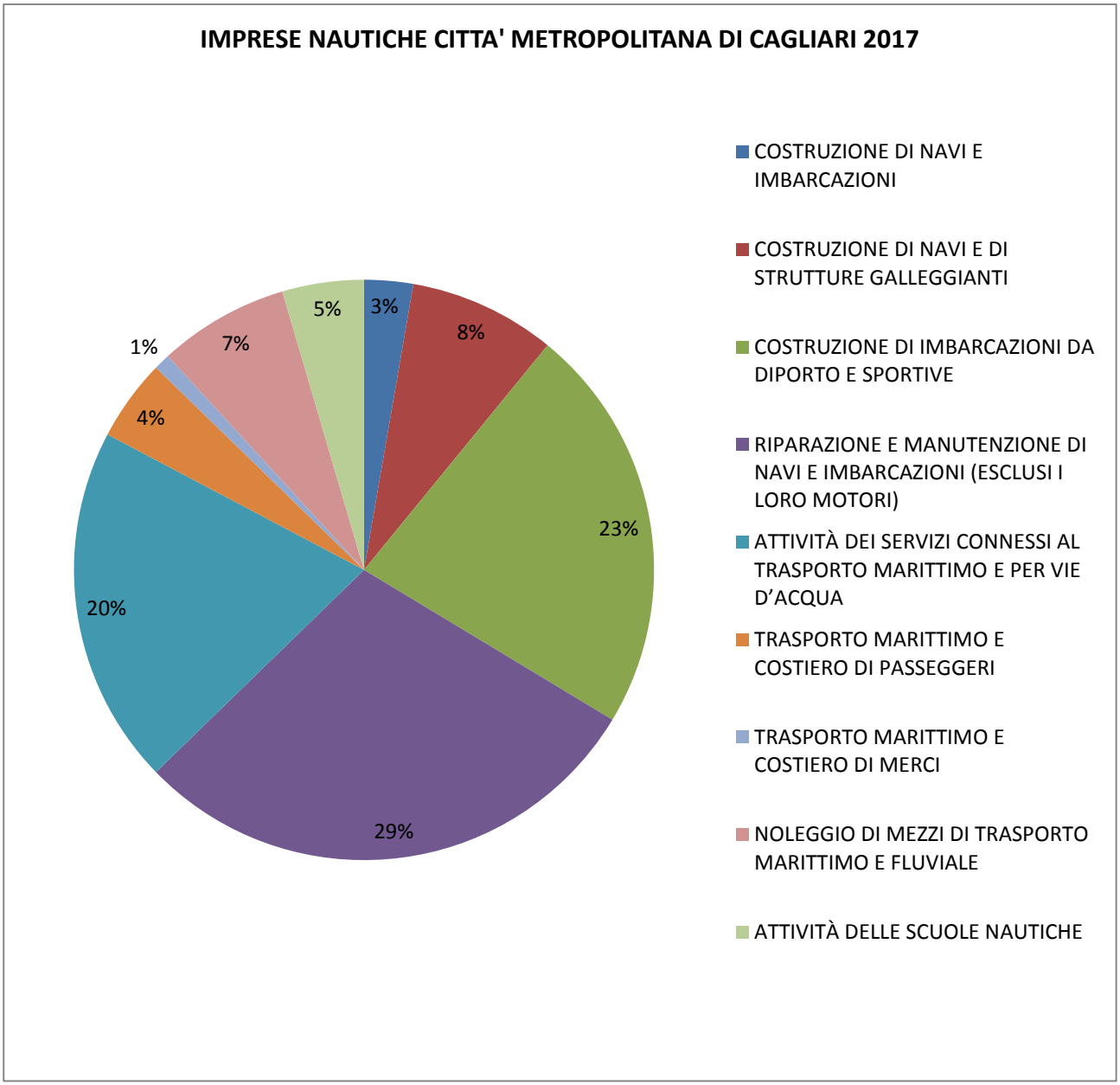
A emergere nella Provincia di Nuoro sono le attività di trasporto marittimo costiero e le manutenzioni di imbarcazioni. La presenza di imprese si concentra soprattutto nel comune di Tortolì.
Il porto di Arbatax è stato protagonista di numerosi interventi politici, con i quali si è cercato di creare invano un distretto nautico (anche il famoso cantiere costruttore Azimut si interessò a questa zona), ma nonostante le politiche avviate nel 2008 non sono stati ancora raggiunti i risultati agognati.
Nella costa Nuorese sarebbero necessarie politiche di sviluppo mirate al settore nautico allo scopo di incrementare gli approdi lungo la sua costa. Tortolì, Dorgali, Baunei ed Orosei sono i comuni con la più alta concentrazione di imprese nautiche nel corso del 2017.



A prevalere nella Provincia del Sud Sardegna sono le attività di costruzione imbarcazioni. L'attività che caratterizza questo territorio è connessa al trasporto marittimo per via della presenza delle isole minori di San Pietro, Carloforte, Sant'Antioco e Calasetta. La presenza di imprese si concentra nel corso del 2017 soprattutto nel Comune Carloforte, Sant'Antioco e Villasimius, questi luoghi sono anche tra le mete turistiche più ambite di tutta la Provincia. Nella costa del Sud Sardegna sarebbero necessarie politiche di sviluppo mirate al settore nautico allo scopo di incrementare gli approdi lungo la sua costa. Sono diversi i tratti di mare che non offrono ridossi sicuri in condizioni meteo avverse. Vi sono aree da riqualificare al fine di attuare una politica di rilancio del turismo e del diportismo. È considerata eccellenza portuale del Mediterraneo la Marina di Villasimius sia per i servizi offerti sia per la gestione, rappresenta un vero modello di esportazione di qualità gestionale.

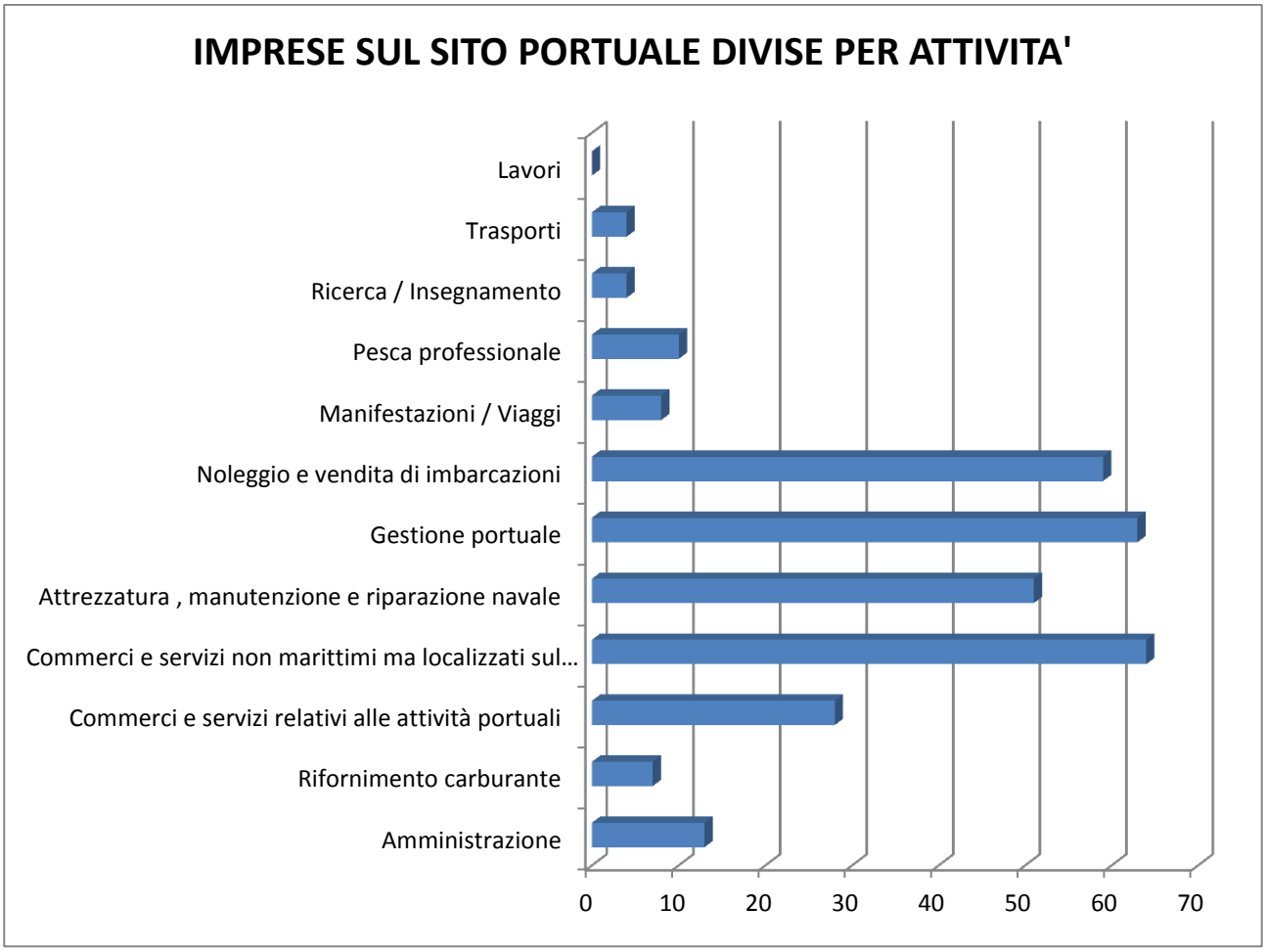


La Città Metropolitana di Cagliari ha la più alta concentrazione di attività di riparazione e manutenzione, sono diverse anche le attività di trasporto marittimo e di rimessaggio. Il tessuto di impresa della Città Metropolitana è molto articolato se si rapporta il numero di imprese alle dimensioni del confine amministrativo (il più piccolo della Sardegna). In questi ultimi anni la filiera nautica si è sviluppata notevolmente grazie alla riqualificazione portuale e al successo del Terminal crocieristico.



4.1.1 Principali attività riportate nell'indagine

Dall'indagine risultano come attività principali nel sito portuale: la gestione e la amministrazione del porto, seguono la riparazione e la manutenzione di imbarcazioni e il noleggio/vendita di barche.
Per quanto concerne le imprese che gestiscono il rifornimento di carburante a volte queste coincidono con l'impresa gestore del porto, su 66 infrastrutture prese in esame 41 hanno il rifornimento interno e 7 sono gestite da imprese esterne.
Sono più di 60 le attività non legate al comparto nautico, esse contribuiscono allo sviluppo turistico del porto come ad esempio: shop, ristoranti, bar, negozi, alberghi, etc.



4.2 Opportunità di sviluppo

In Sardegna il settore produttivo nautico possiede ancora margini di sviluppo da valorizzare, ovvero l'Isola grazie alla sua posizione strategica e alla sua vocazione per il turismo nautico, può destagionalizzare le attività e cercare di attrarre i noti cantieri costruttori.

Il settore produttivo della nautica da diporto evidenzia che la maggior parte delle imprese, localizzate in prevalenza nel Nord, svolge attività di rimessaggio, noleggio e fornitura di servizi.

L'innalzamento della domanda nel settore delle manutenzioni e del rimessaggio ha stimolato la nascita di operatori, i quali, oltre alle attività menzionate, si sono cimentati nella produzione di alcune imbarcazioni di modeste dimensioni destinate sostanzialmente al mercato locale.

Nel Nord Sardegna, in particolare, è presente una realtà imprenditoriale costituita in maggioranza da imprese di piccole dimensioni, prevalentemente ditte individuali.

La situazione attuale vede non molti operatori impegnati nel settore della produzione di imbarcazioni con proprio marchio e le specializzazioni interessano imbarcazioni da diporto, tra cui battelli pneumatici, di piccola e media dimensione con scafi in vetroresina. Esistono anche piccole imprese, che producono per conto terzi, specializzate nella laminazione in vetroresina sia per la realizzazione di accessori sia per la produzione di semilavorati. Prevale la dimensione artigianale delle imprese con fatturati che difficilmente superano il milione di euro l'anno.

Il mercato di produzione artigiano ovvero: i maestri d'ascia, continua a richiamare l'attenzione sulle tradizione degli avi nella fabbricazione di imbarcazioni, in particolare dei caratteristici gozzi. In Sardegna questi cantieri costruttori si distinguono in particolare per la grande qualità delle lavorazioni, grazie anche all'arte dei vari artigiani conservate nel tempo unite alla tecnologia e ai materiali all'avanguardia di oggi. Ne troviamo qualcuno a Carloforte (nell'Isola di San Pietro), a Sant'Antioco, a Calasetta e ad Alghero, nei cantieri privati presenti nei rispettivi porti. Negli ultimi anni c'è stata una ripresa dell'attività dei maestri d'ascia, anche in virtù del crescente interesse nei confronti delle manifestazioni di vela latina. (esempio manifestazioni presso il mar della Pelosa a Stintino).

4.3 Raffronto con altri dati statistici

Per definire le imprese che afferiscono al settore dell'economia del mare, è bene integrare le statistiche riportate dall'indagine con alcuni dati significativi riportati nello studio di Unioncamere del 2016 (*V Rapporto sull' Economia del Mare).*

Più specificatamente, l'economia del mare si sviluppa nei seguenti settori:

- Filiera ittica;
- Industria delle estrazioni marine;
- Filiera della cantieristica;
- Movimentazione di merci e passeggeri;
- Servizi di alloggio e ristorazione compresa ovviamente anche quella su navi;
- Ricerca, regolamentazione e tutela ambientale;
- Attività sportive e ricreative.

Numero di imprese registrate delle attività economiche dell'economia del mare della Regione Sardegna, anno 2016 (valori assoluti)

LUOGO	TOTALE IMPRESE ECONOMIA DEL MARE (V.A.)
ITALIA	185.223
SARDEGNA	9.295

Come si evice dalla tabella la Regione Sardegna incide per il 5.6% del risultato nazionale dell'economia del mare.

5 CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

Il settore della nautica regionale sta manifestando in questi ultimi anni una notevole dinamicità, la crescita tuttavia, avviene in un contesto di forti mutamenti del mercato globale, caratterizzato sia dall'incremento della domanda di prodotti di sempre maggiore qualità e dimensione sia da un considerevole aumento della concorrenza.
In un ambiente sempre più competitivo, in continua evoluzione, le strategie da applicare per il potenziamento del comparto sono divenute uno dei principali fenomeni da analizzare sia per i professionisti del settore sia per gli amministratori locali.
E' infatti ormai pressante l'esigenza di tutelare e potenziare la competitività della filiera nautica attraverso una molteplicità di strumenti che implicano l'attivazione di sinergie tra attori economici e istituzionali, pubblici e privati.

Per identificare le principali opportunità di sviluppo del settore, occorre estrapolare dal contesto analizzato i comparti di eccellenza nell'economia del mare dell'Isola.

LE ECCELLENZE DELL'ECONOMIA DEL MARE IN SARDEGNA, 2017

COMPARTO DEL DIPORTO E YACHTING	PROVINCIA DI SASSARI
COMPARTO CROCIERISTICO	CITTA' METROPOLITANA DI CAGLIARI
COMPARTO TRASPORTI PASSEGGERI SU TRAGHETTI	PROVINCIA DI SASSARI
COMPARTO TRASPORTO PASSEGGERI COSTIERO	PROVINCIA DI SASSARI- PROVINCIA SUD SARDEGNA
COMPARTO TRASPORTO MERCI	CITTA' METROPOLITANA DI CAGLIARI
FILIERA DELLE IMPRESE	PROVINCIA DI SASSARI
COMPARTO DELLA PESCA	PROVINCIA DI SASSARI PROVINCIA SUD SARDEGNA PROVINCIA DI ORISTANO

Al fine di rendere la Regione ancora più competitiva, nei settori: nautico/portuale/turistico/imprenditoriale ed accrescere il PIL regionale, occorre analizzare nel dettaglio i modelli sopracitati.
Gli operatori dovrebbero porsi l'obiettivo concreto di sfruttare al massimo la leva dell'attrattività che la Sardegna genera (esempio: il brand Costa Smeralda tra i primi in classifica per turismo, cultura e ambiente), ben consapevoli che attualmente la competitività delle destinazioni turistiche/portuali è determinata da altri fattori, esogeni, che hanno una notevole incidenza (infrastrutture, governance, livello promozionale delle destinazioni, accessibilità, rapporto qualità/prezzo, ecc..).
In Sardegna, per raggiungere un livello di competitività adeguato è necessario che si venga a creare sinergia tra diversi ambitidi azione al fine di creare una connessione in una logica comune e proattiva:

- Ambito Trasfontaliero: cooperazione con l'alto Mediterraneo (Var, Alpi Marittime, Corsica, Sardegna, Liguria, Toscana);
- Ambito Regionale: cooperazione politica/amministrativa/università /ricerca.

L'obiettivo specifico è rafforzare il tessuto imprenditoriale delle imprese "micro, piccole e medie".
Le imprese turistiche sarde, in linea con le tendenze nazionali ed internazionali, si confrontano in un ambiente sempre più competitivo, con nuovi player entranti, che ampliano l'offerta turistica in termini di prodotti e servizi offerti a un numero sempre crescente di fruitori finali.
Attualmente in uno scenario del sistema turistico nazionale, la Sardegna, ha grandi opportunità di sviluppo e crescita. Per ottenere il massimo rendimento è necessario mettere in pratica tre azioni:

1. la governance pubblica si deve far promotrice dell'attuazione dei processi di miglioramento della competitività del sistema e della razionalizzazione e ottimizzazione delle risorse strutturali e normative;
2. imprese, operatori portuali e pubblica amministrazione devono attuare piani che destagionalizzino il comparto nautico;
3. le imprese nel loro piano d'azione devono fornire un maggior valore al fattore relazionale, formativo e culturale.

Una parte delle imprese sarde ha concentrato finora la propria attenzione sui problemi contingenti al proprio settore e sulla criticità di ogni singolo business, limitando la propria azione alla ricerca di soluzioni immediate per il ripristino dell'equilibrio, anche se queste non son state risolutive.
Nell'Isola vi è una tendenza conservatrice degli operatori, la maggior parte orientati alla sola efficienza tecnica della propria attività, con investimenti limitati nella ricerca e sviluppo, che tendenzialmente non riesce a valorizzare ogni singola attività come potenziale area strategica di affari.
È stata riscontrata, soprattutto nel Sud della Sardegna (zone di Nuoro, Oristano), ed in qualche Isolata realtà portuale del Nord, una scarsa attitudine "manageriale" capace di creare opportunità, sfruttando il cambiamento del mercato, più attento alle competenze distintive che al prodotto finito.
Un modello operativo efficace dovrebbe essere ispirato alla logica dei cluster nei quali le performance e la competitività delle imprese dipendono dalla qualità e dalla densità relazionale del contesto territoriale di cui fanno parte.
In un'ottica di cambiamento, una buona opportunità di sviluppo del settore può essere fornita dall'aumento degli eventi internazionali e delle gare, che dovrebbero essere calendarizzati non solo nei mesi estivi ma già dal mese di marzo. Le manifestazioni, infatti, permettono di coinvolgere anche altri settori collegati alla nautica tra questi l'agroalimentare e i turismi interni.

Inoltre, durante le manifestazioni sportive legate alla nautica, partecipano spesso emittenti televisive nazionali e internazionali e questo garantisce una maggiore pubblicità/visibilità all'Isola.
Un'ulteriore opportunità è rappresentata dall'opera di deindustrializzazione di alcune aree portuali, allo scopo di favorire altre attività di cantieristica/produzione navale. Per esempio, è stata proposta la creazione del Centro Manutenzione maxi yacht e navi da crociera a Porto Torres, una simile iniziativa potrebbe restituire lustro e lavoro nella costa sassarese e riqualificherebbe un tratto di litorale dove, grazie all'industria della petrolchimica e alla centrale di Fiume Santo, si è costruito un porto capace di far attraccare qualsiasi tipo di imbarcazione sia per dimensioni sia per profondità di scafo.
Alcuni esperti nautici hanno suggerito opportunità di sviluppo ulteriori, alternative meno dispendiose in relazione all'incremento dei posti barca per piccoli natanti (fino 10 metri) prevedendo ulteriori spazi a terra collegati con il mare (direttamente o indirettamente attraverso un canale), che permettano di stazionare per un tempo di qualsiasi durata e al contempo prevedano attrezzature atte ad alare e varare rapidamente le imbarcazioni. Per costruire una struttura del genere non ci vorrebbero spazi o capitali esagerati, sarebbe relativamente semplice, potrebbe diventare un'ottima occasione per valorizzare qualche vecchia area industriale dismessa o terreni in stato di abbandono.
La crezione di questi porti a secco consentirebbe di liberare importanti spazi attualmente occupati da una nautica poco produttiva a vantaggio di imbarcazioni sempre più grandi capaci di assicurare un maggiore valore aggiunto.
Infine di assoluto vantaggio sarebbe creare un'integrazione tra i voli low-cost e il settore nautico. Per esempio accordi commerciali per il noleggio d'imbarcazioni o altri mezzi di trasporto, convenzioni speciali dedicate a chi ormeggia nei porti sardi.
Sono molteplici i progetti che il territorio sardo sta potenziando anche attraverso il partenariato transfrontaliero di concerto con le regioni italiane (Liguria e Toscana), e con la vicina Corsica e la Costa Azzurra (Francia), maggiormente espressive nell'economia nautica.

TABELLA SWOT

Grazie all'analisi SWOT del comparto nautico in Sardegna è possibile esaminare, considerare e portare alla luce i punti di forza e debolezza le opportunità e le minacce.

PUNTI DI FORZA:

- Visibilità periodo estivo per porti sardi
- Manifestazioni internazionali sempre più frequenti
- Forte legame Nautica-Sardegna: binomio di successo
- Settore vincente per l'economia della Sardegna
- Forte binomio Nautica-Turismo
- Trend ultimi anni
- Presa di coscienza delle opportunità della nautica negli ultimi 15 anni
- Volontà di investimenti pubblici nel settore
- Frequente organizzazione eventi internazionali
- Crescente numero di natanti crea visibilità per i porti sardi
- Evoluzione delle piccole imprese, possibile sviluppo del settore
- La dotazione infrastrutturale dei porti turistici e dei punti di attracco
- Oltre 20.000 posti barca presenti nel territorio
- Ottima dotazione infrastrutturale in alcuni porti della Sardegna
- Primo posto per presenze dei mega yacht in Italia
- Sviluppo delle società di brokeraggio
- Sviluppo di alcuni poli della nautica
- Associazioni di categoria presenti nel territorio (Assonautica)
- CCIAA SS e Azienda Speciale Promocamera, Assonautica Nord Sardegna come attori per lo sviluppo della filiera e coordinatori di eventi e corsi professionali
- Università di Sassari e di Cagliari: centri dove sviluppare professionalità di eccellenza
- Condizioni meteo marine favorevoli per periodi lunghi
- Know how operatori del settore
- Collegamenti low cost tutto l'anno soprattutto per Olbia e Cagliari e potenziale elemento di sviluppo per Alghero

PUNTI DI DEBOLEZZA:

- Scarsa pianificazione, progettazione interventi, gestione concessioni
- Competenze frammentate nei diversi assessorati regionali
- Sistema organizzato in maniera obsoleta
- Scarsa organizzazione e coordinamento fra gli attori
- L'individualismo degli operatori rallenta le azioni di sistema
- Impossibilità a vendere il sistema nautico Sardegna come un unico prodotto
- Porti non tutti collegati fra loro in un sistema unico
- Sistema non dimensionato in relazione alla domanda potenziale
- Scarsa propensione all'innovazione delle imprese
- Incapacità di garantire servizi continuativi ed efficienti
- Carenza di servizi per il mantenimento invernale di imbarcazioni di grande stazza
- Carenza di aree e servizi per il rimessaggio delle imbarcazioni di grande stazza
- Costi di noli e rimessaggio troppo alti e non competitivi
- Porti saturi in alcuni tratti di costa a causa della piccola nautica
- Mancanza di fondali per attracco di yacht per problemi di dragaggio
- Differenze nelle varie aree geografiche. Per es.nel Nord Sardegna, carenza di spazi per la nautica
- Spesso le strutture portuali sono lontane dai centri abitati
- Cantieristica non correttamente sviluppata, microimprese
- Alcune maestranze artigiane si stanno perdendo
- Scarse commesse per i cantieri perché non correttamente strutturati
- individualismo degli operatori che impedisce lo sviluppo di una Rete della Nautica in Sardegna
- Carenza di diverse figure professionali
- Per la creazione di alcune figure l'iter procedurale è troppo lungo
- Scollamento fra formazione professionale e mercato produttivo
- Impatto della nautica sull'ambiente: concentrazione in alcune aree e in alcuni periodi dell'anno
- Costi elevati per partecipare alle fiere del settore

OPPORTUNITÀ:

- Cooperazione con le regioni del mediterraneo
- Nuova economia per il territorio
- Organizzazione eventi internazionali durante tutto l'anno
- Visibilità
- Frontiere tecnologiche da sfruttare
- L'evoluzione tecnologica richiede nuove figure professionali
- Posti di lavoro per nuove professionalità
- Consapevolezza dell'assenza di alcune figure professionali
- Maggiore attenzione all'esigenza di formazione di nuove figure professionali
- Strumenti flessibili di inserimento lavorativo
- Integrazione tra settori del trasporto ad es. low cost
- Potenzialità di sviluppo di alcuni poli nautici
- Arrivo concessionari internazionali nei porti sardi
- Ragionare in ottica si posizione strategica nel Mediterraneo
- Centralità geografica della Sardegna nello spazio di cooperazione
- Riqualificazione ambientale dei porti
- Riconversione di aree-industrializzate
- Assistenza navale: possibilità di sviluppo per la Sardegna
- Possibilità di creazione di un centro manutenzione navi (Porto Torres)
- Aumento indotto crocieristico

MINACCE:

- I singoli hanno difficile accesso al credito per l'acquisto di imbarcazioni
- Perdita di maestranze e professionalità
- Specializzazione dei grandi cantieri nautici: esclusione piccoli artigiani
- Maggiori controlli e pressione fiscale
- Improvvisazione di operatori senza conoscenze adeguate nel settore nautico
- Aumento dell'offerta nel resto del Mediterraneo sia dal punto di vista qualitativo sia quantitativo