



# BlueConnect

*Connecter les TPE-PME aux marchés maritimes à fort potentiel*

Projet no. 148

## T1.2.2

### Rapport régional sur les données socio-économiques

#### Territoire: Sardaigne

Date de livraison prévue : M6

Date de livraison effective : 20 octobre 2017

Organisation responsable:

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

Niveau de diffusion		
<b>PU</b>	Public	
<b>CO</b>	Confidentiel, seulement aux membres du consortium	<b>X</b>





<b>Numéro du livrable:</b>	T1.2.2
<b>Responsable du livrable:</b>	
<b>Composante:</b>	T1

<b>Auteur(s) – par ordre alphabétique</b>		
<b>Nom</b>	<b>Organisation</b>	<b>E-mail</b>
Assonautica Nord Sardegna	Association du Système des Chambres de Commerce pour promouvoir et favoriser le développement de la nautique de plaisance et du tourisme nautique	sportellonautica@ss.camcom.it
Maria Vittoria Contini	Consultant freelance	malvicontini@yahoo.it

<b>Révision du Document</b>			
<b>Version</b>	<b>Date</b>	<b>Modifications</b>	
		<b>Type de modifications</b>	<b>Modifié par</b>
1 <sup>^</sup>	5/09/2017	Approche générale et contenus (textes et tableaux)	Luigi Chessa, Mariano Ena (Promocamera), Marisa Piras, Italo Senes (Assonautica)
2 <sup>^</sup>	12/09/2017	Approche générale et contenus (textes et tableaux)	Luigi Chessa, Antonella Loriga e Mariano Ena (Promocamera), Marisa Piras, Italo Senes (Assonautica)
3 <sup>^</sup>	20/09/2017	Contenus (textes et tableaux)	Luigi Chessa, Antonella Loriga e Mariano Ena (Promocamera), Marisa Piras, Italo Senes (Assonautica)
4 <sup>^</sup>	06/10/2017	Contenus (textes et tableaux)	Luigi Chessa, Antonella Loriga, Mariano Ena (Promocamera), Marisa Piras, Italo Senes (Assonautica)
5 <sup>^</sup>	13-20/10/2017	Vérification rédaction finale (contenus, textes et tableaux)	Luigi Chessa, Antonella Loriga, Mariano Ena (Promocamera) , Italo Senes, Marisa Piras (Assonautica)



## Résumé

*L'objectif général du projet est de faciliter l'accès des MPME aux marchés liés aux activités navales et portuaires en forte croissance. Avec BlueConnect, l'on veut intensifier et supporter directement le développement des MPME du secteur de la Blue Economy de la zone de coopération. Dans cette étude, on a analysé le secteur nautique de la Région Sardaigne, grâce à la participation active des opérateurs portuaires et des experts dans le secteur qui ont fourni des importantes informations à l'Observatoire Economique Portuaire, en engendrant 50 indicateurs. Le rapport économique et social accompagne les résultats des indicateurs à travers des analyses plus approfondies qui donnent un cadre représentatif de secteur nautique sarde.*



## Table des matières

Introduction	
1 CADRE DU CONTEXTE REGIONAL .....	9
1.1 Présentation géographique .....	9
1.2 Présentation économique .....	11
1.3 Présentation portuaire .....	13
2 PORTS ET ACTIVITES DANS LE PROJET BLUE CONNECT .....	17
2.1 Infrastructures portuaires .....	17
2.2 Les ports : analyse des données sectorielles .....	25
2.2.1 Problématiques actuelles .....	27
2.2.2 Innovations technologiques .....	29
2.2.3 Opportunités de développement .....	30
3 LES ACTIVITES PORTUAIRES .....	31
3.1 Transport Passagers/Marchandises .....	35
3.1.1 Problématiques actuelles .....	36
3.1.2 Les services à améliorer pour le développement des transports maritimes .....	36
3.1.2 Opportunités de développement .....	37
3.2 Transport Côtier des passagers .....	37
3.2.1 Problématiques actuelles .....	38
3.2.3 Opportunités de développement .....	38
3.3 Transport des Croisiéristes .....	38
3.3.1 Opportunités de développement e Problématiques actuelles .....	39
3.4 Transport de Marchandises & Logistique.....	41
3.4.1 Opportunités de développement e Problématiques actuelles .....	43
3.5 Diporto & Yachting .....	45
3.5.1 Analyses et commentaires sur la capacité et la catégorie des postes .....	45
3.5.2 Problématiques actuelles .....	47
3.5.3 Services à mettre en œuvre pour favoriser le développement du secteur de plaisance & yachting	48
3.5.4 Innovations technologiques .....	49



3.5.5	Opportunités de développement .....	50
3.5.6	Activités connexes au secteur nautique .....	51
3.6	AUTRES SECTEURS PECHE/REPARATION NAVALE .....	53
3.6.1	Peche: Situation sur le territoire .....	53
3.6.2	Réparation Navale Aire de carénage: Situation sur le territoire .....	54
4	ANALYSES DU TISSU ENTREPRENEURIAL LIE AU PORT .....	55
4.1	Les entreprises du secteur maritime .....	56
4.1.1	Principales activités déclarées .....	64
4.2	Opportunités de développement .....	65
4.3	Comparatif avec d'autres données statistiques .....	66
5	CONCLUSION: IDENTIFICATION DES PRINCIPALES OPPORTUNITÉS DE DÉVELOPPEMENT .....	67
	TABLEAU SWOT .....	70



## Illustrations

Figure 1 - Carte géographique de la Sardaigne .....	10
Figure 2 - Plan des connections maritimes en Sardaigne.....	15
Figure 3 - Distribution des activités portuaires .....	20
Figure 4 - Liste des ports impliqués dans le projet.....	21

## Tableaux

Tableau 1 - L'ÉQUIPEMENT PORTUAIRE DU TERRITOIRE: PRINCIPAUX INDICATEURS .....	25
Tableau 2 - TRANSPORTS MARITIMES: PRINCIPAUX INDICATEURS .....	31
Tableau 3 - FRET ET LOGISTIQUE: PRINCIPAUX INDICATEURS .....	32
Tableau 4 – PLAISANCE & YACHTING : PRINCIPAUX INDICATEURS.....	45
Tableau 5 – PECHE/REPARATION NAVALE : PRINCIPAUX INDICATEURS.....	53
Tableau 6 – ENTREPRISES TRAVAILLANT SUR LE SITE PORTUAIRE: PRINCIPAUX INDICATEURS .....	55
Tableau 7 – ENTREPRISES HORS SITE TRAVAILLANT POUR LE PORT: PRINCIPAUX INDICATEURS .....	55



## Liste des abbréviations

CCIAA SS *Chambre de Commerce de Sassari*

ASSONAUTICA *Association nautique du Nord Sardaigne*

ATECO (*Attività ECONomiche*) est un type de classification de l'Institut Italien des Statistiques (ISTAT) pour les statistiques nationales de caractère économique.

AMP *Zone Marine Protégée*

PIB *Produit Intérieur Brut*

## INTRODUCTION

La demande touristique en Sardaigne a augmenté de 10% durant l'été 2017 par rapport à 2016 (CNA Sardaigne). Le défi pour les localités côtières et maritimes de l'île est d'exploiter ce potentiel afin d'offrir de l'emploi aux habitants tout en engendrant un retour économique sur le territoire. Le tourisme est une importante source de croissance et d'emploi, surtout pour les jeunes, dans une région qui a modifié sa structure économique et productive ces dernières années. Les ressources stratégiques pour le développement du tourisme sont les infrastructures, vu que l'attractivité d'un territoire est perçue non seulement sur la base des ressources naturelles et culturelles de celui-ci, mais aussi par l'accessibilité au moment du choix des vacances. Le projet transfrontalier BlueConnect s'insère dans ce contexte, avec le but de renforcer le tissu entrepreneurial de Micro, Petites et Moyennes entreprises, travaillant dans l'espace de coopération des filières prioritaires transfrontalières qui sont liées au développement de la Blue Economy ; les partenaires impliqués sont : *CCI Nice-Côte d'Azur, CCI VAR, CCI Bastia, Autorité Portuaire La Spezia, Autorité Portuaire Livourne, Promocamera Azienda Speciale de la CCIAA Sassari.*

C'est avec cette collaboration, que nous voulons souligner l'importance des territoires portuaires en tant que grands laboratoires expérimentaux au cœur de zones urbaines à forte densité démographique. Les ports mélangent une base solide d'activités industrielles et d'activités tertiaires, de défis environnementaux, sociaux, technologiques, économiques, en permettant aux MPME (Micro, Petites et Moyennes Entreprises) l'identification de marchés. Les infrastructures portuaires du futur représentent la force motrice pour la récupération d'une économie durable pour les territoires. Dans le futur, les défis liés aux nouveaux usages, aux nouvelles exigences environnementales ou sociétares, aux innovations technologiques permettront aux MPME d'investir sur des marchés en forte expansion.

Parmi les secteurs portuaires, dans le panorama transfrontalier, il y a trois activités qui semblent supporter la croissance des ports et des MPME concernées :

- Navigation de plaisance et Yachting : la zone reconnaît plus de 150 000 anneaux dans les ports, des dizaines de constructeurs navals, des centaines de contractants, c'est-à-dire des milliers d'emplois directs ;
- Logistique : la logistique comprend les activités de transport de marchandises, le stockage, la maintenance, l'emballage et d'autres services associés. Les emplois directement liés à la logistique vont de 20.000 à 30.000 ;
- Ports de croisière et Ferries : vingt ports accueillent les ferries et les bateaux de croisière, ce qui correspond à des milliers de passagers chaque année et des dizaines de millions d'euros de bénéfices économiques pour les entreprises du territoire.

Le but général du Projet est de faciliter l'accès des MPME aux marchés liés aux activités navales et portuaires en forte croissance. Avec BlueConnect on veut intensifier et supporter directement le développement des MPME appartenant aux secteurs de la Blue Economy de la zone de coopération (Var, Alpes Maritimes, Corse, Sardaigne, Ligurie, Toscane), à travers la création d'un système regroupant toutes les organisations qui fournissent les services au secteur.

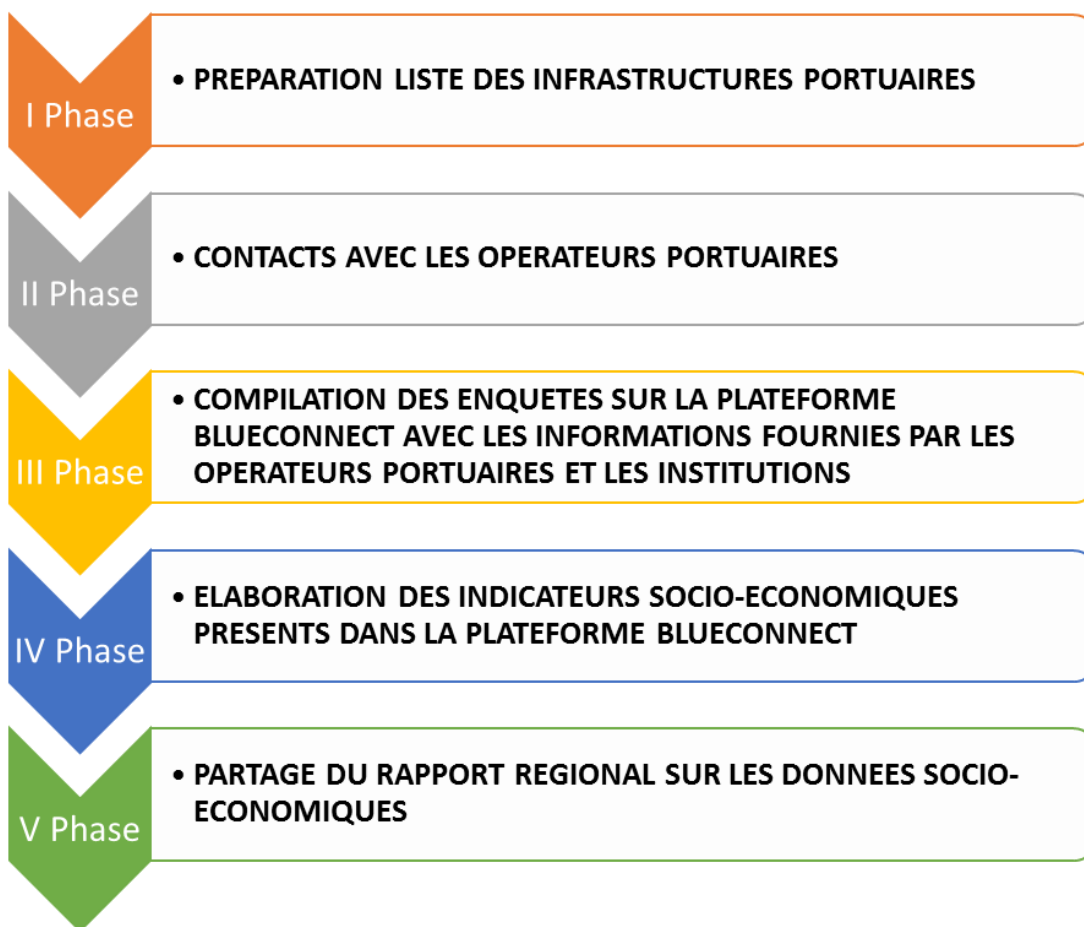
Afin d'atteindre cet objectif, on a élaboré une série d'outils pour la collecte et le traitement des données, ainsi que la construction d'un observatoire économique portuaire (<http://www.observatoire-portuaire-fr-it.eu/it>) où l'on a impliqué une liste de ports avec les références des opérateurs à qui on a envoyé une lettre de présentation du projet et une invitation à collaborer pour remplir un questionnaire avec les données pertinentes à l'enquête. Cette phase a été menée par des consultants et des experts du secteur nautique. Promocamera, entreprise spéciale de la Chambre de Commerce de Cagliari, avec l'identification des





consultants, a assuré pouvoir collecter les informations sur la base des données relatives aux sites, aux activités portuaires et aux principales parties prenantes impliquées dans le secteur nautique. L'enquête a été divisée entre Assonautica Nord Sardegna et la consultante Maria Vittoria Contini, qui se sont occupés de la collecte des questionnaires dans les différentes zones ; Assonautica Nord Sardegna a mené l'enquête dans la Sardaigne du Nord et la Province de Sassari, tandis que la consultante s'est occupée du reste de la Sardaigne (Province de Oristano, de Nuoro, du Sud de la Sardaigne et de la Ville Metropolitaine de Cagliari). La méthodologie a été établie par les Partenaires du projet BlueConnect et les résultats sont obtenus par l'élaboration d'une cinquantaine d'indicateurs liés à un système d'information géographique et d'indicateurs numériques provenant du questionnaire.

La segmentation harmonisée sur une échelle territoriale a permis d'évaluer chaque typologie d'activité : transport de marchandises, transport de passagers (ferries), croisières, tourisme, construction navale, pêche commerciale à différents niveaux géographiques. Enfin, à travers la collaboration avec les institutions, on a obtenu des données sur une échelle régionale et provinciale afin de connaître les dynamiques locales. La méthodologie utilisée pour rédiger l'Observatoire économique portuaire de la nautique s'est déroulée en cinq phases bien distinctes. Ensuite, on listera les actions qui ont permis l'élaboration du Rapport régional sur les données socio-économiques de la Region Sardaigne.





# 1 CADRE DU CONTEXTE REGIONAL

## 1.1 Présentation géographique

La Sardaigne est une île ayant une position stratégique au centre de la Méditerranée et, après la Sicile, est l'île méditerranéenne la plus étendue. Elle a une surface de 24.100 km<sup>2</sup> et elle est la troisième région italienne la plus vaste.

Le territoire est en prévalence collinaire, avec moins de montagnes et de plaines. Les zones montagneuses se trouvent pour la plupart dans la partie centrale et orientale de l'île avec le massif du Gennargentu : Punta La Marmora (1.834 m) ; Bruncu Spina (1.829 m) ; ainsi qu'au nord. D'autres reliefs importants se trouvent dans les Monts Limbara (Punta Balisteri 1.359 m.), dans la chaîne du Goceano (Monte Rasu 1.259 m.) et dans les montagnes de la zone d'Iglesias (Monte Linas 1,236 m.).

Le paysage collinaire prédominant est caractérisé par la présence de hauts plateaux rocheux, qui sont appelés « tacchi », s'ils sont en grès ou en calcaire ; ou « giare » s'ils sont en granite ou basalte. Les « tacchi » se trouvent pour la plupart en Barbagia (le plus haut est Monte Perdedu avec ses 1.334 m.), en Ogliastra (Monte Perda Liana 1.293 m.) et dans le Sarcidano (territoire de Laconi). Les « giare » les plus importantes se trouvent dans les sous-régions de la Marmilla (Giara de Gesturi) et du Sarcidano (Giara de Serri). Les plaines se concentrent surtout sur le versant sud-occidental de l'île, avec la plaine du Campidano (la plus étendue de la région), au centre avec la moyenne et la haute vallée du Tirso et au nord-ouest avec la plaine de la Nurra. L'hydrographie sarde est plutôt modeste et comprend, en prévalence des cours d'eau de nature torrentielle. Le principal est le Tirso, tandis que le Flumendosa est le plus riche en eau. Les autres rivières importantes sont Coghinas, Cedrino, Temo et Flumini Mannu.

Les lacs sont tous artificiels et les principaux sont Omodeo (le plus grand lac artificiel italien), Le Mulargia, le bassin de Coghinas et le Posada. Le lac de Baratz est la seule exception, étant le seul d'origine naturelle.

Le climat en Sardaigne est méditerranéen avec des hivers doux et des étés chauds et secs, et les températures estivales (comprises entre 30° et 35°) sont souvent atténuées par des vents forts. Les pluies se concentrent pour la plupart en automne et au printemps, tandis que dans les zones montagneuses les hivers sont rigoureux, avec de la neige.

Le risque sismique de la région est plutôt bas, avec des phénomènes rares et faibles.

Avec 1.849 km de côtes la Sardaigne est la région italienne avec le développement côtier le plus grand, qui alterne des falaises au nord-est et des plages sableuses au sud-ouest. La côte s'articule dans les Golfes de L'Asinara au nord, d'Orosei à l'est, d'Olbia au nord-est, de Cagliari au sud, d'Alghero et d'Oristano à l'ouest. La particularité de cette île est la présence d'îles mineures, parmi lesquelles on trouve l'île de Sant'Antioco (109 km<sup>2</sup>), d'Asinara (52 km<sup>2</sup>), de San Pietro (50 km<sup>2</sup>), de La Maddalena (20 km<sup>2</sup>), et de Caprera (16 km<sup>2</sup>).

Les quatre extrémités de la région sont : Capo Falcone (au nord), Capo Teulada (au sud), Capo Comino (à l'est) et Capo dell'Argentiera (à l'ouest).

Depuis sa nouvelle organisation (2016), la Sardaigne est divisée en Province de Sassari, Province de Nuoro, Province d'Oristano, Province du Sud Sardaigne et la Ville Métropolitaine de Cagliari.

L'île comprend 1,66 millions d'habitants avec une densité démographique de 69 habitants par km<sup>2</sup>, les centres urbains les plus importants sont Cagliari, chef-lieu régional et Sassari, deuxième centre

d'importance régionale. La densité démographique en Sardaigne change en fonction du territoire, avec un minimum dans la Province de Nuoro de 37,69 hab. /km<sup>2</sup>, contre 52,84 hab. /km<sup>2</sup> dans la Province d'Oristano, 54,68 hab. /km<sup>2</sup> dans la Province du Sud Sardaigne, 64,22 hab. /km<sup>2</sup> dans la Province de Sassari et 345,87 hab. /km<sup>2</sup> dans la Ville Métropolitaine de Cagliari.

Figure 1 - Carte géographique de la Sardaigne

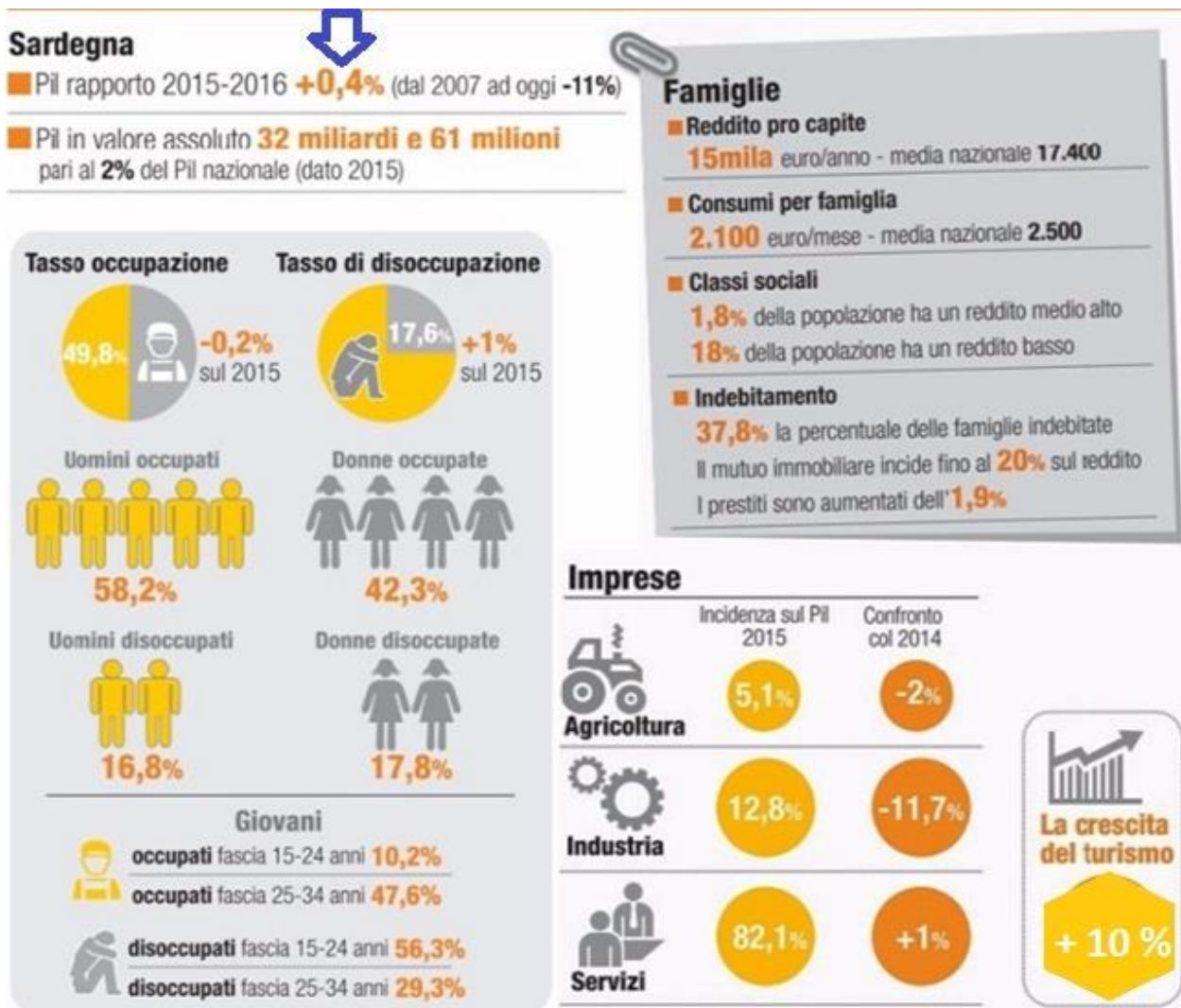






## 1.2 Présentation économique

D'après une analyse générale, il est évident que l'année 2016 a été une année positive pour l'économie de la Sardaigne, avec une croissance de 0,4% du PIB, qui a bloqué la tendance négative commencée en 2012 (Rapport Banque d'Italie 2017).



Fonte: Focus Economico Banca Italia Sardegna 2016

Malgré les faiblesses de l'économie sarde, comme la difficulté d'attirer des investissements de l'extérieur, on voit une augmentation constante de la croissance de la demande interne, avec un effet positif sur les consommations et sur les investissements.

Les points forts apparus dans la lecture économique du 2016 ont été :

- L'augmentation des financements aux entreprises;
- La réduction du coût de l'argent
- La baisse du taux de chômage

En analysant les différents secteurs d'activités, on a enregistré une croissance industrielle dans la production et les ordres, surtout dans le secteur agro-alimentaire et celui des investissements productifs.



De plus, dans le secteur des constructions, la tendance négative s'est bloquée donnant bon espoir à d'ultérieures améliorations. La situation générale de la Région est bien plus stable, avec un faible redressement du marché immobilier et une augmentation des investissements publics. En ce qui concerne le secteur touristique, la demande est en hausse pour la quatrième année de suite ; en fait, on enregistre +10% d'arrivées et de présences. Hausse constante aussi pour les présences étrangères : + 11,7% contre + 8,5% de présences italiennes. Les principaux pays de provenance de touristes étrangers sont confirmés : Allemagne, France, Suisse et Royaume Uni, tandis qu'après de nombreuses années de croissance constante, la présence des touristes russes est en baisse.

La saisonnalité des flux touristiques représente encore une problématique actuelle pour la Sardaigne. Environ 53% des présences touristiques se concentre en juillet/aout, ce pourcentage atteint 84% si l'on considère toute la saison estivale (de juin à septembre). Le phénomène de saisonnalité concerne surtout les flux internationaux, en fait, en mai, juin, septembre et octobre on dépasse la moyenne des présences nationales (24<sup>ème</sup> Rapport Crenos 2017).

La filière touristique représente un pilier de l'économie de l'île, aussi bien pour sa contribution au PIB régional, que pour le volume d'emploi qu'elle engendre. Celle-ci a aussi une importance particulière grâce à ses transversalités et à ses liens productifs avec d'autres secteurs portants de l'économie sarde (secteur nautique, agro-alimentaire, culturel, environnemental, etc.).

Si on analyse le secteur nautique de la filière touristique, on peut affirmer que la mer est sans aucun doute un des biens les plus importants en Sardaigne, où l'on trouve une partie de notre histoire économique et de notre potentiel productif. Le rôle de l'économie maritime dans l'économie régionale représente un important segment productif avec plusieurs potentialités.

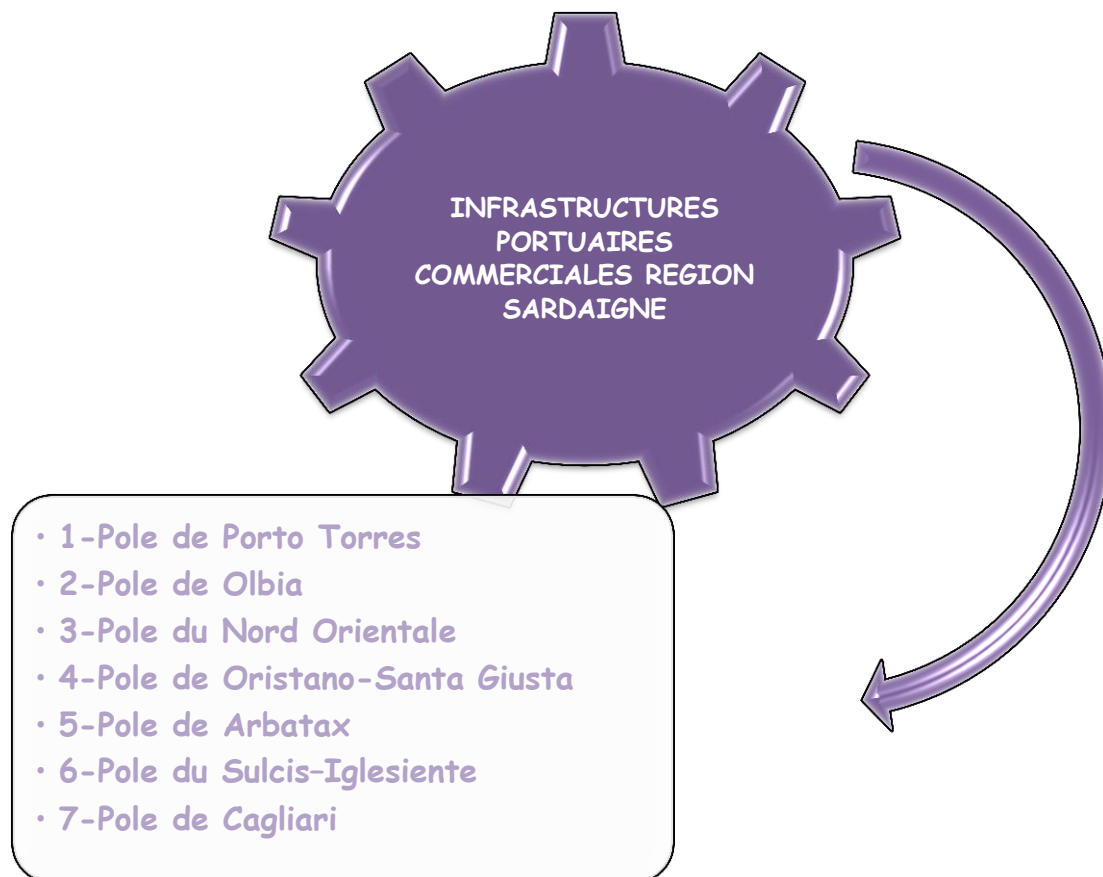
La force bleue de l'économie maritime a une forte capacité de multiplication ; en fait on calcule que pour chaque euro produit directement, on réussit à en activer 1,9 sur le reste de l'économie (Rapport sur l'Economie de la Mer, Unioncamere, 2016). Les exportations régionales donnent des signaux positifs, le mouvement de marchandises concerne surtout les productions de : coke, produits pétroliers raffinés, produits alimentaires, chimiques, métal, métallurgie. Au premier trimestre 2017, on enregistre une tendance positive pour le secteur des exportations. L'UE est la principale zone de destination des exportations sardes, avec un quota de 41,3%, suivi par l'Afrique du Nord (19,4%), le Moyen Orient (17,9%) et par les pays européens hors UE (14%). Dans ces zones, on a enregistré une hausse des exportations seulement dans l'UE (+10,7%). (Rapport Ice 2016-2017 «L'Italie dans l'économie internationale »).

Les estimations de l'Autorité Portuaire (2017) indiquent que 91% de l'Import/Export sur le territoire est mené par l'utilisation de bateaux, la moyenne nationale étant de 37%.



### 1.3 Présentation portuaire

La Région Sardaigne a un système portuaire divisé en différents pôles représentés par un ou plusieurs ports d'escale de différente nature. Si l'on analyse les infrastructures dédiées au transport des passagers et au transport des marchandises, la Région Sardaigne fait cette distinction :



- 1) Pôle de Porto Torres : formé par le port commercial (passagers et marchandises) et par le port industriel en support de la zone relative et notamment les raffineries localisées dans l'arrière-zone portuaire ;
- 2) Pôle d'Olbia : formé par le complexe du port commercial (passagers et marchandises) et industriel d'Olbia et par le port commercial et le terminal ferroviaire de Golfo Aranci (passagers et marchandises) ;
- 3) Pôle Nord Oriental : formé par le port de Palau (passagers), La Maddalena (passagers) et Santa Teresa di Gallura (passagers et marchandises);
- 4) Escale de Oristano – Santa Giusta: situé sur le versant occidental de l'île, utilisé uniquement pour le transport de marchandises (en prévalence vrac sec et liquide);
- 5) Pôle d'Arbatax: constitué par le port commercial (passagers et marchandises) et par le port industriel de Arbatax-Tortoli;
- 6) Pôle de Sulcis-Iglesiente: constitué par l'escale de Portovesme, par celui de Calasetta et de Carloforte, avec l'escale de Sant'Antioco dédié au transport de marchandises et comme port de plaisance ;



- 7) Pôle de Cagliari: formé par le port commercial (avec le transport de passagers et partiellement de marchandises sur semi-remorque et vrac sec), par l'escale industrielle (notamment Porto Canale) avec les mouvements de container et service de transbordement, et par les terminaux industriels d'Assemini et porto Foxi (ce dernier comprenant deux terminaux pétroliers, un aux services de Saras et l'autre de Enichem).

Les principales relations de transport maritime menées en 2017 par les ports commerciaux sont énumérées dans le tableau suivant, les transports étant aller/retour (Région Sardaigne, 2017).

### TRANSPORT MARITIME (PASSAGERS ET MARCHANDISES) : TRAJETS/CONNECTIONS, 2017





Figure 2 - Plan des connexions maritimes en Sardaigne



Aux pôles infrastructurels dédiés aux passagers et/ou aux marchandises, on ajoute les ports touristiques parmi lesquels on trouve dans la Province de Sassari: le Port d'Alghero, le Port de Stintino, le Port de Castelsardo, la Marina d'Olbia, Porto Cervo, Porto Rotondo, la Marina de Portisco, le Port de Santa Teresa; dans la Province de Nuoro : La Caletta-Siniscola et le Port de Santa Maria Navarrese; dans la province de Oristano : Marina de Torregrande et le Port de Bosa ; dans la Province du Sud Sardaigne: Marina de Villasimius et le Port de Carloforte ; dans la ville Métropolitaine de Cagliari: le port de Cagliari et la Marina de Capitana.

La Sardaigne, île caractérisée par les nombreuses côtes dentelées, montre une forte vocation et attitude au tourisme nautique. La côte mesure 1.850 km, avec une distribution de 66 infrastructures touristiques portuaires, pour un total de 20.500 emplacements, avec en moyenne 1 port chaque 28 km de côte.

Les résultats de NauticalQuality Index (NaQI) <sup>1</sup> confirment l'importance de l'activité portuaire touristique sur le territoire de la Région Sardaigne. L'index NaQI, élaboré par l'Observatoire Nautique National de 2011 et mis à jour en 2014, mesure la qualité nautique des territoires sur la base de 6 macro-paramètres : accessibilité et saturation, ports et places de mouillage, qualité des services portuaires, autre tourisme maritime, qualité touristique, durabilité et qualité environnementale.

Le NaQI dresse une classification pour les 62 provinces maritime, aussi bien pour les six indicateurs, que pour l'indicateur général « NauticalQuality Index » qui mesure la qualité avec des valeurs allant de 100 (meilleure valeur) à 0 (pire valeur) <sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Le NaQI nous donne la mesure de la "vocation nautique" des provinces de la mer. Pour mesurer la vocation nautique, comme on le fait pour mesurer la « qualité de la vie », l'ONN a considéré en tant qu'utilisateur les plaisanciers ou tous ceux qui pratiquent du sport ou des activités qui impliquent un moment de navigation.

<sup>2</sup> Dans la Construction du NaQI, le ONN a suivi une élaboration étroitement liée à la méthodologie de calcul la plus fiable : les quatre indicateurs synthétiques sont calculés de façon additive, en additionnant les contributions des onze variables sélectionnées et en calculant les correspondants z-scores obtenus en soustrayant à chaque observation la valeur de la moyenne des observations et en divisant le résultat par l'écart type moyen. De





En 2014, parmi toutes les provinces maritimes italiennes, l'index NAQI place en première place l'activité portuaire de la région Nord Sardaigne (Province de Sassari depuis 2016). Ce record a été atteint grâce au rapport entre les ports/places de mouillage et accessibilité/saturation. La présence de nombreuses typologies de ports, le nombre d'emplacement au Nord de la Sardaigne (surtout dans les municipalités d'Olbia et d'Arzachena), associé à la présence de « lieux » connus et recherchés transforment cette zone en importante attraction pour les plaisanciers du monde entier. A enrichir les attractions liées à la navigation des plaisanciers dans la Province de Sassari, on trouve des zones d'excellence : la mer de la Pelosa dans le Golfe de Stintino, le Parc national de l'Asinara, la Zone Marine Protégée « Isola de l'Asinara », la Zone Marine Protégée Capo Caccia Isola Piana, le Parc Géologique minière dans la côte de l'Argentiera, le Parc National de l'Archipel de la Maddalena, la Zone Marine Protégée de Tavolara Capo Coda Cavallo et enfin la Costa Smeralda.

La Sardaigne présente différentes dislocations portuaires : certaines se trouvent en ville (ex. port d'Alghero, Porto Torres, port de Castelsardo et de Cagliari), parfois près de centres historiques, d'autres dans les périphéries des centres habités (ex. marina d'Olbia) et d'autres encore près de structures hôtelières et de complexes résidentiels (ex. Marina de Portisco, Port Palumbalza). Enfin, il y a des mouillages touristiques qui pourraient profiter des liaisons avec les centres habités (ex. Porto Conte, Marina de Torregrande Oristano).

Si l'on analyse les structures portuaires sardes du point de vue de leur gestion, la situation est articulée de diverses façons : il y a des ports réalisés et gérés par des privés et des ports gérés par des sujets publics, habituellement représentés par les municipalités ou par des sociétés contrôlées par les municipalités. Enfin, il y a des ports avec plusieurs concessionnaires, ayant un ou plusieurs quais, comme par exemple le port d'Alghero (port avec le plus grand nombre d'emplacements en Sardaigne, capable d'accueillir des yachts jusqu'à 60 mètres). Les habitués des ports touristiques sont des plaisanciers sardes tandis que les navigateurs en transit proviennent du reste de l'Italie, de l'Europe (pour la plupart allemands, anglais, français, espagnols), ainsi que de pays hors UE (USA, Australie, Russie). Depuis des années on enregistre une forte présence de maxi yachts dans les mers sardes, entraînant des retombées positives dans le secteur touristique et nautique. A la première place le Nord de la Sardaigne, mais les bateaux de millionnaires se voient dans toutes les mers de l'île, confirmant une plus grande présence pendant la période estivale.



## 2 PORTS ET ACTIVITES DANS LE PROJET BLUE CONNECT

### 2.1 Infrastructures portuaires

Dans les municipalités côtières, on a un intérêt croissant pour le secteur, en trouvant dans la nautique une possibilité de développement et de croissance pour tout le territoire. Particulièrement dans certaines zones du Nord de l'île où il y a un excellent niveau de développement du secteur, surtout sur le territoire d'Alghero et dans les municipalités d'Arzachena et d'Olbia, où il y a un lien fort entre les binômes nautique-économie et nautique-tourisme. Ici, de ce fait, les infrastructures sont beaucoup plus nombreuses par rapport au Sud de l'île. De nos jours, le secteur de la nautique est considéré comme le moteur de l'économie touristique, en intégrant aussi d'autres lignes de développement comme le secteur agro-alimentaire, l'artisanat et le tourisme de l'arrière-pays. Ces 20 dernières années, il y a eu une prise de conscience de la nautique par le contexte sarde. Il y a 20 ans, le secteur était considéré comme « externe », c'est-à-dire « ne faisant pas partie de notre culture » et donc on construisait des structures portuaires sans penser à une logique de système. La majeure partie des points d'arrivées n'avaient pas de connections routières avec l'arrière-pays ou avec les aéroports, étaient souvent loin de structures hôtelières et d'attractions culturelles et pire encore sans aucune connexion avec les ports touristiques. Les ports ont longtemps été un parking à bateaux, un refuge aléatoire pour la navigation de plaisance.

Après cette introduction sur l'histoire portuaire de la Sardaigne, il faut se concentrer sur les choix stratégiques du Projet BlueConnect qui ont permis l'identification des ports à analyser.

Pour mieux comprendre les choix des infrastructures portuaires identifiées par l'analyse régionale, il faut se référer au classement des typologies portuaires réélaborées en utilisant les critères adoptés par Pagine Azzurre (M.V. Contini, 2009):



## CLASSEMENT TYPOLOGIES PORTUAIRES

INFRASTRUCTURES CONSTRUITES SPECIALEMENT POUR LA PLAISANCE ET QUI SONT BIEN PROTEGEES DANS TOUTES LES CONDITIONS CLIMATIQUES. ELLES SONT EQUIPEES DE PLUSIEURS SERVICES, ET SONT CONSTRUITES SELON UN PROJET ORIGINAL QUI COMPREND AUSSI LA REALISATION DE MAGASINS ET D'INFRASTRUCTURES RESIDENTIELLES ET TOURISTIQUES.

INFRASTRUCTURES PUBLIQUES QUI PEUVENT RECEVOIR DIFFERENTES TYPOLOGIES DE BATEAUX, NON SEULEMENT LES BATEAUX DE PLAISANCE. IL S'AGIT DE STRUCTURES PROTEGEES PAR UNE OU PLUSIEURS BARRAGES, OÙ L'ON TROUVE UN GRAND NOMBRE DE SERVICES POUR LES BATEAUX.

INFRASTRUCTURES AVEC UN OFFRE DE SERVICES REDUITE, Y INCLUS LES ZONES RESERVEES AU DEPOT À MER ET AU STATIONNEMENT-REPARATION.

INFRASTRUCTURES AUPRES DE LA COTE, PROTEGEES PAR DES PROTECTIONS NATURELLES OU ARTIFICIELLES ET AVEC DES EQUIPEMENTS OÙ LES BATEAUX PEUVENT ETRE AMARRES POUR LES OPERATIONS D'EMBARQUEMENT ET DE DEBARQUEMENT.

On a exclu les ports industriels qui ne s'occupent pas de transport de marchandises ou de passagers (Porto Vesme, Porto Canale de Cagliari, Porto Foxi), et les Ports Militaires. Comme déjà annoncé dans le programme opérationnel transfrontalier, on prévoit une « segmentation harmonisée à échelle territoriale qui permette d'évaluer chaque typologie d'activité : transport de marchandises, transport de passagers, croisières, tourisme, chantiers navals, pêche ». L'analyse ne considère pas non plus les petits ports saisonniers représentant simplement des « parkings à bateaux pour les riverains », sans avoir aucune retombée sur les activités connexes (ex. Porto Bello de Gallura).

Les ports identifiés pour le Projet BlueConnect sont au nombre de 66 : dans tous ces ports, de différentes activités sont menées (plaisance et yachting, transport maritime, transport côtier, terminal de croisières), avec un total de 79 activités dans les territoires de la Province de Sassari, de la Province de Nuoro, de la Province de Oristano, de la Province du Sud de la Sardaigne et de la Ville Métropolitaine de Cagliari.

Avec une division par activité menée dans chaque port, on obtient le classement suivant :



## CLASSEMENT DES TYPOLOGIES PORTUAIRES PROJET BLUECONNECT

62 STRUCTURES DEDIEES A LA PLAISANCE ET AU YACHTING

5 INFRASTRUCTURES UTILISEES POUR LE TRANSPORT AU DELA DE 25 MILLES DE  
PASSAGERS/MARCHANDISES  
(PORTO TORRES, OLBIA, GOLFO ARANCI, ARBATAX, CAGLIARI);

1 INFRASTRUCTURE POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES AU DELA DE 25 MILLES. (ORISTANO)

7 INFRASTRUCTURES POUR LE TRANSPORT DE PASSAGERS ET MARCHANDISES NE DEPASSANT LES 25  
MILLES (PORTO TORRES, SANTA TERESA DI GALLURA, CARLOFORTE, CALASETTA, ARBATAX, LA  
MADDALENA, PALAU)

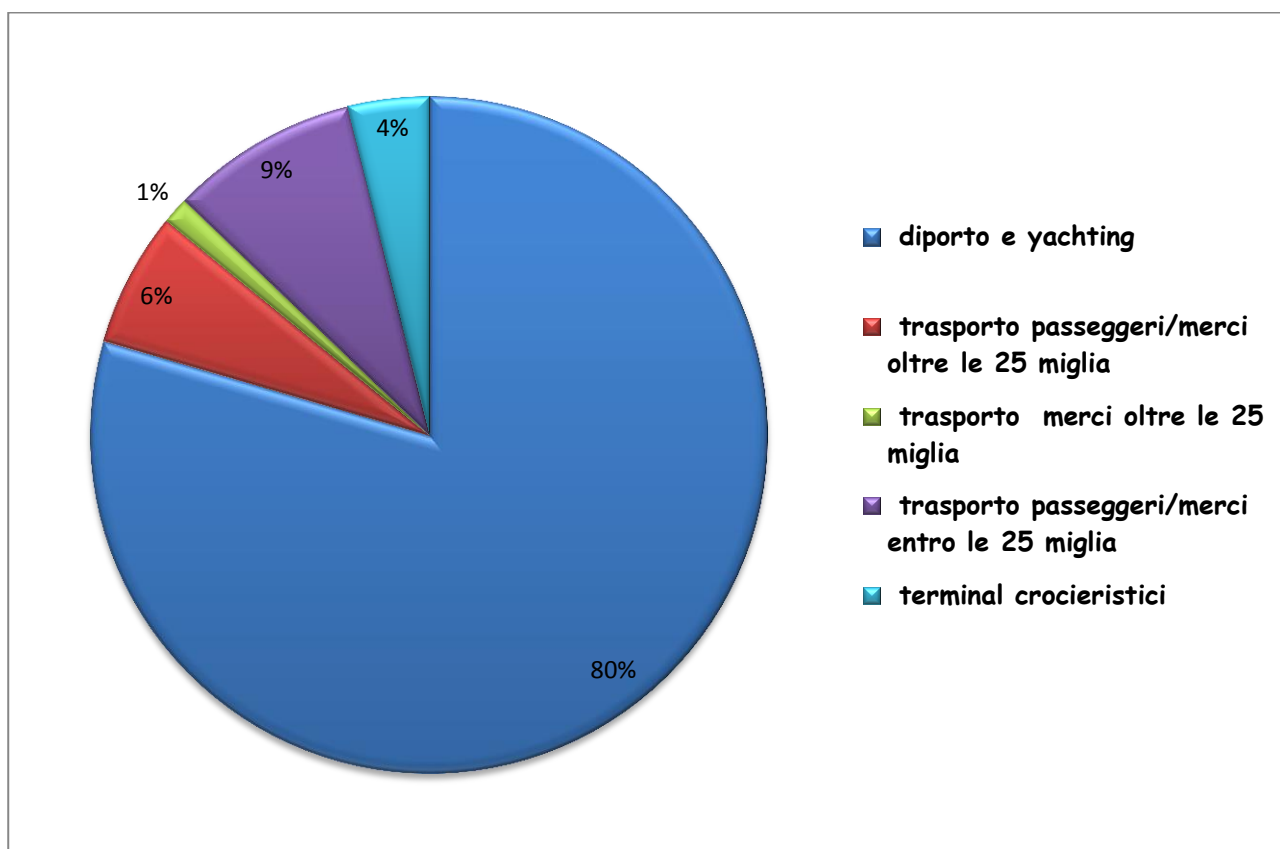
4 TERMINAL DE CROISIERE  
(PORTO TORRES, OLBIA, GOLFO ARANCI, CAGLIARI)

Des ports touristiques transportent les passagers pour visiter des lieux touristiques (ex. Ile de Caprera, Ile de Spargi, Ile de Tavolara, Grottes de Nettuno, Cala Gonone, Santa Maria Navarrese, etc.).



Pour mieux expliquer ce résultat, on prend l'exemple du port de Porto Torres qui a un port touristique, un port commercial, un terminal de croisières, mais qui est considéré comme une infrastructure portuaire unique selon la méthodologie partagée par les partenaires du projet. Cette représentation graphique met en évidence que 80% des infrastructures portuaires s'occupent d'activités de plaisance et de yachting, tandis que les 20% restant sont répartis entre les activités de transport de passagers et de marchandises à hauteur de 16% et de terminal de croisières à 4%.

Figure 3 - Distribution des activités portuaires



Ci-après le tableau pour l'indication des 66 infrastructures portuaires classées par provinces et par activités: plaisance et yachting, transport maritime, transport côtier et terminal de croisières. Les ports sont indiqués par ordre alphabétique.



Figure 4 - Liste des ports impliqués dans le projet

PORTS		PLAISANCE YACHTING	TRANSPORT MARITIME	TRANSPORT COTIER	TERMINAL DE CROISIÈRES
<b>PROVINCE DE SASSARI</b>					
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			



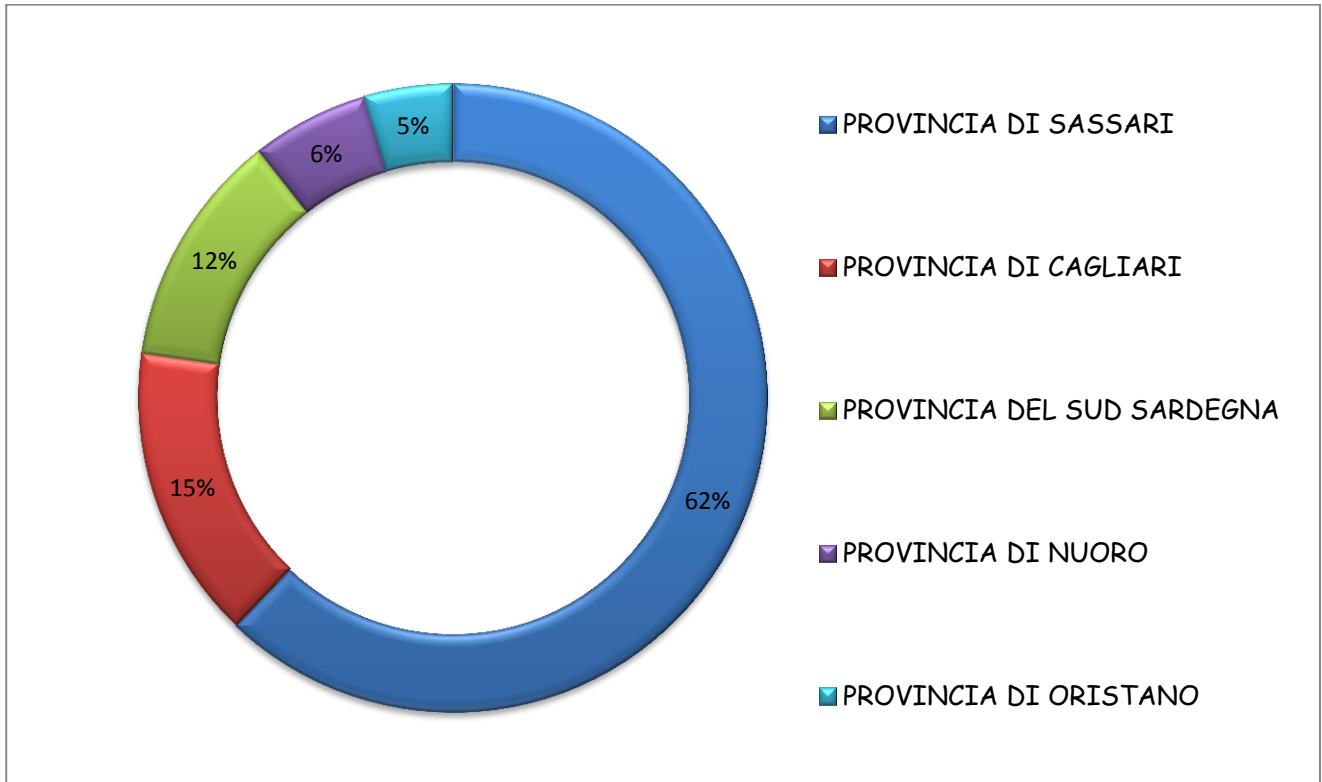
PROVINCE DE ORISTANO				
42.	PORTO DI BOSA	X		
43.	PORTO DI ORISTANO		X	
44.	PORTO TORREGRANDE ORISTANO	X		
PROVINCE DE NUORO				
45.	MARINA DI ARBATAX	X	X	X
46.	PORTO CALA GONONE	X		
47.	PORTO LA CALETTA	X		
48.	PORTO SANTA MARIA NAVARRESE	X		
PROVINCE DU SUD SARDAIGNE				
49.	MARINA DI VILLAPTUZU	X		
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		
VILLE METROPOLITAINE DE 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

	PLAISANCE YACHTING	TRANSPORT MARITIME	TRANSPORT COTIER	TERMINAL DE CROISIERES
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
<b>TOTALE REGIONE SARDEGNA</b>	<b>62</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>4</b>



Le tableau peut être représenté par le graphique suivant qui met en évidence que plus de la moitié des infrastructures portuaires sont concentrées dans la Province de Sassari (62%). Cette donnée est assez significative et montre la nature portuaire du Nord de la Sardaigne, favorisé par les alentours naturels où se trouvent les infrastructures portuaires.

Image 5 – Infrastructures portuaires divisées par provinces.



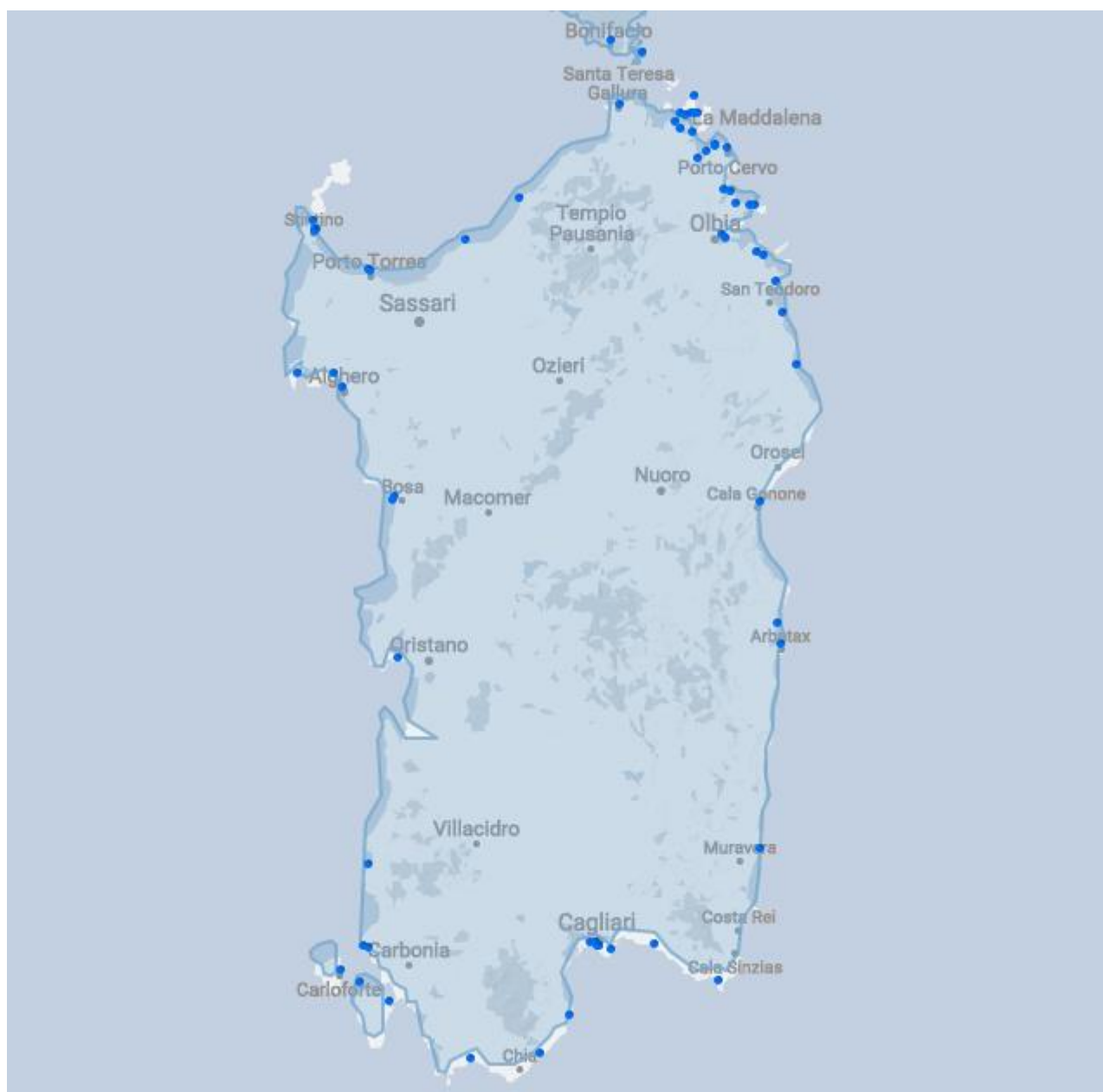




La diffusion des infrastructures portuaires est détaillée sur la carte suivante élaborée pour le projet BlueConnect, et qui peut être consultée sur le portail de l'observatoire à l'adresse suivante:

<http://www.observatoire-portuaire-fr-it.eu/it/>.

Image 6 – Cartographie des ports de la Sardaigne



Source : Observatoire BlueConnect 2017



## 2.2 Les ports: analyse des données sectorielles

Tableau 1 - L'ÉQUIPEMENT PORTUAIRE DU TERRITOIRE: PRINCIPAUX INDICATEURS

	VALEUR	TAUX DE REPONSE %
<b>CARACTÉRISTIQUES DES PORTS</b>		
Nb de ports sur le territoire	66	
Nb de ports gérant une zone de mouillage en mer	12	100,00%
Nb de postes en zone de mouillage en mer	1362	21,21%
Surface totale des exploitations portuaires (m <sup>2</sup> )	10.772.025	100,00%
Activités Plaisance & yachting	62	98,48%
Activités Transports de passagers	14	21,21%
Activités Transports de marchandises	6	9,09%
Effectif permanent / Effectif saisonnier	361	100,00%
Produit 2016 (k€)	42.063	39,39%
Chiffre d'affaires 2016 (k€)	44.375	40,91%
Taxe foncière 2016 (k€)	0	6,06%
Redevance 2016 (k€)	5.430	12,12%
Autres impôts et taxes 2016 (k€)	876	4,55%
<b>EQUIPEMENT</b>		
Nb de ports équipés de stations d'avitaillement	41	100,00%
Nb de ports équipés de rampes de mise à l'eau	44	100,00%
Nb de places de parking	9.455	53,03%
<b>ENVIRONNEMENT</b>		
Nb de ports équipés d'installation de pompage des eaux usées	40	100,00%
Nb de ports réalisant des dragages périodiques	13	100,00%
Nb de ports équipés d'installation de tri des déchets des navires	53	100,00%
Nb de ports équipés de barrage anti-pollution	37	100,00%
Nb de ports équipés de certification environnementale	21	31,82%
<b>TRAVAUX &amp; PROJET</b>		
Total des travaux engagés 2015-2016 (K€)	9.226	19,70%
Total des travaux annoncés 2017-2018 (K€)	26.438	21,21%
<b>ENTREPRISES/SERVICES</b>		
Nb d'entreprises sur site	511	100,00%
Nb d'entreprises hors site travaillant pour le port	3.846	100,00%

Les infrastructures portuaires occupent une surface totale de 10.772.025 mètres carrés. Cette donnée a été calculée en utilisant les chiffres indiqués par 100% des interviewés et elle est composée par la somme de la surface du plan d'eau, plus les espaces terrestres octroyés au port.



Plus de la moitié des ports possèdent un parking dans les alentours, totalisant 9500 places. C'est une donnée partielle, qui va sans doute doubler, car on a observé une difficulté générale dans le calcul des places de parking à l'intérieur et aux alentours des ports. D'après l'Observatoire, il y a environ 1300 places de bateaux, distribués en champs de bouées le long de la côte sarde, pour la plupart dans les zones de protection environnementale (ZPA).

En ce qui concerne les indicateurs environnementaux, la plupart des ports sardes sont équipés pour la collecte sélective des déchets, conformément au Décret Législatif du 24 juin 2003, n. 182 « Implémentation de la Directive 2009/59/CE relative aux installations portuaires de collecte des déchets produits par les bateaux et les résidus des cargaisons ».

Le décret a l'objectif de réduire les déversements en mer, les déchets et les résidus de cargaison produits par les bateaux utilisant les ports dans les territoires de l'Etat italien, notamment dans la région Sardaigne, ainsi que d'améliorer la disponibilité et l'utilisation des installations portuaires de collecte des déchets et des résidus. Il y a environ 40 stations-service de combustibles et de lubrifiants, qui peuvent servir deux bateaux de petite ou moyenne dimension au même temps. Généralement elles sont équipées de barrages anti-pollution et de systèmes pour la récupération des combustibles déversés en mer. Ces stations se trouvent pour la plupart près de l'entrée du port, dans des zones isolables et facilement accessibles par les moyens de secours. Il y a 44 ports ayant la possibilité de fournir le service de mise à l'eau et de halage des bateaux.

#### ***Total revenus, chiffre d'affaires et emplois.***

Les informations sur les produits, le chiffre d'affaires et les emplois ont été difficiles à obtenir par sondage. Les entrepreneurs portuaires ont communiqué partiellement ces données pour des raisons de confidentialité. Pour estimer le chiffre d'affaires et le nombre d'employés, on a utilisé une banque de données du Registre des Entreprises de la Chambre de Commerce de Sassari, qui grâce au dépôt des comptes des entreprises a vérifié ces résultats, en excluant les raisons individuelles, n'ayant pas d'obligation de présenter les comptes à la Chambre de Commerce.



**TABLEAU DES RESULTATS FINANCIERS DES SOCIETES DE CAPITALS, 2016**

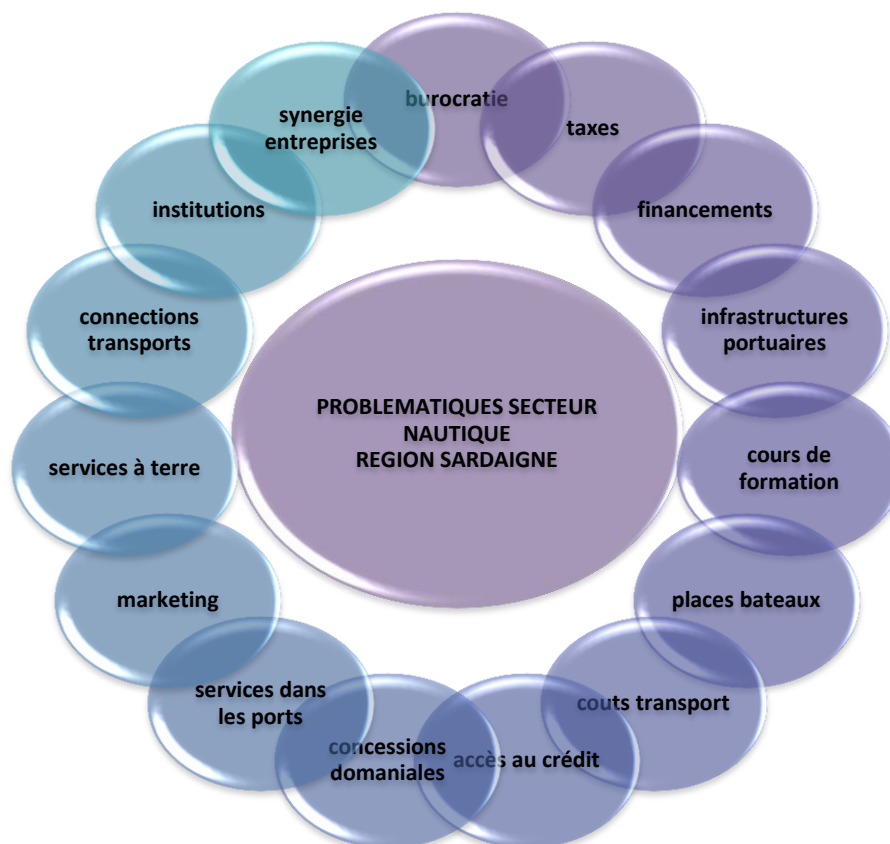
EMPLOYES FIXES / EMPLOYES SAISONNIERS	361+192
PRODUITS 2016 (K€)	42.063
CHIFFRE D'AFFAIRES 2016 (K€)	44.375

Il apparait que 40% des ports facturent 44 millions d'euros, avec 550 employés (environ 200 pendant l'été). On a exclu les pôles portuaires commerciaux de ces statistiques, gardant ainsi des activités liées complètement aux ports touristiques. On prévoit une hausse de ces données, car ce calcul ne considère pas les raisons individuelles et les sociétés gérant le trafic passagers/marchandises/containers.

## 2.2.1 Problématiques actuelles

Les problématiques actuelles des opérateurs portuaires et des experts dans le secteur peuvent se diviser en difficultés internes à la filière et externes mais qui influencent le secteur de l'économie maritime. L'image suivante montre les problématiques actuelles de nature générale que les opérateurs ont exprimé lors de l'enquête. Les problématiques prioritaires varient selon l'exigence de chaque infrastructure portuaire.

**CRITICITES GENERALES APPARUES DANS L'ENQUETE BLUECONNECT**





Les problématiques relevés par les interviewés ont surtout un caractère tributaire, fiscal et bureaucratique. La bureaucratie et la pénurie des financements doivent être considérées comme de facteurs externes qui ralentissent le développement du secteur nautique. Ce que l'on relève est un délai trop long pour l'obtention d'autorisations et de documentations, avec une division des compétences parmi les bureaux publics qui provoque une grande confusion dans le domaine déjà compliqué des concessions nautiques. Il y a plusieurs entrepreneurs de la Région qui voudraient des ports touristiques et des points d'arrivées avec plus de places de mouillage, plus de services à offrir aux plaisanciers et un fond marin approprié pour accueillir les maxi yachts (bateaux de plaisance). Le développement et le renforcement des infrastructures portuaires est un thème qui intéresse les entrepreneurs, car si l'on agrandit le nombre de bénéficiaires des ports, on agrandit aussi les activités liées aux entreprises nautiques. Les ports existants dans certaines zones de la côte sont connectés faiblement entre eux par la mer, et certaines structures portuaires ne bénéficient pas de connections routières, aéroportuaires et ferroviaires suffisantes. En ce qui concerne les concessions portuaires, des interviewés demandent l'intervention des institutions pour contrôler la gestion des ports, régler les différends parmi les concessions voisines et garantir une concurrence parmi les entrepreneurs. A travers les enquêtes, la volonté d'activer des parcours de formations qui puissent mieux qualifier les employeurs, afin de rendre plus compétitives les entreprises de l'économie de la mer au niveau national, a été mis en évidence. Les interviewés ont montré un intérêt particulier pour des cours de langues étrangères afin de faciliter les contacts avec les fournisseurs et les clients étrangers (la langue la plus demandée étant l'anglais). De plus, on remarque la nécessité d'améliorer les connaissances informatiques et celles des nouvelles technologies.

Enfin, on ajoute la nécessité de qualifier le personnel fournissant l'assistance pour l'utilisation des instruments de bord.



## 2.2.2 Innovations technologiques

Le Conseil européen sur la Compétitivité, qui s'est tenu à Bruxelles le 13 mai 2013, donne la définition suivante : « L'innovation ne concerne pas seulement la technologie et peut avoir des formes différentes, par exemple le développement de nouveaux concepts commerciaux et de nouveaux instruments de distribution, la commercialisation et le projet ou les changements d'organisation et d'image ». Dans les économies modernes, le propulseur de croissance est représenté par l'innovation technologique : cette composante est capable d'engendrer un effet boule de neige sur d'autres variables macroéconomiques avec une hausse sur les consommations, sur la productivité (PIB) ou sur l'emploi. Après cette introduction, on indique les expérimentations technologiques désirées par les opérateurs pour être plus compétitifs et améliorer les résultats de produit et de procédure.



### EXPERIMENTATIONS TECHNOLOGIQUES SUGGEREES PAR LES OPERATEURS

- APP POUR METTRE EN RESEAU LES PORTS TOURISTIQUES
- SITES INTERNET DES PORTS
- COUVERTURE WIFI DANS LES PORTS
- PHOTOVOLTAIQUE DANS LES PORTS AVEC DEVELOPPEMENT DU GREEN DANS LES INFRASTRUCTURES PORTUAIRES
- STAZION METEO
- UTILISATION DES BATTERIES DES BATEAUX POUR FOURNIR L'ENERGIE ELECTRIQUE
- LOGICIEL POUR LA GESTION DE LA MARINA
- WEBCAM A L'INTERIEUR DU PORT
- NAVETTE POUR LES CENTRES D'INTERET
- COLONNE INTELLIGENTES
- LOGICIEL GESTIONAL "POSEIDON"
- CONTROLE AVEC L'AIDE DES DRONE
- UNITES MOBILES POUR LA COLLECTE DES EAUX USEES DES BATEAUX



### 2.2.3 Opportunités de développement

Les opérateurs portuaires ont fourni des importants inputs de développement pendant l'enquête du Projet BlueConnect. La liste suivante montre les opportunités de développement pour le secteur nautique. Ces informations ont été exprimées par les opérateurs pendant la compilation de l'enquête. Les priorités identifiées changent selon les exigences de chaque infrastructure portuaire.

- DESAISONNALISER LE TOURISME NAUTIQUE
- CREER COMMUNICATION ENTRE LES OPERATEURS PORTUAIRES.
- RESOUDRE LES PROBLEMES STRUCTURELS DES PORTS COMME LES DRAGAGES PERIODIQUES.
- AUTORISER LES ZONES PRES DU PORT AUX CHANTIERS
- AUGMENTER LE TRAFIC DES CROISIERES
- REQUALIFIER LES ZONES INDUSTRIELLES
- RENFORCER LES ESCALES MARCHANDISES
- INTENSIFIER LES RESEAUX ROUTIERS ET FERROVIAIRES.
- CONNECTER LES ZONES PORTUAIRES A CELLES AEROPORTUAIRES
- REQUALIFIER ET CREER INFRASTRUCTURES ET SERVICES.
- AGRANDIR QUAIS POUR MAXI YACHTS.
- MAINTENANCE ET RETABLISSEMENT DES COLONNES DES PORTS



## 3 LES ACTIVITES PORTUAIRES

Parmi les secteurs relatifs à l'activité portuaire il y a la nautique de plaisance, le yachting, la logistique, les croisières et les ferries qui soutiennent la croissance des ports et des petites et moyennes entreprises.

Dans ce chapitre, on analysera les activités portuaires suivantes :

3.1-Transport Passegers/marchandises pour trajets supérieures à 25 milles nautiques

3.2-Transport Passegers Cotier avec trajets inférieurs à 25 milles nautiques

3.3-Transport Passegers sur bateaux de croisière

3.4-Transport Marchandises et logistique

3.5-Plaisance et Yachting

3.6- D'autres activités: Pêche et Reparation Navale

Tableau 2 - TRANSPORTS MARITIMES: PRINCIPAUX INDICATEURS

ACTIVITES PASSAGERS (CROISIERE, FERRIES, COTIERS)		
TRANSPORT DE PASSAGERS FERRIES	VALOR	TAUX DE RÉPONSE %
Nombre de ports concernés	5	4,55%
Saisonnalité de l'activité	4	7,58%
Principales provenances/destinations	Livorno, Nizza, Porto Torres, Genova, Civitavecchia, Marsiglia, Barcellona, Portovecchio, Tolone, Ajaccio, Savona, Trapani, Napoli, Palermo, Piombino, Livorno, Olbia Cagliari, Arbatax	7,58%





Nombres de passagers en 2016	4.739.557	7,58%
Nombre de véhicules	1.477.899	4,55%
Volume Fret (en tonnes)	5.794.746	4,55%
<b>TRANSPORT DE PASSAGERS CÔTIERS</b>		
	<b>VALOR</b>	<b>TAUX DE RÉPONSE %</b>
Nombre de ports concernés	7	15,15%
Saisonnalité de l'activité	7	15,15%
Principales provenances/destinations	Palau-La Maddalena, Santa Teresa- Bonifacio, Porto Torres-Asinara, Porto Vesme-Carloforte-Calasetta	15,15%
Transport de passagers côtiers	4.594.235	15,15%
<b>TRANSPORT DE PASSAGERS CROISIÈRES</b>		
	<b>VALOR</b>	<b>TAUX DE RÉPONSE %</b>
Nombres de ports concernés	4	4,55%
Saisonnalité de l'activité	4	7,58%
Principales provenances/destinations	Savona, Genova, Barcellona, Montecarlo, Palma Di Maiorca, Italia Francia, Spagna, Extra Ue	6,06%
Nombre de passagers en 2016	470.000	7,58%
Nombre d'escales 2016	294	7,58%
Nombre de passagers en transit	14.944	3,03%

**Tableau 3 - FRET ET LOGISTIQUE: PRINCIPAUX INDICATEURS**

ACTIVITES FRET ET LOGISTIQUE	VALOR	TAUX DE RÉPONSE %
Nombre de ports concernés	6	3,03%
Saisonnalité de l'activité	6	4,55%
Principales provenances/destinations	Spagna, Francia, Portogallo, Paesi Nord- Africa, Stati Uniti, Genova, Livorno, Civitavecchia, Piombino	6,06%
Volume (en tonnes) 2016	48612440	6,06%
Superficie de stockage (m <sup>2</sup> )		1,52%



VRAC	VALOR	TAUX DE RÉPONSE %
Nombre de ports concernés	2	3,03%
Nombre de ports concernés	Spagna, Francia, Portogallo, Paesi Nord-Africa, Stati Uniti, Genova, Livorno, Piombino Civitavecchia	4,55%
Volume (en tonnes) 2016	30.342.590	6,06%
COLIS LOURDS	VALOR	TAUX DE RÉPONSE %
Nombre de ports concernés	1	1,52%
Principales provenances/destinations	Genova, Civitavecchia	1,52%
REMORQUES ET ENSEMBLE ROUTIERS	VALOR	TAUX DE RÉPONSE %
Nombres de ports concernés	2	3,03%
Principales provenances/destinations	Corsica, Genova, Civitavecchia, Piombino, - Livorno	4,55%
Volume (en tonnes) 2016	303.633	4,55%
CONTAINERS	VALOR	TAUX DE RÉPONSE %
Nombre de ports concernés	2	3,03%
Principales provenances/destinations	Spagna, Portogallo, Nord-Africa, Stati Uniti, Belgio Canada, Colombia, India, Marocco, Italia, Messico, Germania, Francia, Inghilterra, Altri	3,03%
Nombre EVP 2016	723.000	4,55%
Superficie de stockage (m <sup>2</sup> )	44.000	1,52%

Les principaux points d'accès maritimes de l'île se trouvent à : Porto Torres, Olbia, Golfo Aranci et Cagliari. Le Port de Porto Torres continue d'être une importante escale de passagers de la zone Nord de l'île. Il a une dimension significative, avec le port civique (pour les bateaux ro/ro passagers et marchandises et la circulation de plaisance), le port industriel (quai ASI et les deux jetées ex Enichem, maintenant Polimeri Europa, le quai du liquide et le quai des marchandises sèches, qui n'est plus utilisé), et le terminal E.ON anciennement Endesa, sur le barrage renforcé destiné au commerce de combustibles solides (principalement charbon) et liquides (huiles combustibles) pour la centrale électrique.

Le port d'Olbia est le point d'accès vers la Costa Smeralda, confirmant être une importante escale de la Méditerranée. Il a trois zones différentes : la zone Cocciani qui représente la zone industrielle de la ville, le Port Romain utilisé comme port de plaisance et l'Isola Bianca avec 9 quais pour les bateaux ro/ro, pour le transport des passagers et des moyens commerciaux.



Le Port de Golfo Aranci est plus au nord par rapport à Olbia et il est le plus proche à la péninsule italienne, en temps de navigation. Les fonds marins profonds garantissent l'accueil de bateaux de grands tonnages. Les flux passagers rapportés par l'Autorité Portuaire Nord Sardaigne comprennent aussi bien les flux touristiques pour la Sardaigne que les mouvements des résidents, souvent avec leurs voitures. D'après l'analyse des données, on voit qu'en 2009 il y a eu un nombre majeur de passagers de croisières et de ferries (en total plus de 6,1 millions) ; les années suivantes, on a vu une réduction constante jusqu'en 2014, où l'on assiste à une faible reprise, confirmée en 2015 quand les 4 millions furent dépassés. Le Nord Sardaigne confirme être le 4<sup>ème</sup> port italien (3<sup>ème</sup> de la zone Sud) en nombre de passagers. La hausse s'est vérifiée aussi bien dans le secteur des passagers ferries (3,78 millions, +11% en 2014) que des croisières (238 000, +44% en 2014). Une confiance majeure, avec une stabilisation des prix des billets de bateaux et surtout, la crise du tourisme Nord-Africain ont contribué à la reprise de la destination Sardaigne, dont les escales de Porto Torres, Olbia et Golfo Aranci sont les portes principales du Nord. Les données du premier semestre 2016 avec une hausse de +24,06% par rapport à 2015, guide le système portuaire du Nord Sardaigne, avec 1,145 million de passagers au départ et en arrivée. Des chiffres qui confirment les attentes d'une reprise consolidée pour les transports maritimes de et pour le Nord de l'île.

Le port de Cagliari se situe à 11 milles de la ligne idéale Gibraltar-Suez et représente un des pôles pour l'activité de transhipment de la Méditerranée occidentale. La circonscription territoriale administrée par l'Autorité Portuaire de Cagliari s'étend sur 30 km de côtes, avec deux zones : le port historique et le port canal. Le port historique s'étend sur 5.800 mètres de quais et dessert le trafic commercial, ro-ro et les bateaux passagers. Le port canal s'étend sur 1.600 mètres, offrant cinq accostages pour le trafic transhipment et ro-ro, avec ceux de Petrolchimici-Petroliferi qui accueillent dix-sept bateaux. Ces dix dernières années le port de Cagliari a effectué des investissements infrastructurels qui ont mené à une hausse importante du nombre de passagers, notamment dans le secteur des croisières. En ce qui concerne les ferries, on a enregistré une baisse du nombre de passagers, peut-être à cause du prix avantageux du secteur aéroportuaire et du charme des destinations touristiques du Nord Sardaigne. Le plan régulateur du port de l'Autorité Portuaire de Cagliari en 2014 a représenté un moment important pour la croissance de celui-ci, car l'objectif de chaque projet était d'adapter les infrastructures pour améliorer l'offre touristique et de créer de nouvelles fonctions à destinées à l'accueil des touristes. Pour cela, la création du nouveau terminal de croisières dans le Molo Rinascita, construit justement pour qualifier l'offre du port, a été très importante. Cet objectif a été consolidé également dans le Plan Opérationnel Triennal 2016-2018 de l'Autorité Portuaire de Cagliari, où l'on souligne la liste annuelle des œuvres (relatives aussi bien au secteur commercial qu'au secteur des passagers), pour une valeur totale de 152,5 millions d'euros. Les politiques de développement du port et de la ville elle-même se sont réalisées en même temps pour renforcer le secteur du tourisme, qui représente une bonne stratégie de croissance économique et sociale s'il est bien mis en valeur. De l'analyse des données et des événements historiques qui ont accompagnés la croissance du port de Cagliari, on observe la volonté de créer une symbiose entre la ville et le port, pour renforcer les potentiels du Sud de la Sardaigne dans la Méditerranée.

L'étude continue dans les paragraphes suivants sur l'analyse des données avec l'objectif d'identifier le flux des passagers, en faisant une distinction entre le trafic des croisières et celui des ferries dans les ports.



### 3.1 Transport Passagers/Marchandises

TRANSPORT PASSAGERS SUPERIEUR 25 MILLES	
Nombre des ports	5
Activité toute l'année	4
Principales provenances, destinations	Livourne, Nice, Porto Torres, Gênes, Civitavecchia, Marseille, Barcelone, Porto-Vecchio, Toulon, Ajaccio, Savone, Trapani, Naples, Palerme, Piombino, Livourne, Olbia, Cagliari, Arbatax
Nombre de passagers 2016	4.739.557
Nombre de véhicules	1.477.899

Dans ce domaine d'étude, le transport par ferry se caractérise par une navigation de plus de 25 milles nautiques. Le transport maritime représente pour l'île un outil pour la continuité territoriale des passagers et des marchandises et a une grande valeur stratégique pour le développement économique de la Sardaigne.

Les infrastructures portuaires de grande et moyenne taille utilisées, pour le transport de passagers et marchandises sont par ordre d'importance : Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci, Cagliari et Arbatax.

Pour le transport de fret, le port d'Oristano est ajouté aux infrastructures susmentionnées.

Les ports de la Sardaigne du Nord offrent des services importants aux passagers via des connexions sécurisées avec l'Italie et l'Europe, tels que ceux offerts par Grimaldi Lines d'Olbia à Civitavecchia et Livourne, et de Porto Torres à Barcelone; par Moby Lines d'Olbia à Civitavecchia, Gênes, Livourne et Piombino; par Tirrenia Navigazione d'Olbia à Gênes et Civitavecchia et de Porto Torres à Gênes; par Sardegna Ferries et Corsica Ferries entre Golfo Aranci et Livourne; par GNV entre Porto Torres et Livourne.

Les estimations présentées par l'enquête sont importantes, en référence au système de port de Sardaigne du Nord (Porto Torres, Olbia, Golfo Aranci) qui compte environ 4 millions et 430 mille passagers en transit. L'Administration portuaire de la Sardaigne du Nord a montré une croissance de 17,2%, environ 650 000 unités de plus qu'en 2015. Les résultats sont attendus en 2017, mais il est évident que la province de Sassari est le point culminant de la circulation des passagers de la Méditerranée dépassant largement Gênes et Barcelone.

Le port d'Olbia arrive en première position avec, grâce aux seuls chiffres produits par les ferries, près de trois millions de passagers. La croissance s'étend également aux deux autres escales du Nord de la Sardaigne. A Porto Torres le bilan 2016 est de 895 000 passagers, avec une augmentation de 27,25% par rapport à l'année précédente, tandis que Golfo Aranci en confirme 600 000, avec une augmentation, par rapport à 2015, de 14,10%.

Le port de Cagliari offre des connexions sécurisées vers l'Italie et l'Europe, comme Di Maio Lines pour les liaisons vers Naples (hebdomadaire), Grimaldi Lines pour les liaisons vers Salerno (toutes les deux semaines) et Valence (deux fois par semaine) et Grendi pour les liaisons vers Gênes (journalier).

Le port de Cagliari a moins de flux de passagers qu'en Sardaigne du Nord, avec environ 260 000 passagers, chiffre très inférieurs à Olbia, Porto Torres et Golfo Aranci. En dernière positions, le port d'Arbatax, qui, malgré sa taille modeste et sa fonction de transport de passagers en été, a enregistré une augmentation des débarquements au cours de l'année 2016.



### 3.1.1 Problématiques actuelles

Afin de comprendre les Problématiques actuelles, un petit préambule visant à contextualiser le secteur du transport maritime au-delà de 25 milles est nécessaire. Le transport maritime de ligne a été libéralisé en 1993, à la suite de l'adoption du règlement CEE 3577/92. Ce fait a permis une augmentation importante des liaisons de et vers la Sardaigne, offertes par les propriétaires de navires privés, remplaçant ou proposant une alternative aux liaisons garanties par l'opérateur public.

En ce qui concerne les tarifs appliqués, il est nécessaire de faire une distinction entre l'offre de l'opérateur public, la Tirrenia, et celle des compagnies privées.

La compagnie Tirrenia garantit les liaisons entre la Sardaigne et le continent italien selon un accord avec l'Etat et décrit les services à offrir, les modalités d'exécution de celui-ci, les critères utilisés pour appliquer les tarifs. Ces derniers, en particulier, sont établis par un décret ministériel ad hoc et peuvent être modifiés suite l'approbation du Ministère des Transports.

Depuis 2007, il a été permis à Tirrenia de fonctionner en dehors de la convention avec l'Etat seulement pendant l'été pour les liaisons Porto Torres – Genova et Olbia – Civitavecchia ; cela permet à la compagnie d'agir en totale autonomie commerciale et donc d'appliquer et de modifier les tarifs.

Les compagnies privées, au contraire, agissant dans un marché libre, ne sont soumises à aucune contrainte du service public, ainsi le choix des liaisons, des horaires, des fréquences, des tarifs, etc. résultent de politiques commerciales autonomes. C'est pourquoi les tarifs appliqués et les avantages pour les résidents sont établis de manière libre et autonome par chaque compagnie.

Malgré le marché de libre concurrence, les tarifs des transports vers la Sardaigne sont parmi les plus chers de la Méditerranée.

En ce qui concerne le secteur des ferries de la ville métropolitaine de Cagliari, une réduction des passagers a été enregistrée, probablement à cause des tarifs avantageux du secteur aéronautique et à la forte attraction des destinations touristiques du Nord de la Sardaigne.

### 3.1.2 Les services à améliorer pour le développement des transports maritimes

En Sardaigne l'acheminement terrestre à parcourir après le transport maritime devient de plus en plus important mais c'est ici que se trouvent les principales problématiques actuelles. Il est évident que les liaisons routières et ferroviaires représentent une composante transversale du service maritime, du cargo aussi bien que du transport de passagers, et pour tous ceux qui veulent rejoindre les destinations éloignées du port, on propose des liaisons routières et ferroviaires parfois inadéquates, même si elles sont en cours d'amélioration.

Au cours de ces années, les administrations politiques se sont engagées à résoudre ces problématiques actuelles. La réalisation de la route à quatre voies entre Sassari et Olbia, dont le terme final est prévu pour 2019, et l'achèvement de la route orientale sarde qui reliera la plus grande partie des communes de l'île, grâce à des embranchements et parcours routiers fluides, en sont des exemples.

Un port ne peut pas être considéré productif s'il est inefficace dans les liaisons et si la conséquence de cette inefficacité rend sa structure non compétitive, risquant donc d'être mise de côté, ou pire encore, d'être exclue des destinations des passagers et des compagnies maritimes.



### 3.1.2 Opportunités de développement

Tarifs préférentiels pour les résidents, propositions à bas coûts pour les non-résidents, liaisons supplémentaires avec les destinations nationales et internationales.

L'Autorité du Système Portuaire pour la mer en Sardaigne vise le développement fonctionnel des ports déjà existants dans une optique de vision synergique des ports régionaux. Ainsi, tous les atouts et les particularités de chaque port seront utilisés pour créer un système opérationnel à l'échelle internationale.

Le projet de reconversion de la zone portuaire de Porto Torres est en cours de financement, avec la prochaine réalisation d'un quai au levant (à l'est) pour protéger l'accès au port civique ainsi que les approches au quai du ponant (de l'ouest).

Le plan régulateur de l'Autorité Portuaire de Cagliari, approuvé en 2014, a permis un important développement du port ; premièrement, les projets de développement réalisés ont pointé sur l'adéquation de l'infrastructure pour améliorer son offre et, deuxièmement, a visé la naissance de nouvelles fonctionnalités destinées à l'accueil des touristes. Dans le Plan Opérationnel Triennal 2016-2018 de l'autorité Portuaire de Cagliari, la liste annuelle des opérations à développer relatives au secteur commercial et au secteur passagers, a été évaluée, atteignant la valeur globale de 152,5 millions d'euros. La politique de développement du port et celle la ville elle-même ont pris la même direction afin de renforcer le secteur du tourisme qui représente une bonne stratégie de croissance économique et sociale pour la ville s'il est mis en valeur. De l'analyse des données et des événements historiques qui ont accompagné la croissance du port de Cagliari, on remarque une volonté de créer une symbiose entre la ville et le port, pour renforcer les potentialités du Sud de la Sardaigne dans le scénario méditerranéen.

## 3.2 Transport Côtier des passagers

TRANSPORT COTIER DES PASSAGERS DANS LES 25 MILLES	
Nombres de ports	7
Principales provenances et destinations	Palau-La Maddalena, Santa Teresa- Bonifacio, Porto Torres-Asinara, Porto Vesme-Carloforte-Calasetta
Nombre de passagers en 2016	4.594.235

Les transports des passagers pour des liaisons inférieures à 25 milles marines, dans ce domaine d'étude, sont représentées par les liaisons interrégionales. Elles garantissent la continuité territoriale avec les îles mineures de San Pietro, dans la Province du Sud de la Sardaigne et La Maddalena, dans la Province de Sassari. Elles concernent respectivement les escales du Sulcis ( Portovesme, Calasetta et Carloforte) et les escales en Gallura de Palau et de la Maddalena. De plus, la liaison entre l'île de l'Asinara, située au nord-ouest de la Sardaigne avec Porto Torres, est garantie toute l'année grâce aux lignes diurnes.

La nouvelle gestion du transport public local vers les îles mineures, opérationnelle depuis le 1er avril 2016, a permis d'économiser plus de 15 millions d'euros de ressources régionales, tout en considérant que la charge financière pour les services de liaisons est totalement soutenu par l'Etat dorénavant. La Decolmar



est la société qui s'occupe actuellement des liaisons inférieures à 25 milles entre la Sardaigne et les îles mineures habitées. On estime que les passagers transportés sont environ 4.600.000.

### 3.2.1 Problématiques actuelles

Aucune problématique particulière n'est survenue depuis cette enquête. Grâce au service offert par Delcomar, il y a eu des améliorations au niveau de la qualité des transports vers les îles mineures. Les trajets disponibles ainsi que le nombre de voitures transportables ont augmenté. De plus les nouvelles embarcations garantissent les liaisons même en cas de conditions météorologiques défavorables. De nouvelles améliorations sont attendues suite à cette politique d'intervention active.

### 3.2.3 Opportunités de développement

Afin de promouvoir l'activité touristique, en encourageant la mobilité des passagers non-résidents dans les îles mineures de la Sardaigne, la politique régionale attendue par la loi de stabilité 2017, prévoit un budget de 330.000 euros destinés aux organismes locaux directement impliqués par la réduction des coûts de transport payés par les passagers non-résidents pour les liaisons maritimes de et vers les îles mineures.

## 3.3 Transport des Croisiéristes

TRANSPORT PASSAGERS CROISIERES	
Nombre de ports concernés	4 Porto Torres Olbia Golfo Aranci Cagliari
Principales provenances, destinations	Savona, Genova, Barcellona, Montecarlo, Palma Di Maiorca, Italia Francia, Spagna, Extra Ue
Nombre de passagers 2016	470.000
Nombre d'escales 2016	294
Nombre de passagers en transit	14.944

On dénombre quatre ports équipés pour accueillir les grands bateaux de croisière, Porto Torres, Olbia, Golfo Aranci et Cagliari. Les pôles de croisières se développent grâce à l'amplitude et aux fonds marins où, depuis longtemps, l'accostage des navires pour le transport de passagers est possible. Actuellement, le développement du terminal pour les croisières de Porto Torres apparaît très incertain tandis que les politiques régionales assurent la présence de terminaux de croisières dans les villes d'Olbia et de Cagliari.

La Sardaigne confirme être la première région en termes de croissance absolue au plan national pour l'augmentation des passagers transportés entre 2015 et 2016 dans les navires de croisière.

Le Terminal de Croisière de Cagliari est en croissance grâce à la situation géopolitique internationale et aussi grâce l'entrée dans le capital social de Global Ports Holding<sup>1</sup>

Leader mondial dans le secteur des croisières. De 260.000 passagers en 2016 (selon les estimations de Cagliari Cruise Port) 400.000 croisiéristes débarqueront à Cagliari en 2017.





### DISTRIBUTION TRAFIC DES CROISIÈRES TERMINAL DE CAGLIARI, DONNÉES DE L'AUTORITÉ PORTUAIRE DE CAGLIARI, 2007/2017



Source : Autorité Portuaire de Cagliari 2017

La société du droit turc Global Ports Holding gère un portefeuille de ports de croisière et de ports commerciaux dans sept pays différents. Elle a rempli une série d'opérations de M&A finalisées à l'achat de participations du capital social de société qui gèrent certains terminaux de croisière italiens.

Selon les estimations des enquêtes relatives à l'année 2016, les croisiéristes arrivés à Porto Torres, Olbia et Cagliari sont environ 470.000, ainsi répartis : 193.750 à Olbia (108 navires), 2.570 à Golfo Aranci (13 navires) et 14.066 à Porto Torres (9 navires) Cagliari 258.066 (110 navires).

Italian cruise cherche à donner plus d'importance à la ville de Cagliari qui est actuellement l'une des destinations les plus attrayantes pour les grands bateaux de croisière.

A présent les principales provenances et destinations sont : Savone, Gênes, Barcelone, Monte-Carlo, Palma.

### 3.3.1 Opportunités de développement e Problématiques actuelles

La Sardaigne est officiellement une destination d'excellence et de référence pour les croisiéristes du monde entier. La forte croissance des données de ces dernières années a témoigné de la réalité de la candidature de la Sardaigne en tant que carrefour des croisières Méditerranéennes.

Globalement, les quatre ports de l'île (Porto Torres, Port d'Olbia, Port de Golfo Aranci, Port de Cagliari) ont une importante signification économique. Selon une étude sur l'impact économique du secteur des croisières sur le territoire, l'"home port" garanti une dépense moyenne journalière pour les croisiéristes de 170 euros, qui correspond à une dépense de 175,3 euros par personne. De plus, cette classification garantie au port plus de visibilité au niveau international, si l'on considère le nombre de passagers embarqués et débarqués du port d'origine (Studi Ricerche per il Mezzogiorno SRM, 2016).

Grace aux évènements promotionnels de très haut niveau et à la présence des principales compagnies de navigation dans les catalogues, on veut consolider la position du produit Sardaigne dans un marché qui





engendre des chiffres importants, crée des revenus commerciaux et anime le territoire avec la conscience d'avoir une destination attractive et appréciée pour la sauvegarde environnementale, la durabilité socio-économique et une très haute qualité de la vie, ports équipés et à l'avant-garde, aisément connectés avec les aéroports, villes et communautés prêtes à l'accueil. Le secteur des vacances en bateau est un instrument extraordinaire de dessaisonalisation qui peut engendrer d'énormes flux de janvier à décembre, ainsi qu'une image positive et une visibilité immédiate au niveau global.

Pour renforcer la position du "produit" Sardaigne dans le marché et le rendre plus structuré et compétitif, la coordination de tous les acteurs du secteur (Autorités portuaires, personnel des terminaux, opérateurs commerciaux et Communes) est nécessaire. Dans ce cadre, le responsable du Tourisme, Artisanat et Commerce de la Région Sardaigne a signé un protocole d'entente avec les autorités portuaires où il s'engage à promouvoir le secteur des croisières et le développement de l'économie maritime.

Une opportunité de développement est liée à la dessaisonalisation. La saisonnalité du secteur des croisières au nord de la Sardaigne, n'est pas encore très ample, considérant que plus de 72% des croisiéristes se concentrent pendant les trois mois estivaux.

Concernant l'escale des croisières de Porto Torres, le réaménagement d'une partie du sol du quai Asi 2, ainsi qu'une profondeur des fonds inférieure à 12 mt, a permis à l'Autorité portuaire d'insérer celui-ci dans l'éventail des infrastructures dédiées aux croisières, en alternance avec les opérations de chargement et déchargement des marchandises. De ce fait, le quai est le premier en termes de longueur, profondeur et marges de manœuvre, idéal pour accueillir les navires supérieurs à 300 mètres, en ouvrant les ports au marché américain, toujours à la recherche de nouvelles destinations et ports accueillants dans la Méditerranée.

Le port d'Olbia a été choisi par l'Autorité Portuaire du Nord Sardaigne en tant que principale escale des croisières pour accueillir les grands navires, exploitant la profondeur des fonds marins. En 2012 celui-ci a été choisi par Costa Crociere en tant que "home port" et cette classification a eu une importante signification économique.

Pour favoriser la croissance du tourisme croisiériste, surtout dans le secteur luxe, il est important de procéder à des investissements pour l'adéquation des infrastructures. En ce qui concerne le port d'Olbia, les indications fournies par les compagnies croisiéristes confirment la nécessité constante d'une adéquation ainsi qu'une maintenance des fonds marins.

Concernant Golfo Aranci, à cause du retard d'approbation définitive du Plan d'aménagement portuaire et de la mise en œuvre du nouveau quai pour les croisières, il est fondamental d'avoir une jetée pour le mouillage des navires de dimensions moyennes. La possibilité du mouillage en rade - le seul dans les ports de compétence – très apprécié par les compagnies qui s'adressent à un marché "d'élite" et qui cherchent le maximum de confidentialité et tranquillité pour leurs clients est un point stratégique.

L'activité promotionnelle réalisée par l'Autorité portuaire pour favoriser la croissance de ce type de tourisme a été intensive. La 47ème Assemblée Générale de MedCruise2 organisée à Olbia en 2015, a marqué un tournant décisif dans l'activité marketing de l'organisme. Un évènement à caractère international, réservé aux seuls associés et compagnies croisiéristes, qui a permis de porter l'activité portuaire de la Sardaigne du Nord - à travers les inspections dans les ports et la simulation des excursions les plus demandées - directement à l'attention des principales compagnies croisiéristes mondiales et de la presse du secteur. Une initiative qui a enregistré un véritable succès et dont on estime importantes, les retombées sur le futur du marché croisiériste dans les trois ports de compétence.

Concernant le développement croisiériste du port de la ville de Cagliari, on peut affirmer que celle-ci est devenue une étape importante grâce à sa position au centre de la Méditerranée, d'abord comme escale



technique pour quelques heures mais aussi comme escale de stationnement pour les navires. L'Autorité Portuaire gère un territoire de 30 km de côtes, divisé en deux zones : le port historique où l'on s'occupe du transport des passagers et croisiéristes et le port canal dédié au secteur commercial.

Au cours du temps le transport de passagers a augmenté grâce aux investissements destinés au tourisme de croisière à travers des projets de requalification du port parmi lequel figure le "Terminal Croisière" sur le Molo Rinascita, qui a coûté environ 800 mille euros, a été inauguré en juillet 2016 et qui contribue à renforcer la classification de "home port" (port d'origine pour le départ de bateaux de croisières) pour certaines compagnies du port de Cagliari.

Dans le cas de Cagliari, il y a plusieurs avantages pour la ville : faire partir un bateau de croisière signifie faire arriver les touristes en ville au moins la veille du jour du départ, utilisant tous les services à disposition et ceci est un facteur de reprise pour l'économie locale. On doit le développement touristique du port à sa position stratégique à l'intérieur de la ville et au centre historique. La proximité des infrastructures routières, de la gare et de l'aéroport d'Elmas favorise le déplacement rapide des touristes dans la région. Cette caractéristique, ainsi que les forts investissements dans les infrastructures et la stratégie de promotion mise en place par l'Autorité Portuaire, ont garanti l'augmentation de la tendance passagers.

Aujourd'hui on note que l'Autorité Portuaire (qui fait partie elle aussi de l'association Medcruise) s'est engagée dans l'activité promotionnelle, avec une offre croisiériste de l'île plus vaste, une attraction plus forte vers la Sardaigne Méridionale, devenant une destination alternative à la Costa Smeralda.

L'analyse de la demande croisiériste à Cagliari montre que les premiers avis positifs ont été enregistrés en 2011, suite à l'instabilité des Pays de l'Afrique du Nord qui a poussé les compagnies de bateaux de croisières à choisir d'autres ports pour l'accostage, parmi lesquels les escales sardes. L'augmentation du transport de croisiéristes au cours de ces dernières années a probablement été engendrée par l'important retour de Costa Croisières, qui a décidé encore une fois de cibler Cagliari. Un autre aspect particulièrement positif du tourisme croisiériste du chef-lieu sarde est la dessaisonnalisation : seulement 42,4% des passagers se concentrent en été ; cela veut dire que l'impact de ce secteur touristique s'étend sur l'année entière.

### 3.4 Transport de Marchandises & Logistique

ACTIVITE MARCHANDE ET LOGISTIQUE	
Transport marchandises	
Nombre de ports	6
Principales provenances, destinations	Spagna, Francia, Portogallo, Paesi Nord-Africa, Stati Uniti, Genova, Livorno, Civitavecchia, Piombino
Volume (en tonnes) 2016	48.612.440
Surface de stockage (m <sup>2</sup> )	0
Marchandise en vrac	
Nombre de ports concernés	2
Principales provenances/destinations	Spagna, Francia, Portogallo, Paesi Nord-Africa, Stati Uniti, Genova, Livorno, Piombino Civitavecchia,
Volume (en tonnes) 2016	30.342.590
Charges (colis) lourds	
Nombre de ports concernés	1
	Genova, Civitavecchia.
	0
Principales provenances, destinations	
	2



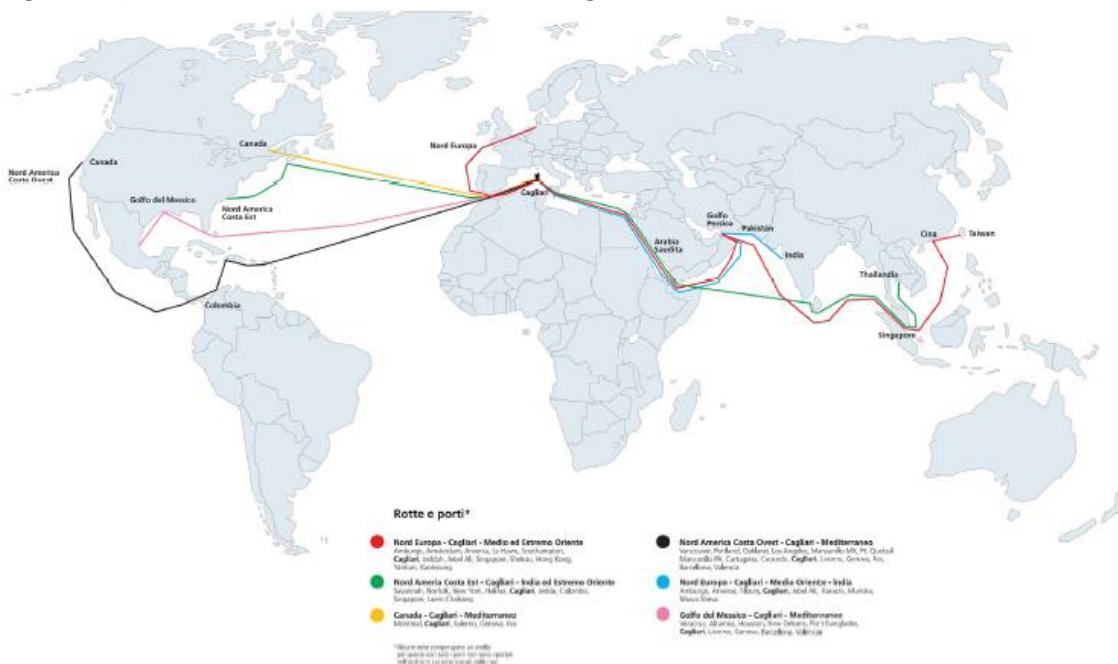
	Corsica, Genova, Civitavecchia, Piombino, - Livorno
Volume (en tonnes) 2016	303.633
Remorques et ensemble de véhicules routiers	
Nombre de ports concernés	1
	Spagna, Portogallo , Nord-Africa, Stati Uniti, Belgio Canada, Colombia, India, Marocco, Italia, Messico, Germania, Francia, Inghilterra, Altri
Principales provenances, destinazioni	723.000
	44.000

Les ports concernés par le transport de marchandises au-delà de 25 milles sont : Porto Torres, Olbia, Oristano, Arbatax et Cagliari tandis que le Port de Santa Teresa di Gallura transporte les marchandises dans les 25 milles vers la Corse.

Selon le rapport sur l'Economie maritime de SRM de 2016 (Studi e Ricerche per il Mezzogiorno) l'île peut mieux saisir les opportunités de développement des escales commerciales, par rapport aux autres régions. La Méditerranée devient de plus en plus centrale dans les liaisons globales et dans les stratégies des opérateurs maritimes et portuaires. Ceci, grâce au nouveau canal de Suez, au rôle croissant de la Chine et à la récente expansion du Canal de Panama qui aura des conséquences importantes aussi pour la région. Grâce à sa position géographique, la Sardaigne peut, mieux que d'autres régions, saisir les opportunités et accepter des défis compétitifs qui arrivent d'autres ports de la Méditerranée. Il faut développer le cluster maritime surtout pour une région qui fait 91% de son commerce par mer et où, chaque année, transitent plus de 500.000 touristes.

En 2016, la Sardaigne du Nord enregistre 7 millions 322 mille tonnes de marchandises transportées, avec +3,3% par rapport à 2015. A celles-ci, il faut ajouter plus d'un million de tonnes de vrac sec et environ 500 mille de vrac liquide, enregistrées en totalité à Porto Torres.

Cagliari est le deuxième port italien pour le transport de vrac liquide, avec 28,3 millions de tonnes et le troisième pour le déplacement de marchandises, avec 41 millions de tonnes. L'escale sarde occupe la cinquième position pour les conteneurs, avec 748 mille Teu déplacés, et la deuxième place pour le nombre de croisiéristes avec 267 mille passagers, augmentés de 226% depuis 2014. Le transport de véhicules a aussi augmenté (+22%). Pour le secteur Ro-Ro la Sardaigne traite 10,7% du flux italien.





L'analyse de SRM ainsi que les dynamiques économiques de la Région accordent une grande importance au rôle stratégique de l'économie maritime, dans tous ses aspects. Le système portuaire de la Sardaigne est l'un des plus importants en Italie mais il présente encore un grand potentiel de croissance.

Un développement est nécessaire pour assurer à l'île des possibilités de croissance et renforcer la synergie avec d'autres secteurs, notamment celui du tourisme, ainsi que pour favoriser l'élan vers l'internationalisation du secteur agro-alimentaire et de l'industrie manufacturière.

Ce n'est pas un hasard si 91% de l'import-export de l'île, pour une valeur de 10,8 milliards d'euros (correspondant à un tiers du PIB de la Région) s'effectue par voie maritime et les principales zones de références sont le Proche Orient et l'Afrique du Nord. La baisse du prix du pétrole brut a conditionné la tendance de la dernière période : le volume des échanges au premier trimestre 2016 a atteint 1,5 milliards d'euros, presque la moitié par rapport à la même période de 2015.

#### STIME TRASPORTO MERCI, ASSOPORTI, VALORI AL 2016

PORTI	TOTAL MARCHANDISES (1000 TON) A+B+C+D+E	VRAC LIQUIDE (1000 TON) A	VRAC SOLIDE (1000 TON) B	CONTENEURS (1000 TON) C	AUTRES MARCHANDISES DIFFERENTES (1000 TON) D	RO-RO (1000 TON) E	NOMBRE 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 Opportunités de développement e Problématiques actuelles

L'enquête BlueConnect a révélé le projet de réalisation à Porto Torres d'un Hub Energétique pour l'approvisionnement, le stockage et la distribution de gaz naturel liquide; l'installation de 3 bras de chargement/déchargement de Gnl à l'extrémité du Quai Asi du Port Industriel et la réalisation d'un terminal de chargement et déchargement pour le stockage temporaire ainsi qu'une station-service pour l'utilisation de méthane liquide ou comprimé dans les différents secteurs productifs, à installer dans une zone du pôle industriel, détectable à la base du quai Asi de celui-ci.

A Porto Torres il y aura donc le premier hub pour le gaz naturel liquide transporté par bateau.

Il sera réalisé là où sont déjà présentes les caractéristiques structurelles ainsi que les conditions stratégiques pour accueillir un dépôt de moyenne dimension, capable d'alimenter d'autres petites structures et stations-services pour l'utilisation de méthane liquide ou comprimé dans le secteur industriel, civil, des transports (maritimes, routiers et ferroviaires) et thermoélectrique.

La perspective de l'arrivée en Sardaigne du méthane liquide par le transport maritime, est la solution pour combler un vide qui, conditionne le futur et la compétitivité des entreprises, réduit les droits des résidents et a de graves conséquences au niveau environnemental (l'utilisation de combustibles très polluants).



Près du Port d'Olbia on propose d'optimiser les prestations du système multimodal de transport de marchandises à travers la création d'un nouvel espace de développement transfrontalier (Italie/France) afin de réduire les obstacles aux échanges, avec une augmentation de l'accessibilité des zones.

Stratégiquement, vu l'augmentation des escales commerciales prévues ainsi que la réalisation du dépôt côtier de GNL, le développement du port d'Oristano est utile au processus de transformation énergétique pour l'utilisation du méthane.

Dans les aires des ports commerciaux il faut étendre les zones dédiées au stockage des marchandises.



## 3.5 Diporto & Yachting

Tableau 4 – PLAISANCE & YACHTING : PRINCIPAUX INDICATEURS

	VALORE	TAUX DE RÉPONSE %
Nombre Ports de Plaisance Yachting	62	93,94%
<b>Capacité (en postes à flots)</b>		
Nombre de postes total	20.503	100,00%
Nombre de postes amodiés	5.955	43,94%
Nombre de postes publics	26	15,15%
Nombre d'abonnés annuels 2016	5.909	36,36%
Nombre de postes professionnels	211	15,15%
Nombre de postes < 8 m	7.325	81,82%
Nombre de postes de 8 à 12 m	8.380	81,82%
Nombre de postes de 12 à 18 m	2.862	72,73%
Nombre de postes de 18 à 24 m	890	59,09%
Nombre de postes de 24 à 65 m	188	37,88%
Nombre de postes > 65 m	30	22,73%
Capacité (en postes à sec)		
Nombre de postes	938	59,09%
Capacité (zone de mouillage en mer)		
Nombre de poste dans les zones de mouillages en mer	1362	42,42%
Fréquentation (en nuits)		
Nombre total de nuits 2016	111.816	
Nombre passage moyenne durée < 1an et > 1 mois	3.206	12,12%
Nombre passage courte durée < 1 mois et > 3 jours	43.204	13,64%
Nombre escales < 3 jours	3.836	13,64%
Service conciergerie	37	89,39%

### 3.5.1 Analyses et commentaires sur la capacité et la catégorie des postes

La Sardaigne est la Région italienne mais aussi l'île de la Méditerranée avec le plus grand nombre de km de côtes. Son littoral de 1 840 km offre environ 20.500 places de mouillage, 60% localisées dans le Nord de la Sardaigne, 27% dans le Sud et 13% sur les côtes centrales.

Le nombre de ports touristiques et de places de mouillage donnent une indication sur la "capacité d'accueil" nautique d'une destination. Les places de mouillage peuvent être définis sédentaires ou de transit ; sédentaires quand le mouillage est supérieur à un mois tandis que de transit s'il est inférieur à un mois. Chaque port touristique est caractérisé par une proportion de places de mouillage sédentaires ou de transit. En Italie, selon la loi et pour des raisons de sécurité, chaque port touristique doit garantir au moins 10% de places de mouillage destinées au transit. En Sardaigne, sauf pour certains ports touristiques situés à proximité des chefs-lieux de provinces (ex. Port d'Alghero) les ports sont principalement de transit. Leur présence dans l'île n'est pas homogène et malgré une dotation infrastructurelle adéquate d'un point de vue quantitatif, on remarque sur les côtes centrales un manque de ports touristiques destinés à la circumnavigation de l'île en sécurité.



La Sardaigne représente plus de 12% du total national avec 20.500 places de mouillage et elle est la deuxième région en nombre de places de mouillage, se plaçant à la première place dans le classement régional pour les embarcations supérieures au 24 mt de longueur (15% des places de mouillage contre une moyenne nationale de 3,3%) Mais elle se place en dernière position en nombre d'emplacement destinés aux embarcations de longueur inférieure à 10,5 mt.

La plupart des embarcations présentes dans les différents ports sardes (environ 11.200) ont une longueur comprise entre 8 et 18 mètres.

Les ports de l'île qui ont plus de places de mouillages se trouvent au Nord de la Sardaigne. En première position, Alghero avec environ 2000 places, suivi par le Port d'Olbia (1 288) et celui de Stintino (1 078).

L'utilisation de canots gonflables, qui s'adaptent mieux aux conditions de tirant d'eau réduit, est plus diffusée dans les ports rencontrant problèmes de fonds.

En ce qui concerne les embarcations en transit, elles font normalement escales dans le port pour une durée de 1 à 3 jours. La donnée peut varier selon la proximité avec d'autres accostages, aux services offerts par le port et à l'incidence de la météo.

Les maxi yachts de 90 mètres peuvent s'amarrer dans les ports équipés du Nord de la Sardaigne (Marina di Olbia, Porto Rotondo, Porto Cervo, Marina di Portisco) et du sud près du Port de Cagliari (Portus Karalis et près du quai douane) Ils peuvent être accueillis aussi près des ports commerciaux.

Selon les estimations de la Région, les places de mouillage disponibles sont 1 362. La distribution montre une concentration des balises dans la Province de Sassari avec 1 031 places de mouillage actives et distribuées entre :

L'île de l'Asinara, AMP Capo Caccia Isola Piana, l'Archipel de La Maddalena, l'AMP Tavolara Punta Coda Cavallo et la Costa Smeralda.

Environ 320 balises sont présentes sur la côte de Nuoro (150) et Oristano (170) et seulement 11 sur le territoire de Villasimius.





### 3.5.2 Problématiques actuelles

La représentation graphique suivante montre les problématiques actuelles qui changent sur la base des exigences signalées par les opérateurs des ports touristiques.

#### CRITIQUE DU SECTEUR PLAISANCE PAR L'ENQUETE BLUECONNECT





### 3.5.3 Services à mettre en œuvre pour favoriser le développement du secteur de plaisance & yachting

La concurrence, de plus en plus intensive, a mené certains directeurs de ports touristiques à créer de nouveaux services à offrir aux plaisanciers. Avant de faire une liste des services à créer (3.5.4) il faut bien évaluer l'analyse des infrastructures où il manque des services importants.

Les services de base des ports touristiques sont déterminés selon leurs importances. Il a été remarqué qu'une petite partie des gestions portuaires, surtout dans le Sud de la Sardaigne, ne satisfont pas complètement le binôme offre/demande de base entre port touristique et plaisancier.

Dans certains port on attend, par exemple, les autorisations et les financements pour : la rénovation des bornes, la fourniture d'eau et d'électricité aux embarcations, la modernisation des services hygiéniques, le dragage des fonds marins, la prédisposition d'une station-service et d'une zone pour le parking des voitures; ces points sont des priorités d'intervention incontournables pour chaque gérant du port.

Dans l'image suivante, on voit une représentation des services prioritaires que certaines infrastructures doivent améliorer urgemment afin d'être compétitives sur le marché plaisancier. .

#### SERVICES DE BASE REQUIS



Parmi les ports où les services de base doivent être améliorés on signale : La Caletta-Siniscola, le Port de Buggerru, le Port de Sant'Antioco et le Port de Cala Gonone.



### 3.5.4 Innovations technologiques

Les opportunités d'innovation pour le secteur sont multiples, les opérateurs et les experts interviewés ont fourni les inputs suivants :

- Investissement dans le secteur du tourisme maritime de l'île entière.
- Création de ports éco-durables avec une attention pour développement des thématiques vertes.
- Création de ports secs
- Zones dédiées à l'accostage du maxi yacht.
- Promotion du tourisme portuaire maritime à travers les médias.
- Coordination des interventions ciblées concernant les problèmes structurels de certains ports, surtout dans le sud de la Sardaigne.
- Offre de services aux plaisanciers et garantie des places de mouillage pour le transit pendant la saison estivale.
- Offre d'une assistance majeure d'entretien aux embarcations, surtout aux maxi yachts.
- Mise en ordre des compétences du secteur maritime auprès des organismes et des institutions.

#### CORRELATION ET PRIORITE POUR LE DEVELOPPEMENT DU SECTEUR DE PLAISANCE ET YACHTING





### 3.5.5 Opportunités de développement

Dans le plan opérationnel Triennal 2016-2018 de l'Autorité Portuaire du Nord Sardaigne, on émet le souhait du développement de la nautique de plaisance, surtout pour certaines catégories d'embarcations afin de satisfaire les demandes du marché de secteur. A Olbia, une société coopérative a obtenu la concession pour l'installation de barrages devant le Golfe de via dei Lidi, dans une optique de remise en ordre avec le plan préexistant et avec l'objectif de satisfaire la demande croissante de places de mouillage pour petites embarcations. Une mesure qui a relancé une zone d'Olbia de haute valeur et qui a amélioré l'accès pour les plaisanciers.

Afin de développer les activités portuaires liées à la navigation de plaisance, dans le Plan Opérationnelle Triennal 2016-2018 de l'Autorité Portuaire de Cagliari, la requalification de certaines zones a été programmé (Molo Sabaudo, quai du levant et quai Sant'Agostino, situé à proximité du front de mer portuaire le plus élégant). On estime que le Molo Ichnusa et, notamment le quai Ichnusa peuvent être utilisés de manière plus efficace pour la navigation de plaisance et en particulier pour les yachts de grandes dimensions. Cela sera possible sans interventions structurelles coûteuses mais à travers de simples interventions de maintenance des quais. La possibilité d'utiliser le quai Ichnusa pour les grands yachts a été vérifié par une étude de navigabilité qui a évalué, avec un résultat favorable, la compatibilité de leurs mouillages avec les manœuvres des autres navires, dans des conditions météo-marines défavorables.

Les Opportunités de développement indiquées par les opérateurs portuaires et les experts du secteur yachting sont nombreuses. Par exemple, parmi les informations recueillies il y a celles de compléter et d'adapter les structures portuaires pour accueillir et offrir des services aux embarcations de grandes dimensions afin de pouvoir accueillir un nombre majeur de maxi yachts.

Concernant les opportunités de développement signalés par les opérateurs dans le secteur de plaisance et de la nautique sportive, des indications ont été données en termes d'assistance et de maintenance pendant la saison touristique et les périodes hivernales pour désaisonnaliser le secteur maritime et les activités des ports touristiques.

Certains opérateurs suggèrent d'organiser des événements (régates, expositions) qui contribuent à la dessaisonnalisation du tourisme maritime dans le territoire régional. Sur le plan de la promotion on indique la possibilité d'équiper un espace d'infrastructures adaptées à accueillir un "salon international de la nautique" pendant les premières semaines de septembre, de façon à exploiter la présence de nombreuses embarcations de vacanciers et des visiteurs de localités touristiques mondialement connues, avec l'idée de voir les mêmes embarcations directement en mer et non seulement exposées, fait qui se produit déjà à Golfo Aranci au mois d'août.

Il est apparu également l'exigence de rendre disponible les instruments de support à la commercialisation et à l'export des produits, des matériaux, des accessoires, des applications et des services disponibles en Sardaigne, adéquates et cohérents avec le cible générale d'affirmer l'île en tant que région d'excellence.

Certains opérateurs ont suggéré la possibilité d'activer des flux stables de liaisons avec les vecteurs et les tour opérateurs pour promouvoir des formules ou du tourisme lié à la nautique au moins 8 mois par an.

Les opportunités d'un ultérieur développement du secteur de plaisance et du yachting en Sardaigne peuvent être mises en place avec de "bonnes pratiques" par l'analyse des problématiques actuelles présentes sur le territoire. Premièrement il faut planifier ce que le produit principal du port touristique représente: le nombre de places de mouillage et leurs dimensions. Il est nécessaire de promouvoir les services du port, définissant un rapport qualité-prix compétitif des places de mouillage, connaissant les



interactions avec le milieu environnant à travers des stratégies de marketing visant la promotion intégrée du port touristique ainsi que de l'offre touristique du territoire.

Il est essentiel de définir des stratégies pour fidéliser les rapports avec les plaisanciers (marketing et service client) analyser et sélectionner les opportunités offertes par les différents circuits de promotion (foires, médias, événements, etc.). Dans ce but il faut définir les rôles des opérateurs du port touristique avec l'application de méthodologies pour une organisation gestionnaire de l'entreprise visant à :

- 1) Gérer licences et redevances domaniales ;
- 2) Connaître les compétences des organismes publics en matière de domaine maritime et de protection des biens domaniaux ;
- 3) Déterminer les coûts des œuvres de maintenance, restructuration et réalisation des œuvres portuaires et des travaux concernés, y compris le dragage des fonds marins ;
- 4) Programmer un réseau interactif pour la réservation des places de mouillage et des services portuaires et touristiques ;
- 5) Appliquer la normative sur les contrats de la navigation, de la nautique de plaisance et du tourisme, connaître les usages contractuels dans le domaine national et international ;
- 6) Signer des accords commerciaux avec les agences maritimes, charter, agences de transport, opérateurs touristiques et hôteliers, ateliers de refit, fourniture de services portuaires ;
- 7) Créer des synergies entre les entreprises, avec l'application de facilités dans le port pour les écoles nautiques de voile et motorisé, pour les écoles de natation et pour celles de plongée
- 8) Réaliser des partenariats avec les agences touristiques de charters, location d'embarcations, société de cabotage et mini-croisières.

### 3.5.6 Activités connexes au secteur nautique

Le secteur plaisancier est devenu une réalité économique importante et a impliqué également des secteurs différents des simples services nautiques. Celui qui amarre son embarcation a besoin de cuisiner ou d'aller dîner au restaurant ou encore de visiter un site archéologique. La plaisance est accompagnée d'un système économique qui a permis le développement de synergies entre acteurs économiques dans de nombreuses zones.

La zone concernée majoritairement au phénomène de l'expansion nautique a toujours été le Nord Sardaigne ou la Costa Smeralda a fait de la nautique un pôle d'attraction sportif et culturel.

Grâce aux activités de plaisance et aux manifestations internationales, un des centres pour les régates de voiles, le plus important au monde, a été développé. Porto Cervo est un des ports les plus prestigieux et connu dans le monde du yachting international et chaque année on y retrouve les bateaux les plus beaux et plus renommés.

La garantie du succès de la plaisance et du yachting est offerte par les beautés naturelles, les scénarios et les conditions météorologiques que les plaisanciers et les amateurs trouvent en Sardaigne, à Porto Cervo comme à Alghero, La Maddalena, Porto Rotondo, Carloforte et de multiples côtes supplémentaires touchées par le tourisme nautique.

La plaisance nécessite la coordination entre les activités "de mer" et "de terre". Certaines propositions des opérateurs portuaires en termes de services associés sont :



- La création d'une synergie majeure entre les coordinateurs des accès maritimes et les opérateurs touristiques afin de faire profiter aux croisiéristes / passagers des services que la ville et les localités environnantes peuvent offrir ;
- L'organisation des tâches quotidiennes et du temps libre pour ceux qui disposent d'une embarcation en transit ;
- Promouvoir les produits agro-alimentaires, ceux de l'artisanat de qualité, les produits folkloriques et culturels à l'intérieur des Ports Touristiques afin de créer une synergie entre la filière nautique, la filière agro-alimentaire et celle de l'artisanat
- Informer les croisiéristes sur les évènements oeno-gastronomiques de l'arrière-pays de l'île

De telles propositions doivent être retenues comme un apport important dans une politique d'action pour l'essor des services à offrir à l'intérieur des ports touristiques.



## 3.6 AUTRES SECTEURS PECHE/REPARATION NAVALE

Tableau 5 – PECHE/REPARATION NAVALE : PRINCIPAUX INDICATEURS

PECHE	VALOR	TAUX DE RÉPONSE %
Nombre de ports concernés	29	43,94%
Nombre de postes	1.300	96,97%
Nombre de pêcheurs professionnels	2.400	33,33%
Volume (en tonne) 2016	734	18,18%
Nombre de ports concernés	29	43,94%

REPARATION NAVALE/AIRE DE CARENAGE	VALOR	TAUX DE RÉPONSE %
Superficie en m <sup>2</sup>	233.370	43,94%
Nombre de postes à flot	150	43,94%
Effectif 2016	128	28,79%
Nombre de manutentions 2016	2.514	9,09%
Nombre d'entreprises utilisatrices	19	6,06%

### 3.6.1 Peche: Situation sur le territoire

Dans l'île on compte environ 650 entreprises de pêche pour un total d'environ 1300 embarcations concentrées surtout dans le Sud de la Sardaigne.

Le nombre d'entreprises actives dans la pêche côtière et lagunaire est représenté à 80% par des coopératives, ce qui correspond à 6% du total des entreprises italiennes du secteur tandis que l'aquaculture représente 4%.

La Sardaigne est la troisième région en Italie en nombre de bateaux de pêche, 1300 unités, avec une forte prévalence de la pêche côtière artisanale (80%).

Sur les bateaux de pêche, sont embarquées environ 2400 personnes, qui travaillent moyennement 123 jours par an. La pêche représente un instrument stratégique pour la relance du secteur qui comprend 59 milieux lagunaires productifs qui s'étendent sur une surface d'environ 12 mille hectares, presque tous gérés par des concessions, dans lesquelles on trouve environ 1000 employés (Legacoop, Sole 24ore, 2017).

Une opportunité de développement demandée par les associations de catégorie est la création d'une gouvernance de toute la filière de la pêche, fonctionnelle au dépassement des politiques parcellaires et peu coordonnées entre elles.

Un autre avantage est la création du Guichet Unique pour la Pêche qui aide les employés du secteur à travers les activités d'assistance, de coordination et de représentation.





### 3.6.2 Réparation Navale Aire de carénage: Situation sur le territoire

Opportunités d'innovations : les réparations et la maintenance effectuées sur les chantiers nautiques concernent surtout les embarcations de petites et moyennes dimensions. A Olbia, deux chantiers qui peuvent offrir assistance aussi aux embarcations de moyennes et grandes dimensions.

Actuellement il n'y a pas de bassins de carénage opérationnels et la réparation des navires dans le territoire de la région Sardaigne n'est pas possible

En ce qui concerne la maintenance et les réparations, environ 44% des ports enquêtés disposent d'un chantier à l'intérieur de l'infrastructure, utilisant 233.000 m<sup>2</sup> pour les activités de maintenance et entreposage des embarcations et environ 150 places de mouillage pour le placement en quai. Environ 350 entreprises s'occupent de réparations navales, situées à l'extérieur et à l'intérieur du port.

Beaucoup de gérants sont en attente des autorisations domaniales pour obtenir le développement d'un chantier près du port. La construction navale donne au port qui la possède une valeur ajoutée en termes de services offerts aux plaisanciers.

Dans ce secteur, les compétences obtenues par les ouvriers spécialisés sont très importantes pour l'assistance à toutes les embarcations. Une mise à jour constante dans les secteurs des nouvelles technologies et de la durabilité environnementale est également nécessaire.

Il faut former les ouvriers auprès des grands chantiers de construction afin d'offrir une maintenance spécialisée aux embarcations (yacht) près du port touristique.



## 4 ANALYSES DU TISSU ENTREPRENEURIAL LIE AU PORT

Tableau 6 – ENTREPRISES TRAVAILLANT SUR LE SITE PORTUAIRE: PRINCIPAUX INDICATEURS

ENTREPRISES TRAVAILLANT SUR LE SITE PORTUAIRE			
ACTIVITÉS PRINCIPALES	NOMBRE	%	TAUX DE RÉPONSE %
Administration	13	4,18%	89,39%
Avitaillement carburant	7	2,25%	89,39%
Commerces et services liés aux activités portuaires	28	9%	89,39%
Equipement, entretien et réparation navale	64	20,58%	89,39%
Gestion Portuaire	51	16,40%	89,39%
Location et vente de bateaux	63	20,26%	89,39%
Manifestations/Voyages	59	18,97%	89,39%
Pêche professionnelle	8	2,57%	89,39%
Recherche/enseignement	10	3,22%	89,39%
Transport	4	1,29%	89,39%
Travaux	4	1,29%	89,39%
Commerces et services non maritimes mais localisées sur sites portuaire	0	0,00%	0,00%
<b>Nombre total des entreprises travaillant sur le site portuaire</b>	311	100%	89,39%

Tableau 7 – ENTREPRISES HORS SITE TRAVAILLANT POUR LE PORT: PRINCIPAUX INDICATEURS

ENTREPRISES HORS SITE TRAVAILLANT POUR LE PORT			
ACTIVITÉS PRINCIPALES	NOMBRE	%	TAUX DE RÉPONSE %
Administration	1	0,71%	60,61%
Avitaillement carburant	2	1,42%	60,61%
Commerces et services liés aux activités portuaires	48	34,04%	60,61%
Equipement, entretien et réparation navale	27	19,15%	60,61%
Gestion Portuaire	2	1,42%	60,61%
Location et vente de bateaux	6	4,26%	60,61%
Manifestations/Voyages	3	2,13%	60,61%
Pêche professionnelle	15	10,64%	60,61%
Recherche/enseignement	0	0	0,00%
Transport	4	2,84%	60,61%
Travaux	0	0	0,00%
Autres	33	23,40%	60,61%
<b>Nombre total des entreprises hors site travaillant pour le port</b>	141	100%	60,61%



## 4.1 Les entreprises du secteur maritime

En analysant les résultats obtenus par les indicateurs de l'observatoire en référence au tissu entrepreneurial, une recherche ultérieure a été nécessaire. L'analyse proposée représente un départ à intégrer à travers le contact direct avec les entreprises du secteur.

Pour agrandir l'enquête du Projet BlueConnect, on met en évidence la totalité des entreprises qui pratiquent des activités liées au secteur maritime en utilisant une recherche développée en 2017 sur Registro Imprese de CCIAA SS sur la base du regroupement des activités selon les codes ATECO<sup>3</sup>.

Les codes ATECO utilisés et la description des activités sont décrites dans le tableau suivant :

### CODES ATECO

<b>30</b>	<b>FABRICATION D'AUTRES MOYENS DE TRANSPORTS</b>
<b>30.1</b>	<b>CONSTRUCTION DE BATEAUX ET D'EMBARCATIONS</b>
<b>30.11</b>	<b>Construction de bateaux et structures flottantes</b>
<b>30.11.0</b>	Chantier naval pour des constructions métalliques et non métalliques
<b>30.11.01</b>	Fabrication de sièges pour bateaux
<b>30.11.02</b>	Chantier naval pour des constructions métalliques et non métalliques (hors sièges de bateaux)
<b>30.12</b>	<b>Construction d'embarcations de plaisance et sportive</b>
<b>30.12.0</b>	Construction d'embarcations de plaisance et sportive
<b>30.12.00</b>	Construction d'embarcations de plaisance et sportive
<b>33.15</b>	<b>Réparation et maintenance de bateaux et embarcations (hors moteurs)</b>
<b>33.15.0</b>	Réparation et maintenance des navires commerciaux et embarcations de plaisances (hors moteurs)
<b>33.15.00</b>	Réparation et maintenance des navires commerciaux et embarcations de plaisance (hors moteurs)
<b>52.22</b>	<b>Activités de services liées au transport maritime</b>
<b>52.22.0</b>	Activités de services liées au transport maritime
<b>52.22.09</b>	Autres activités de services liées au transport maritime
<b>50.1</b>	<b>TRANSPORT MARITIME ET COTIER DES PASSAGERS</b>
<b>50.10</b>	<b>Transport maritime et côtier des passagers</b>
<b>50.10.0</b>	Transport maritime et côtier des passagers
<b>50.10.00</b>	Transport maritime et côtier des passagers
<b>50.2</b>	<b>TRANSPORT MARITIME ET COTIER DES MARCHANDISES</b>
<b>50.20</b>	<b>Transport maritime et côtier des marchandises</b>
<b>50.20.0</b>	Transport maritime et côtier des marchandises
<b>50.20.00</b>	Transport maritime et côtier des marchandises
<b>77.21</b>	<b>Location de fournitures sportives et récréatives</b>
<b>77.21.0</b>	Location de fournitures sportives et récréatives
<b>77.21.02</b>	Location d'embarcation de plaisance sans équipage (pédalos inclus)
<b>77.21.09</b>	Location d'autres fournitures sportives et récréatives
<b>77.34</b>	<b>Location de moyen de transport maritime et fluvial</b>
<b>77.34.0</b>	Location de moyen de transport maritime et fluvial
<b>77.34.00</b>	Location de moyen de transport maritime et fluvial
<b>85.53</b>	<b>Activité d'auto-école</b>
<b>85.53.0</b>	Auto-école, école de pilotage et nautique
<b>85.53.00</b>	Auto-école, école de pilotage et nautique

<sup>3</sup> La classification des activités économiques ATECO (ATTività ECONomiche) est une typologie de classification adoptée par l'Institut National de Statistique Italien (ISTAT) pour les relevés statistiques nationaux de nature économique. Il s'agit de la traduction italienne de la Nomenclature des Activités Economiques (NACE) créée par Eurostat, adapté par Istat, selon les caractéristiques spécifiques du système économique italien. Actuellement, on utilise ATECO 2007 en vigueur depuis le 1er janvier 2008, en substitution de la version précédente ATECO 2002, adoptée en 2002 comme mise à jour de ATECO 1991. Il s'agit d'une classification alphanumérique avec différents degrés de détails : les lettres indiquent le macro-secteur de l'activité économique tandis que les numéros de 2 à 6 chiffres représentent avec plusieurs niveaux de détails les articulations et les ventilations des secteurs eux-mêmes. Les différentes activités économiques sont regroupées du général aux particularités en sections (codification : 1 lettre), divisions (2 chiffres), groupes (3 chiffres), classes (4 chiffres), catégories (5 chiffres) et sous-catégories (6 chiffres).



Les entreprises qui pratiquent des activités principales dans le secteur maritime sont au nombre de 887, distribuées sur le territoire sarde et sont listées dans le tableau suivant et divisées selon des limites administratives qui prévoient 4 provinces (Sassari, Oristano, Nuoro, Sud Sardaigne) et la ville métropolitaine de Cagliari.

### ENTREPRISES SECTEUR NAUTIQUE, REGISTRE ENTREPRISE CCIAA SS, 2017

COD ATECO	DESCRIPTION DES ACTIVITES	NB D'ENTREPRISE PAR PROVINCE					
		SASSARI	ORISTANO	NUORO	SUD SARDEGNA	CAGLIARI	TOTALE SARDEGNA
<b>30.1</b>	CONSTRUCTION DE BATEAUX ET EMBARCATIONS	3	2	6	2	3	16
<b>30.11</b>	CONSTRUCTION DE BATEAUX ET STRUCTURES FLOTTANTES	13	2	6	4	9	34
<b>30.12</b>	CONSTRUCTION D'EMBARCATIONS SPORTIVES ET DE PLAISANCE	97	2	9	17	25	150
<b>33.15</b>	REPARATION ET MAINTENANCE DE BATEAUX ET EMBARCATIONS (HORS MOTEURS)	137	6	16	12	32	203
<b>52.22</b>	ACTIVITES DE SERVICES LIES AU TRANSPORT MARITIME	104	7	14	12	22	159
<b>50.1</b>	TRANSPORT MARITIME ET COTIER DE PASSAGERS	61	5	25	11	5	107
<b>50.2</b>	TRANSPORT MARITIME ET COTIER DE MARCHANDISES	0	0	1	0	1	2
<b>77.34</b>	LOCATION DE MOYEN DE TRANSPORT MARITIME ET FLUVIAL	30	4	11	7	8	60
<b>85.53</b>	ACTIVITES DES ECOLES NAUTIQUES	42	17	30	34	33	156
	<b>TOTAL</b>	<b>487</b>	<b>45</b>	<b>118</b>	<b>99</b>	<b>138</b>	<b>887</b>

Les activités développées dans les écoles nautiques avec code ATECO 85.53 sont au nombre de 156. Cette donnée comprend surtout les auto-écoles qui n'exercent pas l'activité d'école nautique, ainsi grâce à d'autres approfondissements, on estime environ 30 entreprises qui travaillent dans cette activité dans la région. Le tableau suivant montre en détail la distribution selon les limites administratives.

### ENTREPRISES ECOLES NAUTIQUES 2017

COD ATECO	DESCRIPTION DES ACTIVITES	NB D'ENTREPRISE PAR PROVINCE					
		SASSARI	ORISTANO	NUORO	SUD SARDEGNA	CAGLIARI	TOTALE SARDEGNA
<b>85.53</b>	ACTIVITES D'ECOLES NAUTIQUES	13	2	4	6	5	30

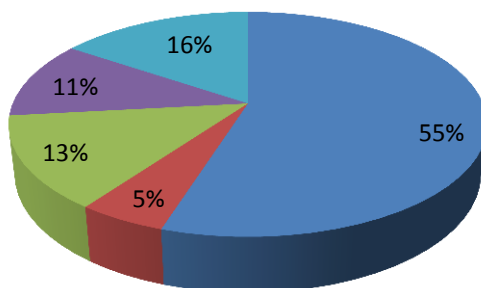
Dans les analyses du territoire qui suivent, on a utilisé les données révisées pour les écoles nautiques.



Le tableau montre une répartition détaillée des entreprises selon le code d'activité et les limites administratives, le diagramme suivant montre le pourcentage d'entreprise par Province.

## Total entreprises avec activités primaires dans le secteur de la nautique 2017

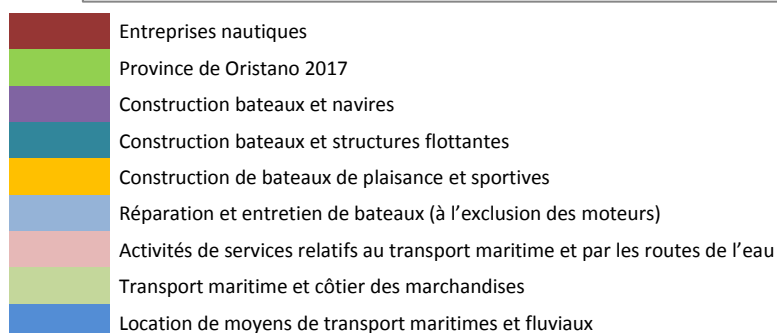
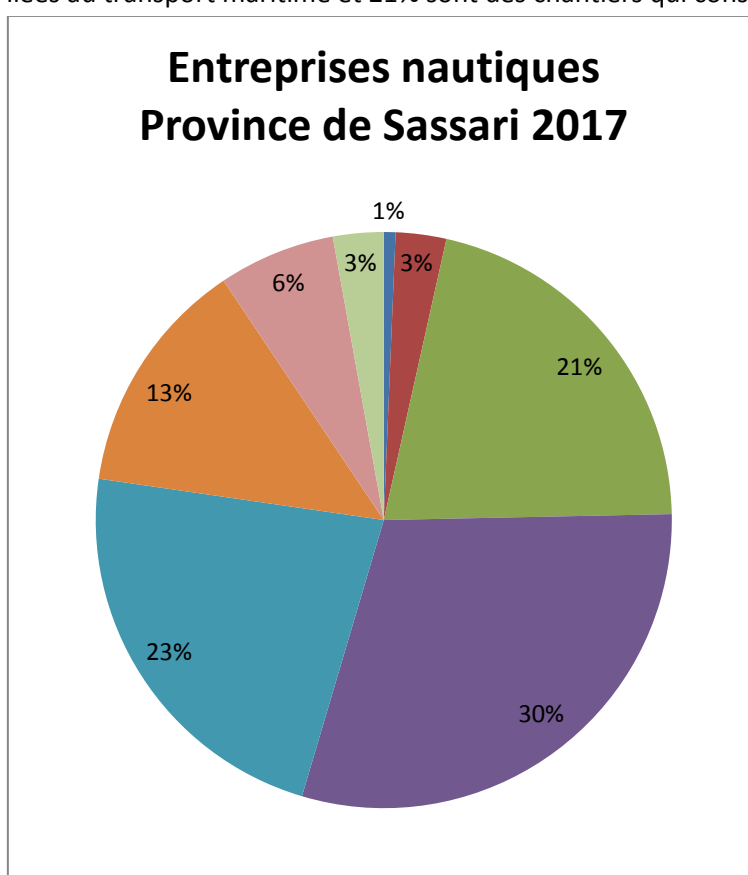
■ SASSARI ■ ORISTANO ■ NUORO ■ SUD SARDEGNA ■ CAGLIARI





A la frontière administrative du territoire du Nord Sardaigne (Province de Sassari) environ 500 entreprises développent leurs activités à l'intérieur de la filière nautique. La commune avec la plus haute concentration entrepreneuriale est Olbia avec une retombée sur le territoire de Gallura, dont la vocation portuaire de plaisance est très connue. Arrivent ensuite la Maddalena, Alghero et Arzachena classés en fonction de la présence d'entreprises sur le territoire.

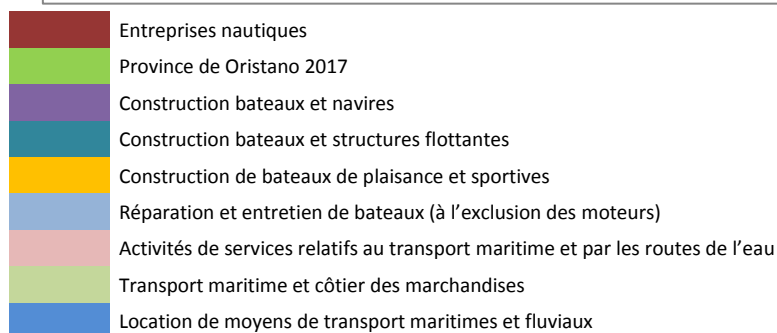
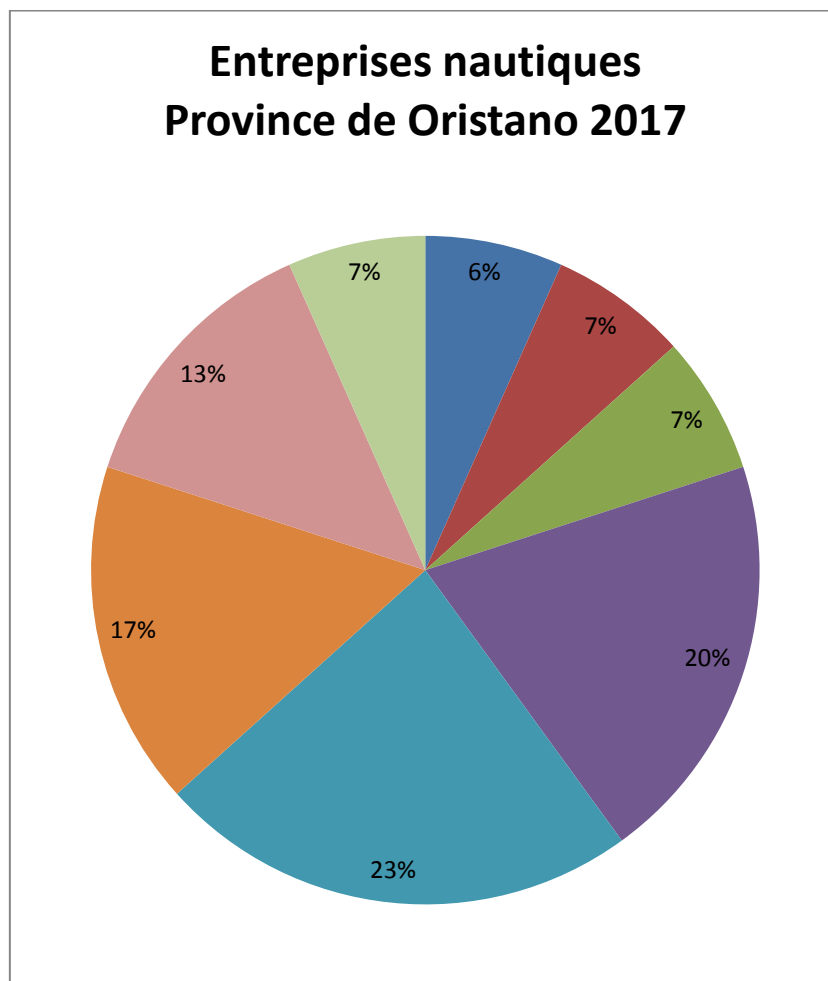
Le Nord de la Sardaigne a un tissu entrepreneurial très développé, comparé au reste de la région, même si les entreprises sont principalement de modestes dimensions. Dans le territoire de Gallura et notamment à Olbia, on trouve différentes entreprises qui s'occupent de la maintenance des embarcations partout sur la côte septentrionale. Le territoire de Gallura reste un exemple de bonne gestion des ports partout dans la Méditerranée. Le graphique montre que 30% des entreprises ont une activité de maintenance, 23% s'occupent d'activités liées au transport maritime et 21% sont des chantiers qui construisent embarcations.





Le territoire de la province d'Oristano se présente particulièrement adapté pour la pêche et les infrastructures portuaires sont dédiées, pour la plupart, à ce secteur laissant de côté le tourisme nautique, beaucoup plus développé dans le reste de la région. La présence d'entreprises est concentrée surtout dans la ville d'Oristano, suivie par Cabras, Bosa et San Vero Milis. Sur la côte d'Oristano, des politiques de développement ciblant le secteur maritime seront nécessaires, ayant pour but d'augmenter les accostages le long de sa côte et garantir une navigation plus facile sur toute la côte.

23% des entreprises s'occupent d'activités liées au transport maritime et 20% de maintenance des embarcations.



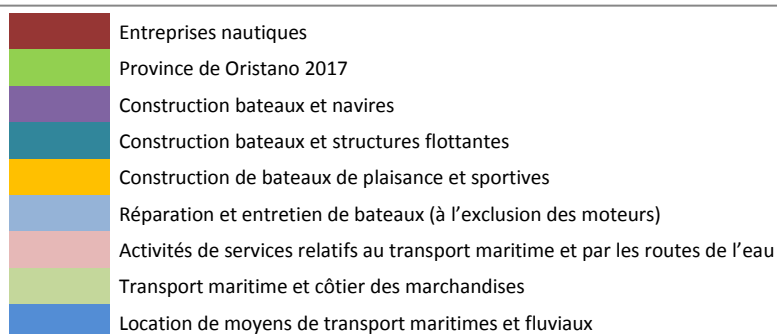
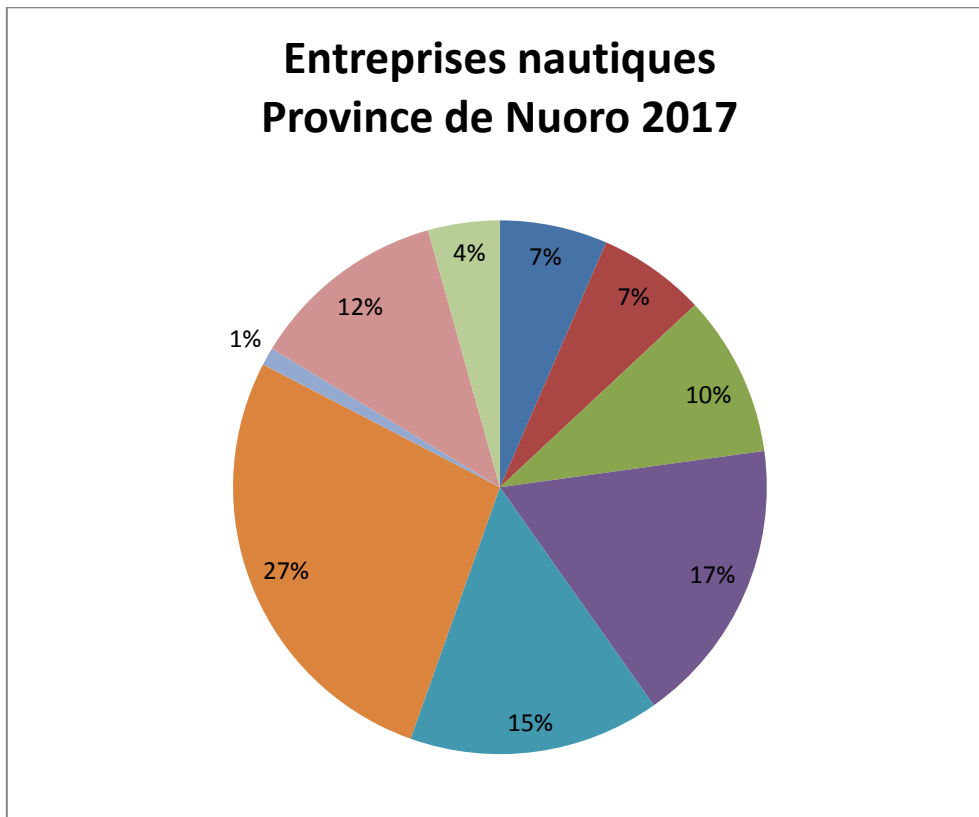




Dans la province de Nuoro émergent les activités de transport maritime côtier et la maintenance des embarcations. La présence d'entreprises est concentrée surtout dans la ville de Tortolì.

Le port d'Arbatax a été protagoniste de nombreuses interventions politiques avec lesquelles on a essayé de créer, sans succès, un département maritime (le célèbre constructeur Azimut s'était intéressé à cette zone) mais malgré les politiques entamées en 2008 les résultats espérés n'ont pas encore été atteints.

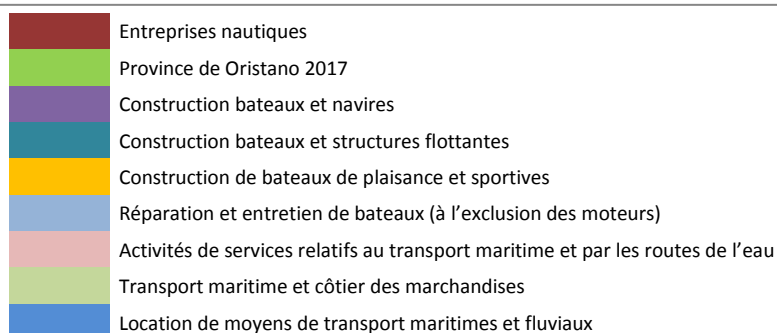
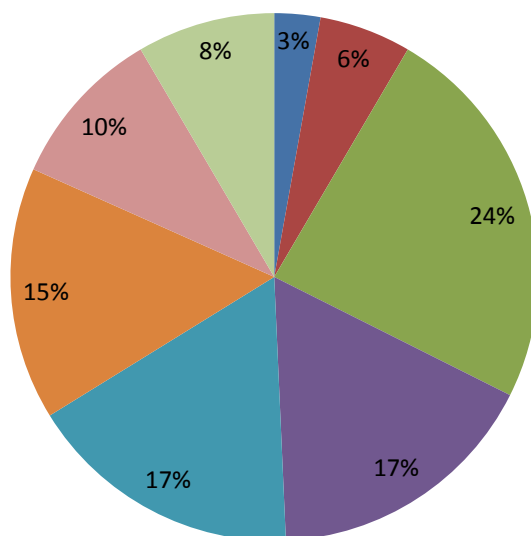
Sur la côte de Nuoro des politiques de développement visant le secteur maritime auraient été nécessaires dans le but augmenter les accostages le long de ses côtes. Tortolì, Dorgali, Baunei et Orosei sont les communes avec la plus haute concentration d'entreprises maritimes en 2017.





Les principales activités dans la Province du Sud de la Sardaigne sont celles de construction des embarcations. L'activité qui caractérise ce territoire est liée au transport maritime par la présence des îles mineures de San Pietro, Carloforte, Sant'Antioco et Calasetta. En 2017, la présence d'entreprises se concentre surtout dans les villes de Carloforte, Sant'Antioco et Villasimius. Ces lieux sont aussi parmi les destinations touristiques préférées dans toute la province. Sur la côte Sud de la Sardaigne les politiques de développement visant le secteur maritime auraient été nécessaires dans le but d'augmenter les accostages le long de ses côtes. Il y a plusieurs bras de mer qui n'offrent pas un environnement sécurisés en cas de conditions météo défavorables. Il y a des zones à requalifier afin de mettre en œuvre une politique de relance du tourisme et du secteur plaisancier. La Marina de Villasimius est considérée comme l'une des excellences portuaires de la Méditerranée pour les services offerts et pour la gestion. Elle représente un véritable modèle de qualité gestionnaire à exporter.

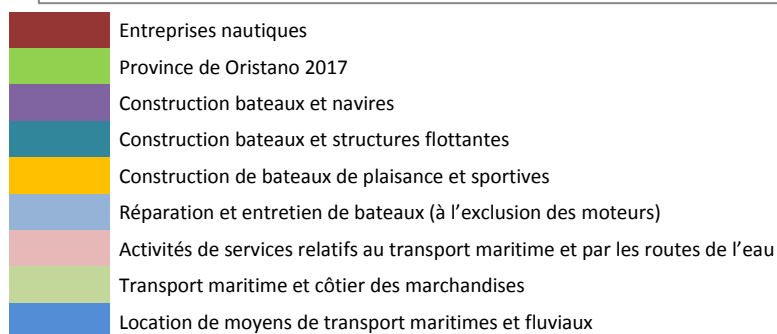
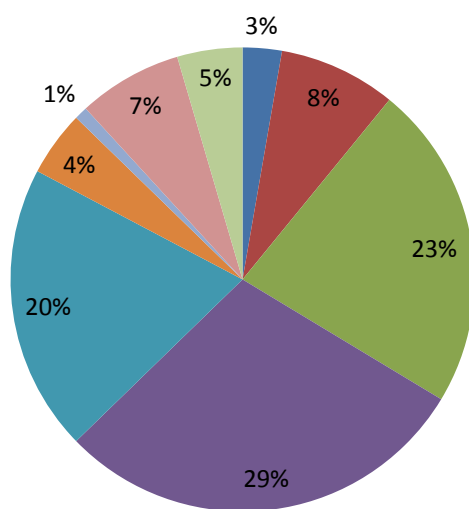
### Entreprises nautiques Province du Sud de la Sardaigne 2017





La ville métropolitaine de Cagliari a la plus haute concentration d'activités de réparation et de maintenance. Il y a différentes activités liées au transport maritime et aux chantiers. Le tissu entrepreneurial de la ville métropolitaine est très articulé si on compare le nombre d'entreprises aux dimensions de la frontière administrative (le plus petit de la Sardaigne) .Ces dernières années la filière maritime s'est beaucoup développée grâce au renouvellement portuaire et au succès du Terminal de Croisières.

### Entreprises nautiques Ville métropolitaine de Cagliari 2017





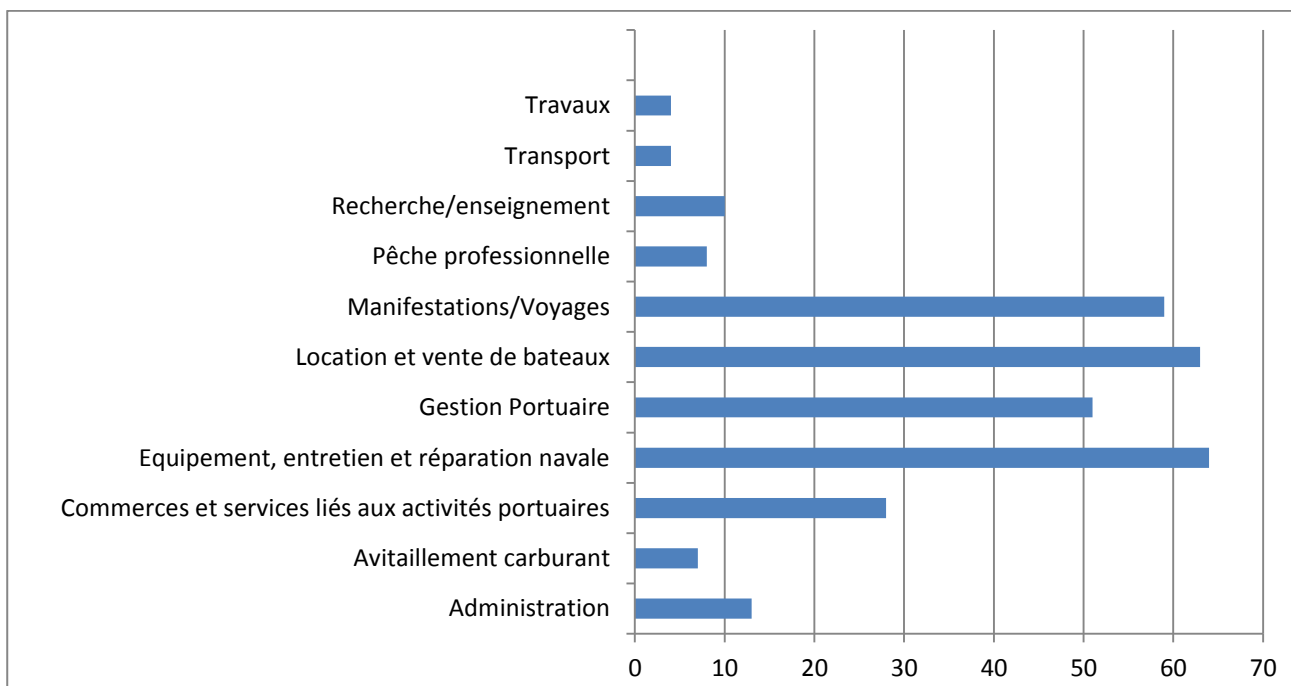
### 4.1.1 Principales activités déclarées

Depuis l'enquête, les activités principales du port sont : la gestion et l'administration du port, puis la réparation et la maintenance des embarcations et enfin la location/vente de bateaux.

En ce qui concerne les entreprises gérant l'approvisionnement de carburant, parfois celles-ci coïncident avec l'entreprise qui gère le port. Sur 66 infrastructures examinées, 41 disposent de l'approvisionnement interne et 7 sont gérées par des entreprises extérieures.

Plus de 60 activités non liées au secteur nautique contribuent au développement touristique du port comme par exemple boutiques, restaurants, cafés, hôtels, etc.

**ENTREPRISES TRAVAILLANT SUR LE SITE PORTUAIRE**





## 4.2 Opportunités de développement

En Sardaigne le secteur nautique productif possède des marges de développement à valoriser, car l'île grâce à sa position stratégique et à sa vocation pour le tourisme nautique peut désaisonnaliser les activités et chercher à attirer des chantiers de renom. Le secteur productif de la nautique de plaisance met en évidence que la plupart des entreprises, localisées en prévalence au nord, s'occupent d'activités de garage, location et fourniture de services. La hausse de la demande dans le secteur de l'entretien et du garage a permis la création des opérateurs qui, au-delà des activités précitées, ont commencé la production de quelques bateaux de petites dimensions, pour la plupart pour des entreprises locales.

Dans la Sardaigne du Nord en particulier, une réalité d'entreprise constituée en majorité de petite sociétés, principalement individuelles, est présente

Actuellement, peu d'opérateurs sont engagés dans le secteur de la production navale avec leur propre label et les spécialisations concernent les bateaux de plaisance, parmi lesquels il y a les canots gonflables, de petite et moyenne taille avec coque en fibre de verre. De petites entreprises produisent aussi pour le compte de tiers et sont spécialisées dans le laminage en fibre de verre, aussi bien pour la réalisation d'accessoires que pour la production de demi-produits. Il y a une prévalence de la dimension artisanale des entreprises avec des chiffres d'affaires ne dépassant pas le million d'euros par an. Le marché de la production artisanale, ou plutôt celui des menuisiers, met toujours en valeur la tradition des ancêtres dans la construction nautique, notamment celle des barques. En Sardaigne ces chantiers se distinguent par la grande qualité du travail, grâce à l'art des artisans qui unissent le savoir-faire ancestral, avec la technologie moderne et les matériaux d'avant-garde. On en trouve quelques-uns à Carloforte (Ile de San Pietro), à Sant'Antioco, à Calasetta et à Alghero, dans les chantiers privés existants sur les ports. Ces dernières années, il y a eu une reprise de l'activité des menuisiers de constructions nautiques, grâce aussi à l'intérêt croissant pour les manifestations de voiles latines (comme celles en mer de la Pelosa à Stintino).



### 4.3 Comparatif avec d'autres données statistiques

Pour définir les entreprises qui se réfèrent au secteur de l'économie maritime, il est juste d'intégrer les statistiques de l'enquête avec des données significatives décrites dans l'étude de Unioncamere de 2016 (V Rapport sur l'économie maritime).

L'économie maritime se développe notamment dans les secteurs suivants :

- Filière de la pêche ;
- Industrie des extractions marines ;
- Filière des chantiers ;
- Transport de marchandises et de passagers ;
- Services d'hébergement et restauration, y compris sur les bateaux ;
- Recherche, réglementation et protection environnementale ;
- Activités sportives et récréatives.

Nombre d'entreprises enregistrant des activités économiques provenant de l'économie maritime dans la Région Sardaigne, année 2016 (valeurs absolues)

LIEU	TOTAL ENTREPRISES ECONOMIE MARITIME (V.A.)
ITALIA	185.223
SARDEGNA	9.295

Comme on le comprend à partir du tableau, la Région Sardaigne représente 5,6% du résultat national de l'économie maritime



## 5 CONCLUSION: IDENTIFICATION DES PRINCIPALES OPPORTUNITÉS DE DÉVELOPPEMENT

Le secteur nautique régional se montre assez dynamique ces dernières années. Toutefois, la croissance se déroule dans un contexte de forts changements du marché global, caractérisé aussi bien par une hausse de la demande de produits qualitatifs et de dimensions toujours meilleures, que par une hausse constante de la concurrence. Dans un environnement toujours plus compétitif, en évolution permanente, les stratégies pour renforcer le secteur sont à analyser aussi bien pour les professionnels du secteur, que pour les administrateurs locaux. Il est urgent de protéger et de renforcer la compétitivité de la filière nautique à travers tous les outils qui peuvent activer des synergies parmi les acteurs économiques et institutionnels, publics et privés.

Pour identifier les principales opportunités de développement du secteur, il faut extraire du contexte analysé, les secteurs d'excellence dans l'économie maritime de l'île.

### LES EXCELLENCES DE L'ÉCONOMIE MARITIME EN SARDAIGNE, 2017



Afin de rendre la Région encore plus compétitive dans le secteur nautique, portuaire, touristique, entrepreneuriale et augmenter le PIB régional, il faut analyser les modèles susmentionnés. Les opérateurs devraient avoir pour objectif d'exploiter au maximum l'attractivité que la Sardaigne engendre (par





exemple, le brand Costa Smeralda parmi les premiers pour le tourisme, la culture et l'environnement), toujours conscients que la compétitivité des destinations touristiques/portuaires est déterminée par d'autres facteurs exogènes, qui ont une forte incidence, comme les infrastructures, la gouvernance, le niveau promotionnel des destinations, l'accessibilité, le rapport qualité/prix, etc.

En Sardaigne, pour atteindre un niveau de compétitivité adéquat, il faut créer des synergies parmi les différents secteurs, afin de créer une connexion dans une logique commune et proactive :

- Secteur Transfrontalier : coopération entre la haute Méditerranée (Var, Alpes Maritimes, Corse, Sardaigne, Ligurie, Toscane) ;
- Secteur Régional : coopération politique, administrative, université, recherche ;

Le but spécifique est de renforcer le tissu entrepreneurial des « micro, petites et moyennes » entreprises.

Les entreprises touristiques sardes, alignées sur les tendances nationales et internationales, se confrontent à un environnement toujours plus compétitif, avec de nouveaux acteurs en jeu, qui agrandissent l'offre touristique en termes de produits et services offerts à un nombre croissant de bénéficiaires. A l'heure actuelle, la Sardaigne a de grandes opportunités de développement et de croissance. Pour obtenir les meilleures performances, il faut mettre en œuvre trois actions :

- 1) La gouvernance publique doit promouvoir la mise en pratique de procédures d'améliorations de la compétitivité du système et de la rationalisation et optimisation des ressources structurelles et normatives ;
- 2) Les entreprises, les opérateurs portuaires et l'administration publique doivent mettre en pratique des plans pour la dessaisonalisation du secteur nautique ;
- 3) Les entreprises dans leur plan d'action doivent fournir une valeur majeure au facteur relationnel, formatif et culturel.

Une partie des entreprises sardes a concentré son attention sur les problèmes concernant son secteur et sur les problématiques actuelles de chaque business, en limitant son action à la recherche de solutions immédiates pour rétablir les équilibres, même si celles-ci n'ont pas été décisives. Dans l'île il y a une tendance conservatrice des opérateurs, qui sont pour la plupart orientés vers l'efficacité technique de leur activité, avec des investissements limités dans la recherche et le développement, n'arrivant pas à mettre en valeur chaque activité, en tant que zone stratégique d'affaires. Surtout au Sud de la Sardaigne (zone de Nuoro, Oristano) et dans quelques ports du Nord il y a une faible attitude managériale capable de créer des opportunités, en exploitant les changements du marché, plus attentif aux compétences distinctives qu'au produit fini. Un modèle opérationnel efficace devrait être inspiré par la logique des clusters dans lesquels les performances et la compétitivité des entreprises dépendent de la qualité et de la densité du contexte territorial dont ils font partie. Dans une optique de changement, une bonne opportunité de développement du secteur peut être fournie par l'augmentation des événements internationaux et des compétitions qui devraient avoir lieu non seulement en été, mais dès mars. Tous les événements en fait, permettent d'impliquer aussi d'autres secteurs liés à la nautique, comme l'agro-alimentaire et les tourisms internes.

De plus, pendant les manifestations sportives nautiques, on note la participation des éditeurs de télévision nationaux et internationaux qui garantissent une grande publicité et visibilité à l'île. Une autre opportunité concerne la désindustrialisation de certaines zones portuaires, pour favoriser d'autres activités de production navale. Par exemple, une des propositions était de créer un Centre d'Entretien pour les maxi yachts et les bateaux de croisière à Porto Torres, ce qui pourrait redonner de l'éclat et de l'emploi à la côte de Sassari, et qui pourrait requalifier une partie du littoral. En fait, grâce à l'industrie pétrochimique et à la



centrale de Fiume Santo, on a construit un port capable de faire accoster n'importe quel type de bateau, quelles que soient ses dimensions ou la profondeur de la coque. Des experts nautiques ont suggéré des opportunités de développement alternatives, moins chères et concernant l'augmentation emplacements pour petits bateaux (jusqu'à 10 mètres), en prévoyant aussi des espaces à terre connectés avec la mer (directement ou indirectement par un canal) qui permettent de se garer sans limites et qui en même temps prévoient des équipements pour halier rapidement les bateaux. Pour construire ce genre de structures, un capital conséquent ou des espaces trop grands ne sont pas nécessaires. Au contraire cela pourrait être une occasion de mettre en valeur quelques zones industrielles désaffectées ou des terrains abandonnés. Les créations de ces ports secs permettraient céder ces espaces, actuellement occupés par le secteur nautique peu productif, à des bateaux toujours plus grands, capables d'apporter une valeur ajoutée majeure. Il serait aussi avantageux de créer une intégration entre les vols low-cost et le secteur nautique, avec des accords commerciaux pour la location de bateaux ou d'autres moyens de transport, avec des conventions spéciales dédiées à ceux qui s'amarrent dans les ports sardes. Il y a beaucoup de projets que le territoire sarde est en train de renforcer grâce également au partenariat transfrontalier de concert avec les régions italiennes (Ligurie et Toscane), et avec la Corse et la Côte d'Azur (France), d'avantage développées dans l'économie nautique.



## TABLEAU SWOT

Grace à l'analyse SWOT du secteur nautique en Sardaigne, il est possible d'examiner, de considérer et de souligner les points forts et les points faibles, les opportunités et les menaces.



### POINTS FORTS:

- Visibilité en période estivale pour les ports sardes
- Manifestations internationales plus fréquentes
- Forte connexion Nautique-Sardaigne : binôme de succès
- Secteur gagnant pour l'économie de la Sardaigne
- Fort binôme Nautique-Tourisme
- Tendances des dernières années
- Prise de conscience des opportunités de la nautique durant les 15 dernières années
- Volonté d'investissements publics dans le secteur
- Organisation fréquente d'évènements internationaux
- Un nombre croissant de bateaux crée de la visibilité pour les ports
- Evolution des petites entreprises, possible développement du secteur
- Les infrastructures des ports touristiques et des embarcadères
- Plus de 20.000 places de mouillage dans le territoire
- Excellentes infrastructures dans certains ports en Sardaigne
- Première place pour la présence des méga yachts en Italie
- Développement des sociétés de courtage
- Développement de certains pôles de la nautique
- Associations de catégories présentes dans le territoire (Assonautica)
- CCI AA SS et Azienda Speciale Promocamera, Assonautica Nord Sardegna en tant qu'acteurs pour le développement de la filière et en tant que coordinateurs des évènements et des cours professionnels.
- Université de Sassari et de Cagliari: centres pour développer les excellences
- Conditions météo marines favorables pour de longues périodes
- Savoir-faire des opérateurs du secteur.
- Connexions low cost toute l'année vers Olbia et Cagliari et un potentiel élément de développement pour Alghero



### **POINTS FAIBLES :**

- Faible planification, projet des interventions, gestion des concessions
- Compétences fragmentées parmi les ministères régionaux
- Organisation obsolète du système
- Faible organisation et coordination parmi les acteurs
- L'individualisme des opérateurs ralentit les actions de système
- Impossibilité de vendre le système nautique Sardaigne en tant que produit unique
- Ports non connectés entre eux dans un système unique
- Système non adapté à la demande
- Faible attitude des entreprises à l'innovation
- Inaptitude à garantir des services constants et efficaces
- Carence de services pour l'entretien hivernal des bateaux de grand tonnage
- Carence de zones et de services pour le garage des bateaux de grand tonnage
- Coûts de location et de garage trop élevés et non compétitifs
- Ports saturés dans des sections de côte à cause de la petite nautique
- Manque de fond de mer pour l'amarrage de yacht pour des problèmes de dragage
- Inégalité dans les différentes zones géographiques. Par exemple, au Nord Sardaigne, manque d'espaces pour la nautique
- Structures portuaires souvent distantes des centres habités
- Secteur des chantiers pas correctement développé, microentreprises
- Perte du savoir-faire artisanal
- Peu de contrats pour les chantiers car ils ne sont pas bien structurés
- Individualité des opérateurs empêchant le développement d'un Réseau de la Nautique en Sardaigne
- Manque de différents professionnels
- Démarches trop longues pour la création de professionnels
- Décalage entre formation et emploi
- Impact de la nautique sur l'environnement : concentration dans certaines zones et sur certaines périodes de l'année.
- Coûts élevés pour participer aux foires du secteur



### **OPPORTUNITES:**

- Coopération avec les régions de la Méditerranée
- Nouvelle économie pour le territoire
- Organisation d'évènements internationaux toute l'année
- Visibilité
- Frontières technologiques à exploiter
- L'évolution technologique demande de nouveaux professionnels
- Emploi pour les nouveaux professionnels
- Conscience du manque de certains professionnels
- Plus d'attention aux nécessités de formation de nouveaux professionnels
- Outils flexibles d'insertion dans le domaine du travail
- Intégration entre les secteurs des transports, par exemple low cost
- Potentiel de développement de certains pôles nautiques
- Arrivée des concessionnaires internationaux dans les ports sardes
- Compréhension de l'importance de la position stratégique de la Sardaigne
- Position géographique centrale de la Sardaigne dans l'espace de coopération
- Requalification environnementale des ports
- Reconversion des zones industrialisées
- Assistance navale : possibilité de développement pour la Sardaigne
- Possibilité de création d'un centre d'entretien pour les bateaux (Porto Torres)
- Hausse des activités liées aux croisières



### **MENACE :**

- Les privés ont des difficultés d'accès au crédit pour l'achat de bateaux
- Perte de mains d'œuvre et de professionnalité
- Spécialisation de grands chantiers nautiques : exclusion des petits artisans
- Plus de contrôles et de pression fiscale
- Opérateurs sans connaissances dans le secteur de la nautique
- Hausse de l'offre dans le reste de la Méditerranée aussi bien du point de vue de la qualité que de la quantité