

Intervento Presidente della Provincia Olbia Tempio Fedele Sanciu

Convegno “Lo sviluppo del comparto nautico gallurese – Dallo studio di fattibilità al Forum annuale sui porti turistici”

Olbia Expò, 25/11/2011

“Ad Olbia ed in Gallura il polo nautico nasce quasi spontaneamente rispondendo ai bisogni del nostro territorio in un settore che da sempre non conosce crisi. Qui infatti sono presenti cantieri nautici di qualità, famosi anche in campo internazionale, obiettivo dell’Amministrazione è quello di avviare e strutturare un progetto forte ed organico che preveda, tra l’altro, un polo formativo d’eccellenza, accompagnati in questo percorso, oltre che dagli operatori del settore, dalle Università, dalla Port Authority e da organizzazioni di categoria già impegnate in questo settore come la C.N.A..

L’obiettivo di fondo – e noi siamo pronti per attuarlo - è quello di trasformare i nostri porti turistici in porti di accoglienza, dove si possa trovare la nostra storia, i nostri prodotti, la nostra cultura. Il porto di Olbia, ad esempio, da luogo di passaggio si deve trasformare in luogo dove il turista si fermi e trovi la Sardegna nella sua complessità, capace di dare servizi e dove si incontrino quelle persone che hanno lanciato nel mondo l’immagine della Costa Smeralda”.

Negli ultimi anni infatti, le politiche turistiche si stanno aprendo a nuovi scenari e nuove sfide. In linea con le direttive della Commissione Europea che incoraggia e sostiene la promozione e lo sviluppo sostenibile del turismo costiero, il **porto turistico si va configurando come vero e proprio ingresso al territorio**, luogo deputato all’accoglienza, dove, attraverso politiche di marketing integrate, si possano realizzare economie di scala che conducano progressivamente ad un beneficio diffuso e alla creazione di nuovi posti di lavoro.

Su questo tema la Regione Sardegna è già coinvolta con Liguria, Corsica e Toscana nel progetto “Tourisme Ports Environnement”, che vede la Provincia di Olbia Tempio nel tavolo di Pilotaggio. Obiettivo generale di **TPE** è “realizzare una governance di un sistema integrato dei porti turistici, volta in particolare al raggiungimento di elevati standard ambientali uniformi e di un’elevata qualità dell’offerta turistica sull’insieme del territorio”.

La Sardegna si caratterizza per uno sviluppo costiero tra i più importanti del Mediterraneo con flussi turistici legati ad un diportismo nautico in forte espansione. Lo sviluppo dei porti turistici e i notevoli flussi economici legati a questo traffico, associati alla presenza attrattiva di località note, fanno di quest'area **un'importante risorsa per lo sviluppo del settore ed una delle realtà dell'economia regionale in grado di poter creare maggiore occupazione e sviluppo**¹.

Nella Regione Sardegna le strutture portuali dedicate al diportismo sono 78 e l'offerta potenziale è di 19.415 posti barca. Il parco nautico della Regione Sardegna ammonta a 3.958 unità².

In base a stime effettuate dalla CNA di Olbia, il totale dei posti barca nel **Nord Sardegna** è pari a **8.498 unità**, mentre quelli presenti nella **Provincia di Olbia Tempio** sono **6.567**. Secondo il censimento effettuato dalla Fondazione Promo Pa per l'Amministrazione provinciale di Olbia-Tempio (Ottobre 2011), le infrastrutture per ospitare unità da diporto sono 60 in tutto il territorio provinciale.

Dal confronto delle caratteristiche dei porti delle varie regioni italiane effettuato utilizzando i dati contenuti nel "**Rapporto sul turismo nautico 2010**"³, si evince che la Regione Sardegna occupa il secondo posto in termini di infrastrutture portuali per il turismo nautico (preceduta solo dalla Sicilia con 86 infrastrutture) così come in termini di posti barca disponibili (preceduta, in questo caso, dalla Liguria dove si trovano 21.850 posti barca).

Sempre dalla stessa fonte si ricava che dal 2007 al 2010 sono state aperte in Sardegna 4 nuove infrastrutture portuali dedicata alla nautica da diporto; più precisamente si tratta di due marine e due approdi. Ciò è un indice importante della **dinamicità del sistema sardo che tende ad andare incontro alle sempre maggiori richieste della domanda sviluppando sia strutture più importanti – quali sono appunto le marine – che più semplici (gli approdi)**. Nello stesso periodo di tempo, solo la Sicilia con 7 infrastrutture (2 porti e 5 approdi) è risultata più dinamica.

Le strutture presenti nella nostra Regione, presentano, inoltre, un importante elemento di forza - soprattutto in considerazione dell'andamento del mercato - ovvero la rilevante presenza di posti barca destinati al segmento dei **megayacht**

¹ Si tratta perciò di un settore trainante per l'economia costiera e l'entroterra, sebbene la crisi economica abbia portato a un decremento medio del 10% dei transiti (Rapporto sul turismo nautico 2010).

² Dato riferito alle sole imbarcazioni immatricolate.

³ Edito dall'Osservatorio nazionale sul turismo nautico.

(navi da diporto di lunghezza oltre i 24 metri). Il 53,8% dei porti - 42 in termini assoluti - della Sardegna sono in grado di ospitare questo tipo di imbarcazioni.

Un altro elemento importante che deriva dalle analisi dell'Osservatorio nautico è quello relativo alla **dotazione dei servizi**. Nel Rapporto citato viene calcolato un indice che si basa sulla rilevazione della presenza in una infrastruttura di 12 servizi "essenziali". Tanto più l'indice si avvicina a questo valore, tanto maggiore è la dotazione dei servizi. I porti per il diportismo della Sardegna raggiungono un valore medio-alto, pari ad un valore di 9,6, di poco al di sopra della media nazionale che è di 9,1.

In questa classifica **la Provincia di Olbia Tempio si classifica al 5° posto in termini complessivi, al 1° posto in relazione al numero dei porti e posti barca, al 36° posto per la qualità dei servizi portuali, al 35° posto in riferimento all'indicatore relativo agli altri turismi del mare ed infine di nuovo al 1° posto in riferimento all'accessibilità ed all'afflusso.**

Dall'analisi dei **competitor internazionali il sistema della portualità della Gallura presenta una posizione nel panorama di indubbia preminenza ed alta competitività.**

In riferimento agli elementi endogeni al sistema (punti di forza e di debolezza), la strada da percorrere nel futuro è quella di continuare ad implementare la qualità delle strutture e dei servizi utilizzando le potenzialità offerte dalle tecnologie ICT, puntare a migliorare le performance in termini di eco sostenibilità, cercando nel contempo di intervenire sull'aspetto della mobilità interna stradale per ridurre i tempi di percorrenza tra i porti ed i poli di attrazione dell'entroterra e della costa ed i centri urbani. Ciò può essere affrontato sia in riferimento al miglioramento delle infrastrutture (ovviamente nel lungo periodo), sia attraverso la creazione di servizi per la mobilità utilizzabili dai diportisti e dagli equipaggi.

Per raggiungere questo traguardo, un importante aspetto sul quale lavorare è quello riferito alla **governance del sistema**.

Nei distretti nautici e nelle località turistiche nautiche più eccellenti e competitive (Costa Azzurra-Corsica, Spagna, Costa ligure-toscana) da tempo, anche in seguito alla spinta determinata dalla crisi, per affrontare ed agevolare la trasformazione e gestirne i cambiamenti sono state sviluppate **iniziative di sistema basate su una logica di programmazione negoziata, concertata e condivisa che ha portato alla creazione di centri di servizio, reti, poli di eccellenza e organizzazioni e strutture**

similari. Anche le risposte sviluppate nell'ambito dei vari progetti transfrontalieri e transregionali sulla nautica sono state di questo tipo.

La contrazione del mercato (aspetto congiunturale), ha prodotto, tra l'altro delle modifiche di tipo strutturale, in particolare in riferimento ai comportamenti dei consumatori (siano essi privati che società di *chartering*). **In tutti i segmenti – compreso quello dei megayacht – vi è una maggiore attenzione alla “sostanza”, al valore che viene erogato e al rapporto prezzo-qualità.**

Il settore della nautica e della portualità presente nella provincia di Olbia Tempio, come in molti altri distretti, è cresciuto e si è sviluppato negli anni passati in maniera “spontanea”. In questo tipo di processo accade che accanto ad imprese “sane” e che si sono andate consolidando nel tempo vi sia stato spazio per altre che non hanno seguito questo percorso virtuoso, ma prosperavano in quanto la domanda era molto forte ed occorreva rispondervi in tempi brevi.

Secondo molti osservatori autorevoli la crisi ha avuto il “pregio” di eliminare questo tipo di operatori.

Se dunque adesso le imprese sopravvissute sono quelle solide e adeguatamente strutturate e qualificate, occorre assolutamente evitare che dal perdurare di questa situazione la concorrenza diventi feroce e soprattutto si basi sui prezzi e non sulla qualità (il cosiddetto “Oceano rosso” teorizzato negli USA). Occorre evitare che anche nel territorio della provincia di Olbia-Tempio si produca questa dinamica che è fallimentare sotto vari aspetti. In primo luogo la corsa alla riduzione dei prezzi porta alla creazione di lavoro nero ed alla riduzione delle spese per la sicurezza e per la sostenibilità ambientale. In secondo luogo perchè in questo modo nel medio periodo sia ha una perdita della professionalizzazione degli addetti, ed una riduzione della qualità determinata soprattutto dalla mancanza di risorse finanziarie per gli investimenti (sia immateriali che materiali).

Anche questi aspetti possono-devono essere affrontati attraverso una *governance* condivisa del sistema.

Se spostiamo la nostra attenzione verso gli elementi esogeni al sistema (opportunità e minacce), si osserva che esistono molte opportunità per la portualità della provincia di Olbia Tempio, ma anche alcune minacce. Queste ultime possono essere ricondotte ad un solo elemento: la concorrenza dei vecchi e dei nuovi competitori.

Il grosso errore che non si deve commettere oggi, in questo nuovo scenario internazionale caratterizzato da una più accesa competizione, è quello di ritenere che esista una qualche “rendita di posizione” determinata dall'esistenza del *brand* Costa Smeralda, la cui importanza è indubbia così come la sua forza e attrattività, ma che però oggi è una condizione necessaria ma non più sufficiente per primeggiare.

A nostro avviso occorre **potenziare le attività di promozione e comunicazione** (nell'ambito di più ampie strategie di marketing) finalizzate in particolare a presentare l'offerta complessiva che offre il sistema, oltre alle singole infrastrutture portuali. Questo in quanto, come già detto, nel territorio vi sono tutti gli elementi – sia dal punto di vista quantitativo che qualitativo – per **presentarsi e offrire ai diportisti ed alle società di chartering un modello di accoglienza come home port**: una serie di porti dove tenere l'imbarcazione ed utilizzarla nel periodo estivo, ma anche negli altri periodi grazie alla presenza – nel raggio di pochi chilometri - di infrastrutture di trasporto (aereo, nave) e possibilità di svago e intrattenimento lungo tutto l'arco della stagione, grazie anche alla presenza di centri urbani e di un luogo dove poter effettuare tutti gli interventi di manutenzione.

In ogni caso, occorre pensare ad un **modello aggregato con altri territori**, le problematiche da affrontare e le caratteristiche attuali del mercato infatti impongono che si operi a livello di **sistema**: in primo luogo, tra gli operatori interni al territorio, in quanto nessuno è più sufficiente a se stesso ed, in secondo luogo, tra gli operatori esterni al territorio, con i quali realizzare, sulla base di visioni e strategie condivise, reti ed alleanza per presentarsi sul mercato con maggior forza.