



Camera di Commercio
Sassari

ITALIA 
Istituto nazionale per il Commercio Estero

FORUM INTERNAZIONALE
Potenzialità e Sviluppo del Settore della nautica
nell'Europa mediterranea

Castelsardo
3/4 Luglio 2009



ATTI DEL CONVEGNO

UNIONCAMERE

CAMERE DI COMMERCIO D'ITALIA



Ministero dello Sviluppo Economico



ASSONAUTICA
SASSARI

ATTI DEL FORUM FORUM INTERNAZIONALE SULLA NAUTICA

CASTELSARDO (SS), 3 - 4 Luglio 2009

PROFILI DEI RELATORI DEL FORUM INTERNAZIONALE DELLA NAUTICA

Introduzione del moderatore Massimo BERNARDO giornalista della rivista Nautica

Lo sviluppo della portualità turistica e dell'industria nautica va di pari passo con la necessità di dare un forte impulso al marketing territoriale sia dal punto di vista squisitamente turistico che da quello produttivo e dei servizi grazie anche al fondamentale supporto di quel vivace e diffuso network rappresentato dalle Camere di Commercio italiane.

L'iniziativa promossa dalla Camera di Commercio di Sassari si inquadra perfettamente in questo contesto : il Forum sullo sviluppo del turismo nautico nel Mediterraneo rappresenta dunque un'occasione preziosa, vista la presenza di prestigiosi partners internazionali, per focalizzare tutte quelle problematiche ma anche quelle eccellenze che oggi ripropongono il Mare Nostrum come un tutt'uno aperto ad una collaborazione internazionale sempre più necessaria per concretizzare quell'indispensabile massa critica di utenza nautica tale da giustificare anche nel territorio nuovi investimenti sempre forieri di grandi opportunità di lavoro.

Per queste ragioni il workshop collaterale al Forum sarà il momento clou di questa nuova rotta costituita dall'impegno di pubbliche istituzioni e imprenditori , di una nuova rotta che virtualmente riunisce amministratori e aziende nell'esplorazione di tutti quegli elementi utili che saranno in grado di progettare un nuovo sistema nautico in un'economia marittima mediterranea che si svilupperà secondo obiettivi concertati e condivisi.

Questo credo sia l'auspicio di tutti voi così come è il vero traguardo del Progetto Nautic Italy che si genera dall'Intesa ICE- Unioncamere 2007-2008 che tende a favorire la collaborazione tra le aziende ed i cantieri a livello mondiale, sia con le aree maggiormente sviluppate sia con nuove realtà sempre più interessate da insediamenti produttivi e di servizi per la cantieristica.

La mia recente esperienza fatta come responsabile della comunicazione allo Yacht Med Festival di Gaeta, manifestazione creata nella costa del basso Lazio per ridare fiducia, visibilità e rilancio, non solo al mondo imprenditoriale pontino ma anche per avviare , con un deciso cambio di rotta e nuove strategie di marketing imprenditoriale e di relazioni internazionali, una potente testa di ponte per rilanciare l'economia marittima di tutto il centro-sud del Paese, mi convince sempre più che anche da questo Forum possano scaturire importanti linee direttrici che costituiranno i cosiddetti "fondamentali" per la politica euro mediterranea che, in particolare, Assonautica si è data come programma di lavoro.

Dunque credo sia oggi per tutti noi un momento importante di un più importante start up di un comune impegno perché il comparto nautico si ponga come un “fronte unico” per aggredire non solo il mercato nautico nazionale ed estero dei grandi yachts o quello del refitting , ma anche per quello della cosiddetta “nautica minore” che rappresenta pur sempre il 90 % della nautica italiana, cioè di un comparto che sta affrontando oggi una concorrenza sempre più agguerrita in un’economia oramai globalizzata nella quale lo scenario europeo conta ben 37.200 industrie e aziende nautiche con 272.000 occupati per 24 MLD di euro di fatturato e che fino al 2008 ha registrato un 5/6% di crescita annua senza parlare del turismo nautico che coinvolge ben 4.500 marinas con un’offerta di 1.750.000 ormeggi per 6.300.000 imbarcazioni (20% vela , 80% motore) e 32 Mio. di diportisti potenziali con 5,2 milioni di proprietari di imbarcazioni, 180.000 occupati compreso l’indotto e 13 MLD di spesa dei diportisti. (dati Eurmig).

Entrando nello specifico del mondo del charter, poiché il Mediterraneo rappresenta il 71% delle destinazioni mondiali , non posso non ricordare che le unità da diporto italiane che locano o noleggiano e risultano regolarmente iscritte, sono circa 1800 a fronte di un parco complessivo di 4000 unità che comunque operano commercialmente nelle nostre acque – come ha recentemente riferito a Venezia l’ing.Lorenzo Pollicardo – mentre quelle straniere che svolgono in Italia attività di noleggio sono circa 600 . Il fatturato complessivo del charter nautico nel nostro Paese è di circa 527 milioni di euro a cui vanno aggiunti i circa 435 milioni di indotto generato.

Nelle costruzioni di grandi yacht oltre i 24 m. il 54,5% nel corso di quest’anno, è costruito in Italia con ordini per 959 nuove unità.

Un’ultima considerazione riguarda la portualità turistica per la quale il motto coniato dai massimi esperti ed operatori della portualità turistica mondiale lo scorso anno alla 6° International Marine Conference di Ostenda fu : “No Marinas no Yachting” ricordando che l’incremento della produzione mondiale di imbarcazioni di sempre maggiori dimensioni, la sempre più marcata attenzione globale ai problemi dell’ambiente, l’accelerata apertura di nuovi mercati che si stanno sensibilmente consolidando anche nel lontano far east, impongono la realizzazione di strutture portuali di sempre maggiori ampiezze e dimensioni, ecocompatibili e organizzate per una sempre più qualificata offerta di servizi. Tutti i relatori istituzionali si sono trovati d’accordo sulla necessità di affinare la pianificazione integrata della costa per garantire uno sviluppo di crescita sostenibile e, quindi, non conflittuale. Concetto ribadito anche dal segretario generale di I.C.O.M.I.A. (International Council of Marine Industry Association), Tony Rice, che ha riconosciuto che “ la strada obbligata per creare sufficienti ed adeguati servizi per la nautica è, oltre al resto, la riconversione delle aree portuali commerciali dismesse dal momento che in tutto il mondo sono sempre più numerose le aree costiere protette e i “santuari” marini “.

E' emersa, dunque, l'esigenza di recuperare maggiore spazio in acqua per le imbarcazioni oltre i 15 metri, ricollocando negli spazi a terra attraverso dry storage, la nautica minore, evitando altresì eccessive situazioni di impatto ambientale costiero anche attraverso incentivi ai piccoli porticcioli di transito mentre è stata rilevata la crescente importanza delle "catene commerciali private" di porti turistici, su modello delle catene alberghiere, quali strumento di crescita degli investimenti e di miglioramento dei margini di profitto dell'impresa. Poiché l'attività di marketing delle destinazioni turistiche si svolge oggi sempre più spesso con l'ausilio ed il supporto di reti interconnesse, anche la portualità turistica mondiale ha manifestato la tendenza ad un'aggregazione delle singole imprese portuali-turistiche in consorzi che esaltino la specificità di ciascun prodotto salvaguardandone, nel contempo, la singola identità.

Ne è un esempio il progetto comunitario "Odyssea" presentato al meeting di Ostenda da Lopez Lang project manager di Euromarina.

L'impegno di porti turistici e cantieri nautici dovrà quindi essere strettamente coordinato nel monitorare le scelte comunitarie relative alla programmazione territoriale, ricordando altresì che il 50% della popolazione europea gravita oggi sulle coste, circa 70.000,00 Km. di belle coste meta spesso di spostamenti di massa e che le attività di turismo costiero sono complessivamente e mediamente cresciute tra il 2005 ed il 2009 del 3% l'anno evidenziando la conseguente necessità di ripensare e di rimappare l'assetto urbanistico ed infrastrutturale costiero.

A questo punto apriamo il nostro obiettivo sulla portualità turistica italiana. Qual è la situazione dei nostri porti e delle nostre coste?

Nel quadro delle raccomandazioni europee indirizzate agli Stati Membri per lo sviluppo di una pianificazione costiera " appare strategico – come ha più volte ribadito il presidente di ASSOMARINAS Roberto Perocchio- il ruolo delle regioni italiane che oggi sono intensamente impegnate nello sviluppo dei propri programmi di localizzazione dei siti portuali turistici dai 30.000 nuovi posti barca previsti dalla Regione Veneto nel proprio P.T.R.C. (Piano Territoriale Regionale di Coordinamento) ai 18.000 nuovi ormeggi individuati dalla Regione Puglia , al Piano di recupero per il waterfront recentemente adottato dalla Giunta della Regione Lazio con migliaia di altri nuovi posti barca e fino alla Regione Sardegna che oggi, dopo aver archiviato politiche fiscali che penalizzavano lo sviluppo dei servizi nautici, ha la possibilità di ripensare le "regole del gioco" valorizzando le sue coste con una politica amministrativa più favorevole ai concessionari e ai gestori di marinas privati.

Assistiamo quindi , nel nostro Paese, alla ripresa di un'agguerrita ma sana competizione tra Regioni per accaparrarsi questo prezioso traffico globale ponendo le migliori condizioni per il suo graduale sviluppo con immediati benefici e incontestabili positive ricadute economiche ed occupazionali sia sulla costa che nell'entroterra.

FERDINANDO FIORE

DIRIGENTE AREA BENI STRUMENTALI , TECNOLOGIA, SERVIZI

L'ICE (Istituto nazionale per il Commercio Estero) è l'Ente pubblico preposto alla promozione ed allo sviluppo degli scambi commerciali dell'Italia con gli altri Paesi del mondo favorendo l'internazionalizzazione delle imprese italiane, soprattutto piccole e medie.

Ha la propria sede centrale a Roma, dispone di 16 Uffici in Italia e di una rete estera costituita da 111 sedi in 84 Paesi del mondo, che gli consentono di raccogliere informazioni grazie ad un monitoraggio continuo dei flussi commerciali e degli investimenti.

Con la partecipazione a fiere internazionali, organizzando convegni ed azioni di comunicazione del Programma Promozionale pubblico, l'ICE rafforza l'immagine del *Made in Italy*, intensifica le opportunità d'affari e sostiene il radicamento delle imprese nei mercati internazionali.

Intervento al Forum:

“Vorrei innanzitutto porgere a questa qualificata platea i saluti dell'Istituto nazionale per il Commercio Estero e del Suo Presidente, Ambasciatore Umberto Vattani, che per concomitanti impegni istituzionali non potrà essere presente ai lavori del Forum.

Desidero poi esprimere i miei ringraziamenti alle autorità locali e ai co-organizzatori di questa importante iniziativa. E' per me infatti un onore e un piacere essere presente oggi a questo Forum internazionale dal titolo “Potenzialità e Sviluppo del settore della Nautica nell'Europa Mediterranea”.

Proprio dal titolo vorrei prendere spunto per ricordare quanto affermava il famoso storico francese Fernand Braudel circa il concetto di “Mediterraneo”. Che cos'è il Mediterraneo? Mille cose insieme. Non un paesaggio, ma innumerevoli paesaggi; non un mare, ma un susseguirsi di mari; non una civiltà, ma una serie di civiltà. Realtà antichissime e tuttavia ancora vive e vivaci, convivono con l'ultramoderno. Un esempio è Venezia, città storica che vive in simbiosi con Mestre, città moderna e polo di sviluppo industriale. La barca del pescatore, che secondo Braudel è ancora quella di Ulisse, solca le acque del Mediterraneo accanto a enormi petroliere.

Nel paesaggio fisico e in quello umano, il Mediterraneo è un crocevia, si presenta come un'immagine coerente, un sistema in cui tutto si fonde e si ricompone in un'unità originale.

In questo contesto, sono profondamente convinto che la nautica costituisca uno dei settori portanti per far sì che il Mediterraneo sia sempre più un luogo di partenariato economico tra i Paesi che vi si affacciano.

Il design, la ricerca, la tecnologia, l'innovazione, la qualità e l'affidabilità rendono infatti il settore nautico uno dei più affermati al mondo, soprattutto per le imbarcazioni di dimensioni medio-grandi: direi il vero prodotto *Made in Italy*, costruito interamente in Italia, che, solcando i mari di tutto il mondo, diffonde spontaneamente un'immagine di qualità e stile di vita, oltre che di lusso.

L'Intervento promozionale dell'ICE, a sostegno dell'internazionalizzazione del comparto della nautica da diporto, si propone, in un contesto che vede quasi il 60% della produzione nazionale di settore destinata all'export, di ampliare ulteriormente la diffusione del prodotto italiano di qualità. E non solo la cantieristica o il segmento di lusso, ma anche altri comparti, altrettanto importanti e complementari. E' per questo che il programma di iniziative che l'ICE realizza è molto orientato anche alla cosiddetta "piccola nautica" ed ai produttori di attrezzature, componenti e accessori nautici.

Oltre ad accrescere le posizioni acquisite, attraverso la promozione dell'immagine e dell'informazione relativa all'offerta italiana sui mercati maggiormente ricettivi (Europa, USA, anche con l'apporto dei fondi straordinari *Made in Italy*), l'attività dell'Istituto è volta a rafforzare la presenza su nuovi mercati dalle promettenti opportunità (Cina, Sud America, India e Paesi emergenti).

L'intenso ed articolato programma di attività 2009/2010 dell'Istituto, sviluppato con il coordinamento del Ministero dello Sviluppo Economico, prevede l'utilizzo di fondi ordinari, straordinari (*Made in Italy*) e provenienti da Accordi con le Regioni, l'Associazione di riferimento (UCINA) ed il Sistema camerale.

Le iniziative della nautica da diporto e della cantieristica navale, curate ogni anno dall'Istituto sono più di 30 in circa 20 Paesi nel mondo, a fronte di un investimento che nel 2008 ha raggiunto € 1.800.000,00, di solo stanziamento pubblico. Ed infatti l'ICE è presente in India come in Cina, a Miami come a Mosca, in Turchia come a Dubai o in Australia, senza contare le principali iniziative di settore in Italia, come Genova, Viareggio, La Spezia o Ravenna.

Tra le tipologie di attività, ricordo le partecipazioni collettive ai principali saloni internazionali, le missioni di operatori in Italia presso fiere di settore, le missioni di operatori all'estero presso realtà produttive di rilievo, azioni di comunicazione nei principali mercati esteri di riferimento, campagne promopubblicitarie, eventi collaterali e quant'altro.

L'Intesa Operativa in parola è parte delle attività di partenariato svolte congiuntamente al Sistema camerale italiano. Nello specifico, con la prestigiosa Camera di Commercio di Sassari, di cui ringrazio il Presidente Gavino Sini, in collaborazione con la quale l'ICE opera per la realizzazione del Forum Internazionale di oggi a Castelsardo, inserito nel Progetto Nautic Italy, giunto alla terza edizione, per valutare le prospettive dello sviluppo intelligente e sostenibile della filiera nautica e del turismo nautico nel Mediterraneo.

Nello specifico, l'Istituto si è occupato, attraverso la capillare rete di uffici all'estero, della selezione di circa 20 operatori e rappresentanti istituzionali stranieri provenienti da Croazia, Spagna, Marocco, Tunisia, Grecia e Malta. I settori coinvolti nell'iniziativa sono quelli della nautica da diporto e del suo indotto, compresi i servizi di assistenza, turismo nautico e chartering.

Le delegazioni straniere invitate prenderanno parte ai lavori del Forum nei giorni 3 e 4 luglio, partecipando, altresì, agli incontri bilaterali con le realtà locali, predisposti *ad hoc*, secondo necessità e profili commerciali attentamente predisposti.

Gli operatori nazionali ed esteri avranno, pertanto, la possibilità di sviluppare ed incrementare i loro rapporti commerciali, nonché migliorare le strategie per la costituzione di reti di cooperazione transnazionale tra soggetti pubblici e privati del settore.

Alle autorità presenti, ai delegati esteri e a tutti i partecipanti, desidero formulare i migliori auguri di buon lavoro per il successo di quest'iniziativa.”

GIOVANNI MACCIOCCO
PRESIDE ARCHITETTURA UNIVERSITA' DI SASSARI

Preside della Facoltà di Architettura dell'Università di Sassari, è impegnato nella ricerca sulla progettazione dello spazio urbano e territoriale. Tra i suoi volumi su questi temi: “La pianificazione ambientale del paesaggio”, “Le dimensioni ambientali della pianificazione urbana”, “La città in ombra”, “I luoghi dell'acqua e della terra”.

FULVIO LUISE -

GRUPPO LUISE INTERNATIONAL YACHT AGENCIES & MARINAS MANAGEMENT

Gruppo Luise & Sons, azienda napoletana che opera nel campo della nautica da diporto, dello yachting internazionale e dei servizi collegati fin dal 1847.

Il Gruppo fornisce la migliore assistenza possibile, cominciando dalle strutture d'attracco e finendo con tutti i servizi a mare e a terra.

Un'attività nella quale da anni si distinguono le aziende del Gruppo Luise, l'holding guidata con impegno dagli imprenditori Fulvio e Francesco Luise che, con grande intensità ed energia, hanno individuato un nuovo modello gestionale unendo allo sviluppo delle infrastrutture e ai servizi di accoglienza, attraverso un sistema di aziende sparse per il mondo, un'attenta politica di marketing territoriale. E non potrebbe essere diversamente visto che le competenze acquisite sul campo si innestano su di una esperienza familiare che si tramanda da ormai ben cinque generazioni.

Intervento al Forum:

E' assolutamente prioritario dare un'offerta nautica più completa che renda appetibile il Mediterraneo ed è altrettanto prioritario che il territorio comprenda il proprio valore e riesca a veicolarlo.

Recentemente ho effettuato un "tour" conoscitivo nel sud della Sardegna e mi ha entusiasmato Carloforte, piccola isola a sud ovest della Sardegna, proprio sulla direttrice che potrebbe intercettare i flussi di barche da Palma di Maiorca. Ho rilevato grandi bellezze naturalistiche e grandi potenzialità turistico/nautiche del tutto trascurate e sottovalutate dagli abitanti stessi di quel meraviglioso angolo di paradiso, che si trova, come dicevo, su una rotta nautica di grande interesse.

Come imprenditore e manager nel settore marittimo/nautico di un gruppo che opera nel Mediterraneo attraverso un network di società di servizi alla grande nautica, voglio portare qui la mia esperienza e la mia testimonianza. Fare sviluppo del territorio, non sottraendolo alla fruizione turistica, nel pieno rispetto dell'ambiente si può. Il primo passo è una conoscenza approfondita del territorio stesso, le cui potenzialità, come ho detto a proposito di Carloforte, sono in molti casi sconosciute agli abitanti stessi. Creare un profondo legame con il territorio, non escludendo ma anzi creando forti alleanze con gli operatori che già vi operano e vi sono nati. Questa è la "ricetta", attuata dal Gruppo Luise che ha uffici in Sardegna, Corsica, Croazia, Francia, Monaco e nelle più importanti marine del Mediterraneo.

Il secondo passo è avviare un processo di sviluppo territoriale nel pieno rispetto dell'ambiente, avvalendosi di tecnologie avanzatissime a servizio del mare e valorizzando le eccellenze enogastronomiche e di artigianato artistico, creando punti dove i diportisti nautici possano trovare tutte le informazioni utili per godere pienamente delle bellezze naturali ed acquistare cibi e manufatti di eccellenza.

Per quanto riguarda il rispetto dell'ambiente, il progetto pilota del campo boe eco- compatibili "Safe Bay", che sarà inaugurato il 13 luglio nella meravigliosa Baia di Cala di Volpe a Porto Cervo, va proprio in questa direzione.

In collaborazione con un team di esperti biologi marini abbiamo ideato e stiamo investendo per la creazione di un laboratorio marino per il monitoraggio dell'ambiente e intendiamo avviare una sperimentazione del tutto innovativa: il reimpianto della posidonia.

Questo progetto è la riprova che "grande yachting" non significa assolutamente distruzione del territorio.

E' inoltre assolutamente opportuno che si costituisca un collegamento forte, un' alleanza tra gli operatori nautici del Mediterraneo, affinché si crei uno scambio nelle destinazioni dei grandi yacht, per uscire dalle solite rotte "scontate" ed attrarre un maggior numero di grandi barche.

Sono lieto quindi di questa opportunità di incontro e auspico un sempre maggior dialogo con i nostri omologhi dei paesi intervenuti.

PAOLO PIRO

PRESIDENTE AUTORITA' PORTUALE NORD SARDEGNA

L'Autorità Portuale del Nord Sardegna ha compiti di indirizzo, programmazione, coordinamento promozione e controllo delle operazioni portuali e delle altre attività commerciali e industriali esercitate nei porti, con poteri di regolamentazione e di ordinanza, anche in riferimento alla sicurezza rispetto ai rischi e all'igiene del lavoro. L'Autorità Portuale provvede a:

- Realizzazione delle opere in porto, compresi i lavori di escavo e dragaggio;
- Redazione del Piano Regolatore Portuale individuando le diverse aree operative;
- Redazione del Piano Operativo Portuale per gli indirizzi di programmazione e di sviluppo;
- Coordinamento delle attività svolte nel porto dalle pubbliche amministrazioni e al controllo dei servizi portuali;
- Affidamento in concessione a soggetti privati delle aree e delle banchine per lo svolgimento delle attività terminalistiche nei vari settori merceologici;
- Rilascio delle autorizzazioni per poter svolgere le proprie attività all'interno del porto alle imprese portuali;
- Promozione nel mondo del porto, organizzando e partecipando a iniziative promozionali;
- Aggiornamento e formazione professionale degli operatori e dei giovani;

L'Autorità Portuale di Olbia e Golfo Aranci rappresenta il motore di sviluppo del porto e svolge un ruolo di "facilitatore" delle attività commerciali. E' il referente per gli operatori portuali del mondo che fanno riferimento ai porti di Olbia e Golfo Aranci.

Intervento al Forum:

Tanti porti, circa 60, e tanti soldi spesi: circa 250 milioni di Euro di danaro pubblico, più quelli dei privati. Oltre 13.000 posti barca di cui circa 328 capaci di ospitare yacht maggiori di 24mt (Fonte: Nautica in cifre anno 2008 – Ucina). Sono questi i numeri principali dei porti turistici della Sardegna. Una distribuzione disomogenea e tante forme di gestione alle volte antitetiche tra loro.

Ma fra queste tipologie di conduzione alcune, dopo quasi quarant'anni di "prova", sono state giudicate positivamente, copiate e trasportate in ogni angolo del mondo, diventando, di fatto, un modello di gestione internazionale perché i risultati ottenuti parlano di servizi di eccellenza e utili interessanti.

A livello nazionale, secondo gli ultimi dati disponibili aggiornati per tutti i porti italiani al 31/12/2006, i posti barca sul territorio nazionale risultano così suddivisi: il 46% relativo ai porti turistici, il 43% inerente agli approdi turistici e il restante 11% nei punti di ormeggio.

In relazione invece alle classi di lunghezza il 2% dei posti barca è destinato ad imbarcazioni oltre ai 24 m, il 3% a quelle dai 18,01 ai 24 m, l'11% a quelle dai 12 ai 18 m, mentre i posti barca per mezzi dai 10,01 ai 12 m sono il 15%. La restante parte (69%) viene destinata ad imbarcazioni minori o comunque di lunghezza non meglio specificata.

Appare chiaro che c'è ancora molto da fare in termini di sviluppo della portualità turistica.

Nelle ultime stagioni, anni in cui la crisi ha attanagliato anche il settore turistico, le strutture portuali, quelle dei maxi yacht, hanno avuto tassi di crescita da boom economico degli anni 60.

Sono tanti gli investimenti fatti, e tanti quelli previsti nel settore: nuove strutture cantieristiche e porti turistici che strizzano l'occhio ai super yacht. Non c'è porto, tra quelli privati, che non abbia realizzato o stia per realizzare un ampliamento della sua offerta per yacht da 18 metri in su.

E se non c'è spazio si valuta la possibilità di ridurre i posti barca destinati alla nautica minore per venire incontro alle "grosse barche"; la "barchetta" del libero professionista conosce infatti oggi un momento di crisi.

I numeri supportano queste idee: tra il 1999 ed il 2008 è più che triplicato il numero delle costruzioni di "super yacht" oltre i 24 mt, passando dai 283 del 1999, ai 507 del 2004, alle 916 del 2008. Ad esempio il numero degli yacht tra 30 e 40 mt. è passato dai 72 del 2001, ai 112 del 2004, ai 178 del 2008. L'Italia a partire dal 2000 ha superato gli Stati Uniti per la costruzione di tali navi, diventando leader mondiale dei "Super yacht". Infatti, la crescita dell'order book mondiale dal 1999 al 2004 è stata del 79% mentre quella italiana ha registrato un tasso di crescita del 170%. Nel 2008 l'Italia da sola ha gestito il 48% degli ordini nel mondo.

Ma c'è di più!

La top Five mondiale degli Iper Yacht che nei prossimi anni cirolerà probabilmente anche nel Mediterraneo sarà composta da: Eclipse 167mt, Dubai 162mt, Golden Star 160mt, Al Salamah 139mt, Rising Sun 138 mt, Octopus 126mt... E' facile intuire che difficilmente nel Mediterraneo questi "mostri" potranno trovare un ormeggio accogliente ed attrezzato per le loro dimensioni. Ma nel nord-Sardegna saremmo capaci di ospitarle tutte assieme. Infatti sia i progetti e le realizzazioni di Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres che quelli della Maddalena prevedono di poter ospitare questi gioielli della tecnologia cantieristica mondiale.

Se si considera poi che, di queste barche, il 45% naviga nel Mediterraneo, il 40% in acque caraibiche e nord-americane, il 5% stagionalmente nel mediterraneo e solo il 10% negli altri mari si fa presto a capire la possibile ricaduta economica derivante da questo settore. Determinarla in termini di occupazione non è facile, in quanto, a causa dei mercati aperti, è molto difficile stabilire dove e come la spesa "turistica" viene distribuita. E' possibile ipotizzare, grazie a studi come il "Programma Plurifondo" della Regione Puglia 1994- 1999", che il moltiplicatore minimo, perché riferito a barche "normali" e non a grandi yacht, sia di 150 addetti ogni 500 posti barca.

Tuttavia è opportuno non dimenticare la concorrenza, particolarmente della Spagna, sia nel mercato crocieristico che in quello dei maxy yacht. Oggi la Spagna è già molto attrezzata e lo sarà ancora di più nel prossimo decennio. Infatti, a Tarragona, in Catalogna, è entrato in funzione da qualche anno un modernissimo e sofisticatissimo Marina capace di ospitare yacht di oltre 150 mt.; a Barcellona i porti sono raddoppiati ed al centro della città il vecchio porto dovrebbe essere definitivamente completato per ospitare yacht fino a 200 mt.

Questi elementi, ed altri ancora, dovranno essere tenuti in considerazione soprattutto nei prossimi anni per affrontare con qualche “chance” la possibile concorrenza di altri paesi dell’area mediterranea.

Gli scenari fin qui descritti evidenziano che per sviluppare la funzione turistica e da diporto dei nostri scali è indispensabile, ma non sufficiente, poter realizzare o disporre di adeguate infrastrutture portuali.

Infatti pensare di realizzare una “struttura” non significa che la stessa, una volta realizzata, goda automaticamente di un “successo economico” e realizzi quelle prospettive di imprenditorialità che si sono prospettate in sede di progettazione.

I progetti di investimento turistico vengono, innanzitutto, distinti a seconda che provengano da operatori privati oppure pubblici.

Ordinariamente i progetti privati sono sottoposti ad “analisi di fattibilità economica”, intesa, cioè, a consentire agli investitori la valutazione dell’acceptabilità del tasso di rendimento generato dal progetto. In sintesi il privato deve obbedire alla legge del mercato, realizzare perciò il massimo profitto nel minor tempo e farsi condizionare il meno possibile da problemi ambientali, occupazionali e commerciali.

Elementi fondamentali della suddetta analisi sono rappresentati dallo studio delle potenzialità di mercato per l’output progettuale e l’individuazione della localizzazione più adatta ; sono inoltre importanti eventuali incentivi finanziari erogati da organismi pubblici che possono far diventare convenienti progetti che, diversamente, non avrebbero presentato il requisito della fattibilità economica.

Inoltre, per conseguire una riduzione della durata delle operazioni finanziarie, il privato tende a “vendere” una parte dei posti barca (in effetti si acquista solo un servizio relativo ad un posto barca ben individuato, valido fino alla scadenza della concessione) ad un costo che oscilla tra i 2.500 ai 3.000 euro al mq. per marina di “alto livello”, ottenendo perciò un discreto margine finanziario rispetto al costo di costruzione. Ovviamente, tale forma di “privatizzazione” dei posti barca non si verifica nel porto pubblico.

Infine, la realizzazione del porto (quasi sempre ubicato in area poco o niente urbanizzata dove perciò i terreni sono disponibili a minor prezzo) rende più appetibile l’iniziativa immobiliare (binomio casa-posto barca) ed altre attività collaterali che rappresentano le vere voci attive dello investimento. Quasi sempre nasce un complesso idoneo per la vacanza, tuttavia freddo e raramente integrato col territorio, che “racchiude” completamente i turisti che si alternano in questo porto-garage che vive in funzione estiva e con scarse ricadute sul territorio.

Possiamo dire che in questo caso il processo di trasformazione turistica inizia con la fase di separazione se non addirittura da quella di assimilazione¹.

In alcuni casi tuttavia, bisogna riconoscerlo, il progetto del porto-ambiente è perfettamente riuscito, ottenendo notevole successo come porto-meta ed innescando altresì anche vita attorno a se (es. Porto Rotondo e Porto Cervo), anche se di durata troppo limitata. Sono comunque località non configurabili come un autentico ambiente urbano (cosiddette località di “plastica” o fittizie) con carenti relazioni con gli hinterlands e quindi, minimo, è il reddito complessivo indotto.

I progetti pubblici invece, diversamente da quelli privati, sono oggetto di analisi costi-benefici volta a stimare gli effetti complessivi dell’investimento sulla comunità residente (attività artigianali, commercio, servizi). Ecco perché, di norma, per favorire tali ricadute, sono realizzati all’interno o comunque vicini ai porti storici; localizzazione non solo idonea a garantire rifornimenti e servizi ma anche e soprattutto, offrire una vacanza accogliente e piena di vita per tutto l’anno e non per pochi mesi, anche perché il porto, frequentemente, tende a migliorare e valorizzare il centro storico che riacquisisce perciò funzioni e qualità di vita .

I criteri per valutare la convenienza economica dei progetti di intervento pubblico e scegliere tra progetti alternativi o tra progetti compatibili tecnicamente, ma alternativi dal punto di vista finanziario, sono fondamentalmente i seguenti : criterio del valore attuale netto ; criterio del rapporto benefici-costi ; criterio del tasso di rendimento interno.

Appare perciò evidente che in presenza di una pluralità di progetti di investimento alternativi questi debbano essere ordinati secondo una scala di priorità che veda privilegiato il complessivo benessere della comunità residente.

Si indicano, di seguito, alcuni criteri che riteniamo idonei per la selezione di cui innanzi abbiamo fatto cenno :

- ◇ la compatibilità con i programmi e le politiche di sviluppo turistico;
- ◇ la capacità di rafforzare il sistema turistico locale;
- ◇ il contributo alla creazione di reddito ed occupazione per i residenti;
- ◇ l’impatto sul complessivo benessere sociale dei cittadini;
- ◇ il rispetto dei criteri più idonei a garantire l’ambiente.

¹ Il processo di trasformazione turistica evidenzia, di norma, le seguenti fasi: Fase di idillio o di Gauguin: tutti i turisti convivono con i residenti condividendo risorse ed abitudini; Fase di competizione: i turisti, assai numerosi, competono con i residenti nell’uso delle risorse per cui nascono conflitti; Fase di separazione: i turisti sono più numerosi dei residenti e dispongono di infrastrutture, il contatto con i residenti è occasionale e per determinati canali; Fase di assimilazione: i turisti controllano completamente gli interessi della località turistica soffocando tradizioni e cultura

Relativamente alla portualità pubblica in Sardegna è innegabile che, nonostante i massicci investimenti fatti dalla Regione negli anni 80 e 90, il sistema dei porti – a parte le ottime singole eccellenze sia pubbliche che private - non solo non è competitivo ma neppure inserito in un programma globale di sviluppo turistico e della nautica in particolare. Inoltre, in numerosi casi, i costi per posto barca realizzato risultavano sproporzionati e non giustificabili dal livello qualitativo dei servizi offerti. Tra il 2008 ed il 2009 vi è stato il definitivo passaggio dei porti turistici dallo Stato alla Regione, una fase storica, che può, oggi, trovare un ulteriore rilancio attraverso una nuova fase di investimenti.

E' opportuno perciò che la Regione, oggi, realizzi un nuovo programma degli interventi, stabilendo, per i nuovi investimenti: la tipologia ed i costi di costruzione, così come per la portualità esistente dei programmi di riqualificazione. Si dovrà, inoltre, pensare ad un sistema regionale della portualità turistica ed ad una organizzazione unitaria anche per quanto attiene il sistema tariffario, così come accade da tempo nella vicina Corsica. Sarebbe auspicabile, altresì, la predisposizione di un " Piano dei porti ed approdi turistici pubblici" che tra le altre preveda:

- ◇ delle linee guida, per ciascuna tipologia di porto, in cui siano "suggerite" le caratteristiche tecnico-costruttive ed i servizi da rendere, provvedendo quindi, anche col concorso dei gestori , al completamento di ciò che esiste, nonché alla realizzazione di nuovi approdi che, diversamente da quelli privati, debbono essere visti in una proiezione verso l'entroterra. Non si può perciò continuare ad escludere località che oltre ad essere importanti turisticamente ed ubicate sui nodi di traffico dispongono anche delle attrezzature e servizi sussidiari e complementari, pubblici e privati;
- ◇ un modello di gestione non finalizzato esclusivamente all'uso del "posto-barca" ed alla disponibilità di lavoro non qualificato, bensì disegnato e coordinato al fine di offrire efficienti e qualificati servizi sia alle barche (interventi vetroresina, meccanici, elitrauto, vele, apparecchiature elettroniche, etc.) che alle persone, anche con iniziative verso l'entroterra. In ogni caso è auspicabile che, nel futuro, sia evitato che strutture pubbliche siano lasciate all'abbandono ed all'incuria in attesa di definire la gestione che deve invece essere prioritaria alla realizzazione dell'opera.

E' evidente che una buona programmazione, oltre ad eliminare i preesistenti squilibri, favorisce anche lo sviluppo di tutto il comprensorio che gravita sul porto, incrementando, perciò, le occasioni di lavoro permanenti. Non ultima, tra i benefici della programmazione, risulta essere la "semplificazione" per l'accesso agli interventi finanziari dell'U.E.

Al fine di fornire una possibile e coerente interpretazione dei fattori che condizionano le preferenze del diportista da cui derivano, in ultima analisi, le scelte di un approdo anziché di un altro, riteniamo indispensabile prendere in considerazione anche altri elementi oltre la progettazione, i prezzi ed i servizi esistenti nell'approdo di cui abbiamo, seppur brevemente, parlato fino adesso.

Infatti, qualora la scelta fosse condizionata unicamente dall'approdo, poiché il consumatore è razionale, dovremmo affermare che fra due marina che hanno uguali caratteristiche quanto a servizi ed attrezzature etc. dovrebbe essere preferito quello a prezzo inferiore in osservanza della legge della domanda.

Nei fatti vediamo invece che questa tradizionale relazione (prezzo-domanda) non è sempre rispettata nell'ambito turistico in quanto il prezzo non può essere considerato l'unica determinante della domanda altrimenti non potremmo spiegarci il perché si preferisca ad esempio Porto Cervo e Porto Rotondo che hanno i prezzi più alti fra i marina Sardi.

Siamo convinti infatti che la scelta del consumatore dipenda da una relazione multiforme di svariati fattori dei quali il più evidente è certamente il prezzo dei servizi resi ma, non trascurabili, ed importanti, sono anche il reddito del consumatore, il livello culturale, la propensione a seguire determinati orientamenti del costume e/o della moda (effetto di imitazione) etc.

Inoltre in un mercato, sempre più ricco di proposte e di offerte, si tenderà a far ricorso a prodotti affidabili e fortemente qualitativi, meglio se garantiti da un marchio (es. Costa Smeralda).

Possiamo pertanto affermare che in generale il diportista, il cui reddito è sicuramente medio-alto, programma la spesa in modo da conseguire il più alto livello di soddisfazione od utilità possibili; opererà quindi, come accade nella realtà, per un approdo che oltre ad essere attrezzato offra risorse naturali (clima, bellezza dei luoghi, mare incontaminato, spiagge, etc), attrazioni (arte, costumi, manifestazioni culturali e sportive etc) e servizi in genere (alberghi, resort, enogastronomia, centri benessere, banche, farmacia, trasporti, sicurezza, sanitari centri sub, etc) e di rete (reti cellulari ad alta velocità, Wi-Fi, poste, telecomunicazioni in generale, assistenza stradale e nautica, carte del tempo, informatica, etc) nonché infrastrutture turistiche (sale congressi, teatro, campi golf, tennis, piscine, circoli nautici e sportivi, etc) al massimo livello e comunque efficienti.

E' importante sottolineare, inoltre, che una certa influenza sulla scelta è senz'altro esercitata dalle pressioni pubblicitarie e dalla predisposizione, accurata ed efficiente, di pacchetti di beni e servizi turistici integrati, che sono propri degli operatori che dispongono di ampie capacità e di strumenti di monitoraggio e controllo dell'evoluzione del fenomeno turistico.

Dalle osservazioni fatte in precedenza discende immediatamente che il diportista formalizza le sue scelte dopo aver compiuto una serie di confronti ed esprime verosimilmente la preferenza più intensa per il bene preferito, compatibile col suo reddito. Si comprende adesso perché è disposto a pagare di più quando si ormeggia ad esempio a Porto Cervo e Porto Rotondo in quanto è evidente che dette località appagano, più di altre, i bisogni soggettivi del consumatore quanto a riposo, amicizie, svago, evasione, sport, ambiente, gastronomia, etc.

Per alcune fasce alte di consumatori, che esigono da un certo tipo di vacanza un carattere di esclusività, può inoltre riscontrarsi un aumento della domanda all'aumentare del prezzo, in quanto rende il bene meno accessibile favorendo una forma di autosegregazione economica.

Un altro fattore che influenza le scelte, che tuttavia è indipendente dalle preferenze del diportista, è rappresentato dalla posizione del porto rispetto alle rotte di traffico.

Le suddette valutazioni sono state confermate da alcuni rilievi sul campo effettuati nel periodo luglio agosto degli scorsi anni durante il quale si registra praticamente il “tutto esaurito”.

Negli altri periodi, primavera – autunno- inverno, si è registrato un atteggiamento del tutto diverso; infatti, vengono favoriti dal doportista gli approdi pubblici rispetto ai porti privati di grande richiamo che, in inverno, presentano una utilizzazione di posti barca minore, anche se in continua crescita.

Concludendo possiamo dire, perciò, che nella scala dei valori saranno preferiti quegli approdi con una elevata "promozione di accoglienza" cioè in grado di offrire una gamma di attività, iniziative e manifestazioni che migliorano la vacanza, tutelando le attrattive naturali esistenti ed infine favorendo la commercializzazione e la fruibilità dei servizi offerti anche con formule “tutto compreso”.

Per un salto di qualità è quindi necessaria una più stretta collaborazione tra tutti gli attori del sistema turistico, Autorità Portuale inclusa, per ricercare soluzioni e porre in essere iniziative comuni e condivise. Un obiettivo che l’Autorità Portuale ritiene possa essere conseguito in modo ottimale all'interno di una vera e funzionale cabina di regia della nostra offerta turistica.

Nel fare presente che la legge 84/1994, legge di riforma della portualità italiana, assegna espressamente all’Autorità Portuale anche i compiti di promozione del proprio sistema portuale, si rappresenta la nostra piena disponibilità per una fattiva collaborazione allo sviluppo del turismo nautico ed alla destagionalizzazione delle attività legate al turismo. Un impegno che già l’Ente onora sul mercato delle crociere con risultati, forse non tocca a noi dirlo,... più che soddisfacenti.

Renato Azara

Amministratore Sardinia Yacht Services

Intervento al Forum:

La Sardinia Yacht Services è un'agenzia marittima con sede a Porto Cervo, alla Maddalena e a Cagliari, che fa parte del Gruppo Luise e dal 2000 fornisce assistenza a yacht sopra i 30 metri.

Desidero anzitutto ribadire il nostro compiacimento per la notizia, giunta proprio oggi, della dichiarazione di incostituzionalità della "tassa sul lusso" da parte della Corte Europea. Nonostante la mia affermazione possa apparire paradossale, mi sento di affermare che alla "tassa sul lusso", va il merito di aver fatto parlare i "media" della nautica.

Della nautica e del suo valore in termini economici si è sempre parlato troppo poco. A questo punto è essenziale far conoscere a chi ha incarichi politici e legislativi il valore di questo comparto, di quello dei servizi alla nautica e dell turismo nautico cui, da parte degli amministratori sardi, non sono fino ad ora mai state destinate risorse economiche.

Da qualche tempo stiamo studiando la possibilità di intercettare flussi di grandi yacht da Palma di Maiorca alla Sardegna, che possono rivelarsi di reciproco grande interesse. Questo incontro è quindi molto apprezzato da noi operatori e ringraziamo la Camera di commercio di Sassari e l'Istituto Nazionale per il commercio Estero per l'opportunità che ci viene offerta .

Colgo l'occasione di questo seminario per lanciare un avvertimento : dobbiamo lavorare uniti e saper cogliere le minacce di nuovi "competitors" sul mercato. Due o tre volte al mese ricevo visite da operatori provenienti da Egitto, Libia e Turchia che mi contattano per conoscere e studiare i nostri modelli di portualità e di servizi alla nautica. Diventa a questo punto indispensabile una strategia per prevenire pericolose concorrenze. Abbiamo la fortuna di disporre di un ambiente naturalistico di grande bellezza ma è d'obbligo non "dormire" sugli allori": diversificare e destagionalizzare l'offerta del nostro turismo nautico, creare pacchetti turistici che possano soddisfare i nostri clienti sempre più esigenti e creare un circuito virtuoso fra i nostri porti e quelli degli altri operatori qui presenti. Insieme ce la possiamo fare.

GIAN FRANCO PONTEL
PRESIDENTE ASSONAUTICA ITALIANA

L'Associazione nazionale per la nautica da diporto - Assonautica - è stata costituita il 16 dicembre 1971 ad iniziativa dell'Unioncamere e di un nutrito gruppo di Camere di Commercio nell'intento di promuovere e favorire lo sviluppo della nautica da diporto e del turismo nautico e di tutelare gli interessi del diportismo nautico italiano e degli operatori del settore della nautica.

Assonautica si pone nella sua organizzazione centrale e periferica quale espressione di Enti pubblici rappresentativi degli interessi congiunti di tutte le categorie economiche come le Camere di Commercio, per la concreta attuazione della politica promozionale del sistema camerale nel settore della nautica da diporto e del turismo nautico nonché delle varie attività di filiera ad esso collegate.

VEDI DIAPOSITIVE ALLEGATE

GIAN FRANCO PONTEL
PRESIDENTE ASSONAUTICA EURO-MEDITERRANEA

L'Assonautica Euro-mediterranea è un'associazione senza scopo di lucro che ha sede legale presso ROMA ed una sede di rappresentanza a Bruxelles.

Il Consiglio direttivo può istituire con propria delibera, sedi operative ed annesse delegazioni nei diversi paesi Euro Mediterranei. L'Associazione, la cui durata è illimitata, si propone di:

- Creare un partenariato pubblico privato stabile tra soggetti presenti nell'area Europea e Mediterranea, con lo scopo di redigere progetti, condividere iniziative e scambiare buone pratiche;
- Promuovere un insieme di azioni di lobby riguardanti l'armonizzazione delle politiche riguardanti la nautica nel Mediterraneo;
- Organizzare un insieme di incontri e scambi di conoscenze e di know how nel settore nautico e del turismo nautico;

Con riferimento ai tre obiettivi si prevedono le seguenti azioni;

- Progettare un insieme di iniziative sulla nautica e sul turismo nautico attraverso l'utilizzazione dei fondi Europei ;
- Pubblicare un rapporto annuale sui flussi di turismo nautico e della nautica nei paesi del mediterraneo e dell'Europa.
- Organizzare un Forum Annuale riguardanti le politiche nautiche e turistiche del Mediterraneo

I soci dell'Assonautica Euromediterranea sono:

- Le Camere di Commercio;
- Le Assonautiche dei vari paesi;
- Le imprese della filiera nautica;
- Altri organismi, Enti ed Istituzioni interessati al settore nautico.

VEDI DIAPOSITIVE ALLEGATE

GUAL DE TORRELLA

PRESIDENTE INSULEUR E CAMERA DI COMMERCIO DI MALLORCA

INSULEUR è la Rete delle Camere di Commercio delle Isole dell'Unione europea. È un'associazione senza scopo di lucro fondata in conformità con la legge greca. Opera a livello europeo per intensificare lo sviluppo socio-economico delle isole dell'Ue attraverso una stretta collaborazione tra le Camere di Commercio delle isole.

INSULEUR è principalmente composta dalle Camere di Commercio e dalle Unioni di Camere di Commercio delle isole dell'Ue. Inoltre qualsiasi entità legale il cui scopo principale sia lo sviluppo delle isole dell'Unione europea può iscriversi in qualità di membro associato.

VEDI DIAPOSITIVE ALLEGATE

GIOVANNI RUGGIERI **PRESIDENTE O.T.I.E. E ASSONAUTICA PALERMO**
MARIO FRONTONI **DIRETTORE O.T.I.E.**

Fondato a Palermo il 2 Febbraio 2007, l'Osservatorio Turistico delle Isole Europee (OTIE) ha come scopo di conoscere e di fare conoscere meglio la situazione del turismo nelle isole dell'Unione Europea.

L'organismo costituisce, nei fatti, un supporto attivo al monitoraggio del trend e delle opportunità di sviluppo del turismo nell'area Mediterranea, al fine di rendere l'offerta più aderente alle tendenze del mercato. Grazie ad un'intensa attività di indagine sul contesto locale sarà inoltre possibile cogliere la percezione degli imprenditori turistici sulle prospettive e le potenzialità di rilancio e promozione del territorio attraverso l'identificazione dei fattori primari e le potenzialità e criticità del comparto turistico. In sintesi, l'obiettivo primario dell'Osservatorio si traduce nel reperimento di dati reali, da elaborare e mettere a disposizione degli operatori specializzati, che possano permettere di analizzare il mercato turistico, segmentarlo per cogliere le evoluzioni e prevedere i cambiamenti futuri.

Grazie ad una fattiva collaborazione tra le diverse Camere di Commercio coinvolte, l'INSULEUR, il sistema universitario e altre organizzazioni rappresentative del settore turistico, l'Osservatorio ha il compito prioritario di analizzare e valutare la situazione e l'andamento del turismo nei territori insulari.

VEDI DIAPOSITIVE ALLEGATE

ROBERTO AZZI

PRESIDENTE SEZIONE CANTIERI NAUTICI DI CONFINDUSTRIA NORD SARDEGNA

Responsabile di Confindustria per la nautica, è anche Amministratore dell'IBS, società regina tra gli yacht. **International Boat Service Group** è azienda leader nel settore del diporto nautico, si distingue per l'elevato livello di professionalità, dinamismo e capacità di precorrere i tempi anticipando spesso le aspettative, i nuovi bisogni e le tendenze del mercato.

Forte dei recenti risultati di customer satisfaction e benchmarking, da oltre dieci anni IBS colleziona successi e riconoscimenti in termini di vendite, aggiudicandosi ogni anno il primo posto nella classifica dei migliori dealer stranieri per i cantieri rappresentati in Italia. L'attività principale del gruppo è quella di dealership in Italia per cantieri famosi come VIKING YACHTS, TIARA YACHTS, RIVIERA MARINE, PURSUIT FISHING BOATS, WARREN YACHTS, WALLY POWER, IAG YACHTS e CIGARETTE, per i quali ne commercializza in esclusiva il brand organizzandone la promozione, la vendita e l'assistenza.

IBS si occupa inoltre del 'brokeraggio' di imbarcazioni usate, di charter e di servizi nautici in genere, includendo tra l'altro l'assistenza tecnica, la ricerca di equipaggi, il reperimento dei posti barca.

RAFAEL COMPANY PERIS
FEPORIS - ISTITUTO PORTUARIO STUDI E COOPERAZIONE

Il FEPORIS (Istituto Portuale per gli Studi e la Cooperazione della Comunità Valenziana) è un'organizzazione no-profit di interesse generale formata dal governo regionale di Valencia e le autorità portuali di Alicante, Castellón e Valencia.

E' stato fondato nell'aprile del 1998 ed è aperto alla partecipazione di altre parti interessate ed individui. Gli obiettivi di FEPORIS sono le scienze, la ricerca, l'educazione e le attività culturali e cooperative. Le proprie attività riguardano anzitutto la comunità valenziana.

E' stato fondato nell'ambito della Legge 24 novembre 1994 n. 30 relativamente alle Fondazioni e gli Incentivi per la partecipazione di privati in attività di interesse generale ed è incluso nel "Protectorado de la Generalitat Valenciana" in accordo con il Decreto 18 aprile 1995 numero 60/1 del Governo di Valencia, relativamente alla creazione del "Registro y Protectorado de Fundaciones" della comunità valenziana.

Ente di cui si vale il Governo Regionale di Valencia per intensificare i legami tra il settore portuario commerciale e quello nautico sportivo

VEDI DIAPOSITIVE ALLEGATE

CARLO FORTELEONI
DIRETTORE PARCO NAZIONALE DELL'ASINARA

Il 1997 è l'anno decisivo per la creazione del Parco. Già dal mese di gennaio il Ministro dell'Ambiente Edo Ronchi conferma la volontà di istituire un sottocomitato per l'Asinara, che opererà in maniera autonoma data la sua specificità e poca omogeneità rispetto al Parco del Gennargentu. Il primo passo per lo scorporo dell'Asinara si concretizza con la Legge 344 del 1997, nella quale all'art.4 viene istituito il Parco Nazionale dell'Asinara.

Nel novembre del 1997 viene emanato il Decreto di perimetrazione provvisoria del parco e le prime norme di salvaguardia. Nel gennaio dell'anno successivo, successivamente alla partenza degli ultimi agenti della Polizia Penitenziaria, si insedia sull'isola il primo nucleo del Corpo Forestale e di Vigilanza Ambientale della Regione Sarda, con precisi e impegnativi compiti di controllo dell'isola a terra e a mare, in collaborazione con la Capitaneria di Porto Torres.

Il Parco comincia effettivamente ad operare a metà del 1999, con la creazione di una struttura operativa composta da tecnici e personale amministrativo, struttura indispensabile per un'impresa ambiziosa e mai sperimentata in Sardegna e forse in altre parti del mondo: recuperare un'isola e il suo ambiente, per oltre 100 anni interdetti al pubblico e destinati ad usi diversi, ripristinando soprattutto le condizioni naturali e ambientali, la vivibilità e l'efficienza delle infrastrutture di servizio, ma salvaguardando in particolar modo l'atmosfera e l'anima del luogo.

Nel giugno 2000, l'intero compendio dell'Asinara comprendente terreni ed immobili viene trasferito dal Demanio dello Stato alla Regione Sardegna, così come previsto dallo Statuto Sardo per le dismissioni demaniali. Restano comunque allo Stato, in capo a vari Ministeri, alcune limitate porzioni di territorio per usi governativi: oltre al faro di Punta Scorno ed alcune zone sommatali di Punta Maestre Serre, affidate ai Ministeri di Difesa e delle Comunicazioni, sono affidate al Ministero dell'Ambiente e al Ministero dei Beni Culturali le strutture più importanti dell'area di Cala Reale. Altre strutture vengono affidate al Ministero delle Finanze, della Giustizia, della Difesa e dell'Interno